



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

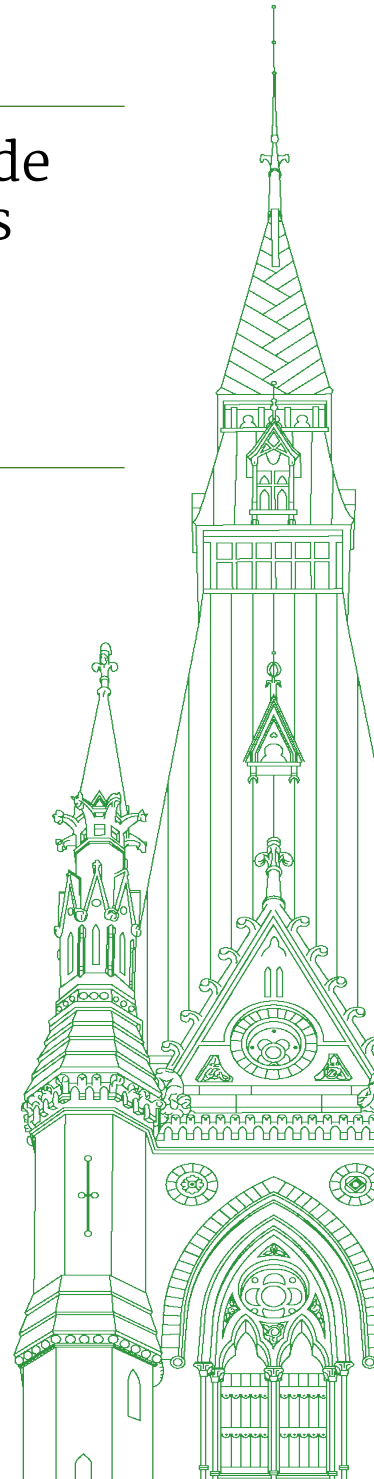
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 029

Le jeudi 29 avril 2021

Président : M. Vance Badawey



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

Le jeudi 29 avril 2021

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): La séance est ouverte. Bonjour à toutes et à tous.

Je suis ravi de vous accueillir à la 29^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

La réunion se déroulera selon une formule hybride, conformément à l'ordre de la Chambre du 25 janvier, et les délibérations seront accessibles au site Web de la Chambre des communes. Je précise qu'au cours de la webdiffusion, c'est toujours la personne qui a la parole qui sera montrée à l'écran plutôt que l'ensemble des participants.

Je vais énoncer quelques consignes afin d'assurer le bon déroulement de la réunion. Premièrement, les députés et les témoins pourront s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont offerts. Au bas de votre écran, vous pouvez choisir entre le parquet, l'anglais ou le français.

Pour les députés qui assistent à la réunion en personne, les règles sont les mêmes que pour une réunion plénière du Comité dans la salle. Je vous prierais de respecter les directives du Bureau de régie interne sur le port du masque et les protocoles sanitaires.

Avant d'intervenir, veuillez attendre que je vous nomme. Si vous participez à la réunion par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour désactiver le mode sourdine.

Dans le cas des personnes présentes dans la salle, le contrôle des microphones se fera comme à l'habitude par l'agent des délibérations et de la vérification. Je rappelle aux députés et aux témoins qu'ils doivent toujours s'adresser à la présidence. Si vous n'avez pas la parole, désactivez votre micro. Quant à la liste des intervenants, le greffier du Comité et moi-même allons faire de notre mieux pour qu'elle soit respectée, peu importe que les députés participent à la réunion de manière virtuelle ou en personne.

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

Je vous présente sans plus tarder nos témoins. Tout d'abord, souhaitons la bienvenue à M. Jean Paul Gladu, président pour le Canada, ainsi que M. Sean McCoshen, fondateur et président de l'Alaska - Alberta Railway Development Corporation. Nous accueillons également, à titre personnel, Mme Shoshanna Saxe. Mme Saxe est professeure adjointe au département de génie civil et minier de l'Université de Toronto. M. Marco D'Angelo, le président et chef de la direction de l'Association canadienne du transport ur-

bain, ainsi que M. Réjean Porlier, le maire de la ville de Sept-Îles, sont aussi des nôtres.

Voilà pour les présentations. Nous entendrons pour commencer MM. Gladu et McCoshen.

Je ne sais pas lequel de vous deux prendra la parole, mais vous avez cinq minutes. Allez-y.

M. Sean McCoshen (fondateur et président, Alaska - Alberta Railway Development Corporation): Merci.

Bonjour à toutes et à tous. C'est vraiment un honneur pour nous d'avoir été invités à nous adresser au Comité. Merci, monsieur le président, et merci aux membres du Comité de nous recevoir aujourd'hui.

Je m'appelle Sean McCoshen, et je suis président et fondateur de l'Alaska - Alberta Railway Development Corporation. Je suis accompagné de M. Jean Paul Gladu, que vous avez déjà présenté. Nous sommes ici pour vous parler du chemin de fer qui reliera l'Alaska à l'Alberta, ou A2A, et vous faire part de nos réflexions au sujet du processus de développement des infrastructures au Canada. Notre perspective est le fruit de cinq années et demie d'efforts pour donner vie au chemin de fer A2A, qui sera multifonctionnel et carboneutre. Ce projet, le plus important dans le monde dont les Autochtones seront des copropriétaires, créera de nouvelles possibilités de développement économique à court et à long terme dans le Nord canadien.

Depuis le début, le projet de chemin de fer A2A poursuit trois objectifs essentiels. Le premier objectif est d'assurer la consultation et la participation véritables des Autochtones. Le deuxième est d'établir une nouvelle norme d'excellence en matière de durabilité et de répercussions environnementales, et le troisième est d'ouvrir un passage fiable et praticable à long terme pour atteindre l'Alaska à travers le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

J'ai fondé l'Alberta Railway Development Corporation parce que je savais qu'il y avait un potentiel et un besoin pour un projet de cette nature. Je dois avouer que j'ai été renversé d'apprendre qu'il n'y avait pas de liaison ferroviaire dans le nord-ouest du Canada. Dans le cadre de ce travail, et pendant toute ma carrière en fait, j'ai eu l'occasion de collaborer avec des investisseurs internationaux, et je sais que beaucoup parmi eux voudraient investir au Canada. Ils sont aussi nombreux à me dire que l'idée de grands projets d'infrastructure au Canada leur donne un peu froid dans le dos, mais je suis convaincu que nous pouvons leur prouver qu'ils ont tort en montrant au monde que nous pouvons réussir ce genre de projets.

Au sein de l'Alaska - Alberta Railway Development Corporation, nous sommes fermement convaincus que la manière dont nous avons conçu notre projet de chemin de fer est la clé de la réussite pour tous les projets visés par l'étude du Comité. Plus précisément, il est essentiel d'accorder une place prioritaire aux considérations environnementales dans la planification. Il faut également mobiliser les communautés autochtones, ce qui signifie qu'il ne faut pas se contenter de les consulter durant le processus de planification, mais leur offrir la possibilité de devenir des propriétaires et des partenaires à part entière à toutes les étapes du projet. Il vise aussi à abaisser le coût de la vie pour les communautés vivant au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, et à améliorer l'accès au Nord canadien tout en renforçant le lien entre le Canada et les États-Unis. C'est exactement le genre de projet dont le Canada a besoin actuellement, et il est tout à fait réalisable.

Le chemin de fer A2A pourra servir de modèle pour ce qui est de l'exécution de projets d'infrastructure de cette envergure au Canada. Le cadre réglementaire canadien doit assurer la réussite de projets qui, comme le nôtre, sont conçus en tenant compte de ces éléments clés; c'est essentiel pour encourager de nouveaux investissements d'envergure.

Je cède maintenant la parole à M. Gladu.

• (1540)

M. Jean Paul Gladu (président, Canada, Alaska - Alberta Railway Development Corporation): Merci beaucoup, monsieur McCoshen.

Je suis vraiment content d'être ici. Je me trouve actuellement sur le territoire traditionnel du peuple algonquin. Je suis moi-même membre de la Première Nation Sand Point, dont le territoire se trouve dans le nord de l'Ontario.

J'ai eu un énorme plaisir à collaborer à ce projet avec M. McCoshen. Je le connais depuis des années et je sais, pour l'avoir vu à l'œuvre, à quel point son travail le passionne.

Toute notre équipe est fière de la manière dont le chemin de fer A2A sera construit. Nous avons fait beaucoup de consultations auprès des communautés autochtones qui vivent le long du tracé et nous sommes en voie de conclure des accords d'équité avec certaines d'entre elles. Aujourd'hui même, j'ai parlé au téléphone avec une communauté des Territoires du Nord-Ouest et une autre du nord de l'Alberta à ce sujet. Les communautés autochtones qui vivent le long du chemin de fer sont très enthousiastes devant les possibilités offertes par le projet et nous sommes en dialogue constant avec elles. Comme M. McCoshen l'a mentionné, nous sollicitons leur avis depuis le début du processus. En fait, nous avons inversé les étapes. Nous sommes fermement convaincus que l'adhésion des communautés autochtones augmente les chances de réussite.

Le chemin de fer deviendra un réseau de transport vital dans le Nord. Il offrira des possibilités économiques qui pourraient ajouter 60 milliards de dollars au PIB cumulé d'ici 2040. Il y aura aussi des avantages accessoires comme les connexions à fibre optique. Comme l'a déclaré M. McCoshen aux journalistes, un sac de Doritos coûte 8 \$ dans le Nord... Je le dis un peu à la blague, mais n'empêche que la réduction du coût de la vie marquera une nouvelle ère pour les communautés nordiques qui vivent le long du chemin de fer.

Le chemin de fer A2A établira également une nouvelle norme en matière de développement durable, comme l'a dit M. McCoshen. La totalité des émissions résultant de l'exploitation sera compensée, et la conception du chemin de fer sera explicitement axée sur la durabilité, en accordant la priorité à la sécurité, à la protection de l'environnement et à la préservation des terres autochtones. Nous croyons en notre approche du chemin de fer A2A, pas seulement parce que nous sommes convaincus que c'est la bonne chose à faire, mais aussi parce que notre projet rejoint les priorités et les besoins actuels de notre pays.

Nous sommes sincèrement reconnaissants au Comité de nous donner l'occasion de présenter notre projet. Nous serons ravis de répondre à vos questions et poursuivre la discussion.

Merci.

Le président: Merci, messieurs.

Nous allons passer à Mme Saxe. Vous avez cinq minutes.

Mme Shoshanna Saxe (professeure adjointe, Department of Civil and Mineral Engineering, University of Toronto, à titre personnel): Merci beaucoup, monsieur le président et distingués membres du Comité, de m'accueillir aujourd'hui. Je m'appelle Shoshanna Saxe. Je suis professeure en génie civil et minier à l'Université de Toronto, et titulaire de la Chaire de recherche du Canada en infrastructures durables.

Nous sommes en train d'établir les fondements de notre société. Ils deviendront le reflet de nos valeurs et de notre vision de l'avenir. L'infrastructure de transport a ceci de particulier qu'elle forme l'ossature de tous les autres systèmes d'infrastructures. Le transport détermine notre lieu de vie et notre lieu de travail, il dicte nos déplacements, nos rencontres, les possibilités qui nous sont offertes et ce que nous consommons. Le transport est aussi le principal facteur de la pollution que nous générons.

Au Canada, le secteur du transport est le deuxième plus grand émetteur d'émissions à effet de serre, après le secteur pétrolier et gazier, qui est bien entendu associé de très près au transport. Chaque année, 13 000 Canadiennes et Canadiens meurent à cause de la pollution atmosphérique, qui elle aussi est largement liée à nos choix en matière de transport. En comparaison, cette pollution a été responsable d'un plus grand nombre de décès en deux ans que ceux qui sont associés à la COVID-19 jusqu'ici. Les répercussions de la pollution provenant du transport sont disproportionnées pour les jeunes et les personnes qui vivent à proximité des axes routiers fréquentés. Il s'agit donc d'un enjeu d'équité important pour nous maintenant, mais également pour les générations futures.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le président, l'interprétation ne fonctionne pas. Le problème vient peut-être de la position du micro. Si le témoin plaçait son micro différemment, cela permettrait peut-être aux interprètes de faire leur travail.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur le greffier, quel est le problème au juste?

Le greffier du Comité (M. Michael MacPherson): Je crois que le signal est très mauvais du côté des interprètes. Ils n'entendent vraiment pas assez bien pour que l'interprétation soit possible.

Le président: Madame Saxe, pouvez-vous placer votre microphone juste au-dessus de votre lèvre supérieure? J'entendais un claquement. Le problème pourrait venir de là. Essayez de placer le micro au-dessus de votre lèvre et directement sur votre peau. Tenez-le comme une moustache... C'est toujours ce que nous disent les interprètes.

Monsieur MacPherson, pouvez-vous vous en occuper? Nous avons seulement quelques minutes.

Monsieur Barsalou-Duval, j'espère que nous allons réussir à rétablir l'interprétation pour vous.

Madame Saxe, vous pouvez poursuivre.

• (1545)

Mme Shoshanna Saxe: Merci. J'espère que ce sera mieux.

Les conséquences du transport ne sont pas inévitables dans notre société ou notre économie modernes. Elles sont directement liées à nos choix d'infrastructures, et plus particulièrement à notre obsession pour les infrastructures centrées exclusivement sur l'automobile depuis 70 ans.

À partir de maintenant, nous pouvons faire trois choses pour améliorer l'équité et la durabilité de notre infrastructure de transport. Tout d'abord, il faut cesser d'aggraver la situation et d'investir dans le développement axé sur les énergies fossiles et l'automobile. Cessons d'investir dans les nouvelles autoroutes, l'élargissement des routes existantes ou l'agrandissement des infrastructures consacrées à l'automobile.

La construction d'autoroutes favorise une faible densification et une utilisation du sol qui coûte cher. Elle pousse les gens à parcourir de longues distances et elle détruit des régions naturelles qui sont essentielles pour préserver la résilience de certains systèmes. Pendant longtemps, nous avons perçu le réseau routier comme un moteur essentiel de la croissance économique, alors que depuis de nombreuses années, son rendement est très faible et ses coûts très élevés.

Ensuite, nous devons investir maintenant dans des infrastructures carboneutres, à faible technologie et à faible coût. Nous avons déjà des solutions pour assurer le développement durable; nous n'avons pas besoin d'attendre de nouvelles découvertes. Au Canada, nous n'exploitons pas à leur pleine capacité deux des meilleurs moyens qui existent pour y arriver, soit les infrastructures cyclables et pour le transport par autobus. Nous pourrions les mettre en place rapidement et à peu de frais. Ces moyens de transport sont accessibles à tous et, quand ils sont offerts, ils sont généralement très utilisés, comme on l'a vu dans diverses villes du Canada et ailleurs dans le monde.

Enfin, nous devons voir grand et être ambitieux pour ce qui est des projets à long terme, qui peuvent prendre plus d'une dizaine d'années à réaliser comme les réseaux de métro ou de trains interurbains rapides. Pour ce genre de projets, nous aurons besoin de plateformes de planification et de financement stables et à long terme. Au Canada, il faut souvent des dizaines d'années pour construire des infrastructures et, dans les débats publics, l'argument qui revient souvent est celui de la lourdeur bureaucratique, qui empêche les projets d'avancer. Pourtant, ce qui ralentit le plus les projets, c'est le délai trop long avant la première pelletée de terre, l'établissement des priorités et l'accès au financement.

J'espère vraiment que nous allons voir de plus en plus de projets d'infrastructure qui ne sont pas axés sur l'automobile au Canada et que nous saurons mieux tirer profit des technologies qui ont déjà fait leurs preuves. Il faut investir dans les infrastructures cyclables et de transport en autobus, planifier à plus long terme les systèmes d'infrastructure et leur consacrer le financement nécessaire.

Merci du temps que vous m'avez accordé, et merci de votre patience malgré les problèmes techniques.

Je répondrai volontiers à vos questions.

Le président: Merci, madame Saxe.

Ne vous en faites pas. Nous sommes habitués à ce genre de problèmes depuis un an. C'est la nouvelle normalité pour les réunions du Comité. Nous sommes plus que jamais dépendants de la technologie. Les interprètes méritent toutes nos félicitations. Ils font vraiment de leur mieux dans les circonstances. Ces problèmes sont récurrents. C'est la norme maintenant, alors ne vous inquiétez pas trop.

Vous avez fait du bon travail.

Je donne maintenant la parole au représentant de l'Association canadienne du transport urbain.

Monsieur D'Angelo, je vois que vous avez votre casque d'écoute et que vous êtes prêt. Vous avez cinq minutes.

M. Marco D'Angelo (président et chef de la direction, Association canadienne du transport urbain): Merci, monsieur le président, de m'avoir invité.

Je voudrais aborder trois sujets aujourd'hui: la situation du transport en commun; les avantages d'investir dans ce réseau et certains aspects des programmes actuels qui empêchent des collectivités d'accéder au financement.

[Français]

Je parlerai d'abord de l'état du transport collectif.

Étant donné l'augmentation du nombre de personnes qui travaillent à distance ou qui étudient à domicile, l'achalandage a chuté. À pareille date l'année dernière, il avait chuté de près de 85 %, et il est maintenant réduit d'environ 60 %. Cela signifie que plus de 2 millions de personnes dépendent du transport collectif chaque jour. Elles sont plus susceptibles d'être des travailleurs à faible revenu vivant trop loin de leur lieu de travail pour marcher ou s'y rendre à vélo, mais ayant des revenus trop faibles pour acheter une voiture. Beaucoup d'entre elles sont des personnes âgées ou handicapées qui accomplissent des tâches quotidiennes essentielles.

[Traduction]

Pour une consultation chez le médecin ou des courses à l'épicerie... Le transport en commun favorise les liens sociaux. Il permet aux gens d'aller travailler et étudier.

Avant la pandémie, la moitié environ des recettes du transport en commun provenait des droits de passage. Pour maintenir les niveaux de service suffisants pour permettre aux usagers de se rendre là où ils veulent aller, le gouvernement devra assurer un soutien financier stable. On sait que l'aide de l'Accord sur la relance sécuritaire expirera bientôt.

• (1550)

[Français]

Nous ne pouvons laisser la mobilité urbaine devenir le privilège de certaines personnes seulement. Elle doit plutôt être accessible à tous, et cela ne peut se produire qu'au moyen du transport collectif. Il s'agit de l'aspect opérationnel.

[Traduction]

Parmi les catégories d'infrastructure, la construction de réseaux de transport en commun est celle qui crée le plus d'emplois. Chaque dollar investi génère 1,50 \$ en activités économiques. C'est aussi l'un des moyens essentiels d'atteindre nos objectifs climatiques. Avant la pandémie, le transport en commun permettait des réductions d'émissions de 14 millions de tonnes par année, ce qui équivaut à retirer 3 millions de voitures des routes.

[Français]

Plus nous développons le transport collectif, plus nous connectons les collectivités et plus nous pouvons lutter contre les changements climatiques.

[Traduction]

C'est la raison pour laquelle nous appuyons sans réserve le fonds permanent pour l'infrastructure de transport en commun, qui sera lancé en 2026. La prévisibilité et la stabilité du financement permettront aux services de transport en commun de faire des plans. Les retombées seront particulièrement intéressantes pour les grands projets de développement axés sur le transport ferroviaire dans les grandes villes.

Si nous avons bien compris de quoi il retourne exactement, ce programme sera porteur de grands changements. Nous allons bientôt publier un document dans lequel nous ferons des recommandations sur les manières de procéder, et nous nous assurerons que tous les membres du Comité en reçoivent un exemplaire.

Avant de conclure, j'aimerais aborder un autre point qui est également à l'étude, soit les mesures à prendre pour s'assurer que les investissements atteignent les collectivités. Il existe de grandes inégalités entre les régions. Dans les quatre provinces les plus peuplées, les gouvernements provinciaux tirent profit des octrois fédéraux pour soutenir la construction de réseaux de transport en commun. Toutefois, au Manitoba, en Saskatchewan et dans les provinces de l'Atlantique, la plupart des gouvernements ne le font pas. Le Canada investit dans le programme d'infrastructure depuis 6 ans, mais les 6 provinces les moins peuplées ont utilisé 15 % seulement des fonds, et certaines en ont même utilisé 5 % à peine. C'est donc clair que depuis cinq ans, une grande partie du budget du programme Infrastructure Canada n'a pas été dépensée. J'espère que le financement permanent pour l'infrastructure de transport en commun réglera ce problème. Nous pensons que c'est possible, par exemple en adoptant des mesures éprouvées comme le Fonds pour le développement des collectivités, anciennement appelé le Fonds de la taxe sur l'essence.

[Français]

Il associe efficacement les dollars au programme, notamment parce que les municipalités sont invitées à la table.

[Traduction]

La compétence du Québec serait respectée parce que les fonds transitent par un organisme provincial. Il est aussi important de réaliser que les solutions universelles ne fonctionnent pas. Un pro-

gramme qui convient pour Toronto, Montréal ou Vancouver ne conviendra peut-être pas pour Moncton ou Brandon. Pour favoriser la réalisation de projets de moindre envergure dans les petites collectivités, nous croyons que le fonds permanent pour l'infrastructure de transport en commun devrait comprendre un volet de financement de base. Chaque service de transport en commun du pays recevrait un montant de base, peu importe que la province soit en mesure ou non de verser la contrepartie. On aiderait ainsi les collectivités des provinces qui traditionnellement n'investissent pas dans le transport en commun à mener leurs projets à terme. C'est quelque chose qui a déjà donné de bons résultats dans les grandes provinces, qui n'hésitent pas à travailler en partenariat avec le gouvernement fédéral et les municipalités.

[Français]

Je vous remercie encore une fois de m'avoir invité à comparaître devant le Comité aujourd'hui.

[Traduction]

Je répondrai avec plaisir à vos questions.

Merci.

Le président: Merci, monsieur D'Angelo. C'était très intéressant.

M. Porlier, le maire de Sept-Îles, a des problèmes avec sa connexion. Je vais donc passer sans plus tarder à la période des questions.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez une question?

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: En fait, je voulais obtenir une clarification.

Selon ce que je comprends, le maire était incapable de se connecter au réseau, mais il a pu communiquer avec les techniciens ou le greffier et il pourra témoigner par ligne téléphonique, sans qu'il y ait d'image vidéo.

Peut-on me dire si c'est le cas ou non?

[Traduction]

Le président: Monsieur le greffier.

Le greffier: Non. Les participants doivent se connecter avec l'application Zoom. Ils ne peuvent pas participer à la réunion par téléphone. L'équipe des technologies de l'information est actuellement au téléphone avec lui pour tenter de régler le problème. J'espère qu'il pourra se connecter rapidement parce qu'autrement, nous devons le réinviter la semaine prochaine.

Le président: Nous allons passer à la première période de questions. Chaque député aura six minutes, et c'est M. Kram qui commencera.

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

Merci aux témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Je vais poser des questions à MM. Gladu et McCoshen, de l'Alaska - Alberta Railway Development Corporation.

Il y a deux ans, le gouvernement fédéral a présenté le projet de loi C-69, dans lequel il annonçait des investissements supplémentaires considérables dans de grands projets de pipeline et d'exploitation des ressources. Cette mesure s'appliquerait aussi au chemin de fer reliant l'Alaska à l'Alberta. Les témoins pourraient-ils nous expliquer l'incidence du projet de loi C-69 sur les grands projets canadiens, et plus particulièrement sur votre projet de chemin de fer?

• (1555)

M. Sean McCoshen: Monsieur Gladu, voulez-vous que je commence?

M. Jean Paul Gladu: Oui, allez-y.

M. Sean McCoshen: En fait, notre grand projet sera le premier à être soumis à ce processus, qui accorde une grande importance à la consultation des Autochtones. Bien sûr, la nouveauté fait un peu peur, mais des changements étaient nécessaires pour tenir compte des changements climatiques et de leurs effets pour nous tous actuellement. Il y a eu une rationalisation concernant ces effets par rapport à l'ancien régime. Des étapes ont été ajoutées, mais elles sont nécessaires. Il n'est jamais facile d'être les premiers, ceux qui établissent les précédents si on peut dire. Mais il faut ce qu'il faut, et nous sommes impatients de nous atteler à la tâche. Nous avons déjà soumis un avant-projet de ce que nous comptons faire au service de l'évaluation de l'impact sur l'environnement. Ces gens collaborent avec nous et nous donnent un soutien formidable. C'est tout ce que je peux dire pour l'instant.

Monsieur Gladu, avez-vous autre chose à ajouter?

M. Jean Paul Gladu: Je pense que la principale difficulté — et c'est la même partout au pays — pour ce qui concerne les garanties quant à l'avenir de tous les types de projets d'infrastructure... Ceux qui obtiennent le plus de succès ont tous obtenu une forte adhésion des communautés autochtones.

Nous sommes allés encore plus loin. Si vous prenez n'importe quel projet d'infrastructure sur les terres de la Couronne, ils offrent tous d'énormes possibilités de participation aux communautés qui y adhèrent, et les exemples de réussites sont nombreux. Les communautés sont prêtes à saisir les occasions et leur collaboration permettra certainement d'atténuer certaines des difficultés que ne manquera pas de rencontrer notre organisme tout au long du processus d'évaluation de l'impact sur l'environnement.

Merci.

M. Michael Kram: La consultation des Autochtones représente un volet important du projet de loi C-69.

Pourriez-vous nous en dire davantage au sujet des consultations que vous avez menées ou que vous comptez mener à propos du projet de chemin de fer entre l'Alaska et l'Alberta?

M. Sean McCoshen: Nous avons fait énormément de consultations. M. Gladu est notre président au Canada et il dirige une équipe de mobilisation des communautés nordiques que nous appelons la « NET ». Je dirais que la grande partie du budget est consacrée à ce travail. L'Alberta Railway Development Corporation consacre plusieurs millions de dollars par mois aux études techniques et aux consultations. Ce sont les deux grands volets de nos travaux actuellement.

Nous allons passer ensuite au volet environnemental, quand nous soumettrons officiellement... Je crois que ce sera quelque part en juin ou en juillet, selon le déroulement des consultations.

Nous faisons constamment des consultations, selon un processus transparent. Il faut discuter de tous les aspects du projet, y compris le tracé de la voie ferrée prévu et ce qu'en pensent les communautés. Généralement, elles connaissent leur territoire beaucoup mieux que quiconque. Elles sont une ressource extraordinaire, et nous leur en sommes immensément reconnaissants.

Monsieur Gladu, vous dirigez cette équipe. Vous êtes le mieux placé pour en parler.

M. Jean Paul Gladu: Avec plaisir. Mon expérience de président et directeur général du Conseil canadien pour l'entreprise autochtone m'a permis d'établir un lien privilégié avec les communautés. Toutefois, même si cette relation existait déjà, elle n'aurait pas suffi s'il n'y avait pas eu aussi une volonté d'ouverture et de transparence.

Nous entretenons une relation suivie avec 22 communautés en particulier. Malheureusement, à cause de la pandémie, quelques-unes nous ont informés qu'elles avaient besoin de temps parce qu'elles ne peuvent pas réunir leurs membres.

Cela dit, aucune communauté ne nous a fermé la porte. Elles expriment régulièrement leurs inquiétudes concernant les répercussions sur la faune et l'eau, mais nous réussissons toujours à trouver des solutions pour atténuer le plus possible les répercussions grâce à nos normes supérieures en matière d'environnement et de sécurité.

Nous maintenons un dialogue continu, ouvert et transparent avec les communautés. Nous avons fait de grands progrès compte tenu du peu de temps dont nous disposons.

M. Michael Kram: Un autre volet du projet de loi C-69 porte sur les répercussions environnementales. Je sais que de grandes populations de caribous traversent le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest pour migrer vers le Nord.

Que peut-on faire pour protéger les hardes de caribous dont le corridor de migration longera la voie ferrée?

• (1600)

M. Sean McCoshen: Plusieurs mesures sont prévues.

Nous avons conclu un accord-cadre avec l'Alaska Railroad Corporation, avec qui nous sommes partenaires... En fait, nous avons déjà des activités dans le Nord et la Corporation nous a recommandé certaines mesures d'atténuation. Nous avons aussi étudié ce qui se fait au Moyen-Orient pour atténuer les répercussions sur les troupeaux de chameaux.

Des ponts peuvent être construits pour faciliter le passage des animaux sauvages. Au lieu d'un tracé droit, il est aussi possible d'intégrer des angles parce qu'ils ont tendance à dérouter les caribous.

Toutes ces considérations sont prises en compte dans le travail de conception technique en cours, mais je peux affirmer que les répercussions du chemin de fer seront minimales une fois qu'il sera en place.

Monsieur Gladu, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Jean Paul Gladu: J'ajouterais seulement que le chemin de fer transportera des marchandises diverses, y compris du bitume.

Pour satisfaire aux normes élevées, notamment en matière de compensation des gaz à effet de serre, nous allons prendre des mesures comme le prélèvement de surtaxes pour soutenir le leadership autochtone, le programme des gardiens et les projets d'énergie verte.

Pour revenir aux caribous, nous sommes en lien constant avec des Autochtones sur le terrain. Ils nous donnent leur avis sur la construction du projet. Ils savent comment les caribous se déplacent et ils peuvent nous dire où installer des barrières et des ponts.

Il existe aussi des technologies qui peuvent être utilisées le long des voies pour avertir les animaux qu'un train arrive. Par exemple, certains bruits peuvent faire fuir les caribous. Nous explorons toutes les solutions technologiques offertes. Elles sont nombreuses, et nous en utiliserons le plus possible. C'est important pour nos partenaires autochtones, mais pour nous aussi.

Le président: Merci, messieurs Gladu et McCoshen, et merci, monsieur Kram.

Nous passons maintenant du côté des libéraux. Monsieur El-Khoury, vous avez six minutes.

[Français]

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

Je souhaite la bienvenue à nos invités.

Madame Saxe, vous êtes ingénieure civile, alors j'aimerais parler d'infrastructure sociale. Le gouvernement a adopté les programmes existants pour répondre aux besoins des communautés en ces temps difficiles, pendant la pandémie de COVID-19.

Nous avons rendu les bâtiments municipaux et provinciaux admissibles au nouveau volet Résilience à la COVID-19. La ministre McKenna a déjà approuvé des centaines de projets dans le cadre de ce volet, comme des rénovations d'hôpitaux et des rénovations d'écoles.

Pouvez-vous parler de l'importance de l'infrastructure sociale afin que tous les ordres de gouvernement travaillent ensemble pour servir les Canadiens d'un océan à l'autre?

[Traduction]

Le président: Madame Saxe, vous êtes en mode sourdine.

Cela nous arrive à tous.

Mme Shoshanna Saxe: Je vous remercie. J'écoutais la fin de la fin de l'interprétation et mon microphone était éteint.

Comme nous le voyons depuis un an et demi, les infrastructures sociales sont particulièrement importantes pour le fonctionnement de notre pays. Nous avons besoin de bons hôpitaux et de bonnes écoles et nous devons aussi pouvoir nous y rendre.

J'étais heureuse d'entendre les annonces de nouveaux financements pour de nouvelles infrastructures faites ces derniers mois, mais il reste encore beaucoup à faire.

J'espère voir au cours des prochaines années plus d'investissements dans des projets d'infrastructure qui associent plusieurs fonctions. Généralement, nous considérons nos infrastructures sociales, par exemple les écoles, les centres communautaires, les terrains de sport et les postes de police, comme des projets à usage unique.

Alors que nous relevons les défis du XXI^e siècle, avec notre utilisation des sols de plus en plus compétitive, avec plus de personnes qui ont besoin de plus de choses et moins d'espace, j'espère que nous saurons agencer plus de choses ensemble.

On pourrait avoir une école qui est aussi un centre communautaire avec, en plus, des logements; ou un poste de police avec des étages supérieurs permettant de nombreux usages au même endroit. C'est une des plus grandes améliorations que j'espère voir dans les infrastructures sociales dans un proche avenir.

En outre, une question se pose au sujet des espaces des infrastructures sociales, comme de toutes les infrastructures, d'ailleurs. Comment réaménager ce que nous avons déjà pour répondre plus efficacement à nos besoins? Ce dont nous avons besoin il y a 50 ans, quand nous avons construit une grande partie de nos infrastructures, est très différent de ce dont nous avons besoin à présent.

● (1605)

Le président: Je vous remercie, madame Saxe.

Monsieur El-Khoury.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Monsieur D'Angelo, les inégalités sociales qui existent dans nos communautés ont été exacerbées par la pandémie de COVID-19. Comment les investissements dans les infrastructures peuvent-ils contribuer à remédier à ces inégalités systémiques?

M. Marco D'Angelo: Je vous remercie de la question.

Pour les personnes qui vivent trop loin du travail ou de l'école et qui ne peuvent pas marcher pour s'y rendre ni se déplacer en vélo, mais dont le revenu est trop faible pour avoir une voiture, le transport collectif est la seule option en matière de mobilité. Le transport collectif est essentiel pour de nombreuses personnes âgées, pour les personnes handicapées et pour tous ceux et toutes celles qui font un travail essentiel pendant la pandémie. Le transport collectif permet à de nombreuses personnes d'accéder à l'emploi et à l'éducation.

[Traduction]

Je suis très heureux aussi de dire que beaucoup de réseaux de transport en commun dans tout le pays appuient les programmes de vaccination, modernisent leurs autobus et amènent les véhicules là où les gens en ont besoin, en transportant les travailleurs essentiels qui se rendent au travail.

Ce que nous ne voulons pas et que nous évitons dans le secteur du transport en commun, c'est qu'après avoir travaillé 12 heures, une infirmière se demande si son autobus sera à l'heure, ou que l'employé de l'épicerie qui termine sa journée s'inquiète d'être en retard et de ce qui va se passer. Le transport en commun est là pour eux depuis le début de la pandémie.

Je vous remercie.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Monsieur D'Angelo, vous avez parlé dans votre allocution de la lutte contre le changement climatique. Ma question s'adresse à vous et aux autres témoins.

Comment voyez-vous l'avenir du Canada compte tenu des recommandations relatives à l'engagement de notre gouvernement d'investir dans les infrastructures vertes?

Constatez-vous que les clients, particulièrement ceux du secteur privé, ont de la difficulté à comprendre ces recommandations? Est-ce que le prix peut faire changer leur opinion?

Pouvez-vous illustrer ce point?

[Traduction]

Le président: Monsieur D'Angelo, pouvez-vous répondre brièvement, s'il vous plaît?

[Français]

M. Marco D'Angelo: Avant la pandémie de COVID-19, le transport collectif réduisait les émissions de polluants de plus de 14 millions de tonnes par an. Cela équivalait aux émissions de 3 millions de voitures. Le transport collectif contribue également à réduire la congestion urbaine et l'étalement urbain.

Je vais maintenant céder la parole aux autres témoins pour qu'ils puissent eux aussi donner leur opinion.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur D'Angelo.

Monsieur El-Khoury, votre temps de parole est écoulé. Je vais donc passer au témoin suivant. Peut-être que les autres témoins, s'ils ont d'autres commentaires à ce sujet, peuvent les faire dans leurs réponses à d'autres questions.

Je vous remercie, monsieur El-Khoury.

La parole est maintenant à M. Barsalou-Duval du Bloc québécois pour six minutes.

[Français]

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

Monsieur D'Angelo, j'ai trouvé intéressant de vous entendre, dans votre allocution d'ouverture de tout à l'heure, comparer la façon dont les différentes provinces utilisent les fonds destinés aux infrastructures. Vous avez dit que, souvent, dans les provinces moins urbaines où la densité de population est plus faible, des fonds restent inutilisés. Si nous en faisons l'analyse, nous constaterions probablement que la même chose peut se produire à l'intérieur d'une même province ou d'un même territoire. Au Québec, par exemple, la densité de population n'est pas la même partout: il y a des grandes villes, mais aussi des régions rurales où les services de transport en commun sont à peu près inexistantes.

D'une part, qu'est-ce qui peut être fait pour qu'un service de transport en commun soit offert aux habitants de ces collectivités?

D'autre part, comment faire pour ne pas perdre les fonds inutilisés, ce qui a son importance?

[Traduction]

Le président: Allez-y, monsieur D'Angelo.

[Français]

M. Marco D'Angelo: Il est très important que toutes les collectivités aient accès aux fonds du fédéral destinés à améliorer le service de transport collectif.

Je suis très content que le gouvernement fédéral négocie depuis longtemps avec le Québec sur la meilleure façon d'offrir des programmes. Les sommes du Fonds des petites collectivités sont distribuées par un organisme provincial. Il y a alors peut-être des options pour les...

• (1610)

[Traduction]

Le président: Monsieur D'Angelo, puis-je vous interrompre un instant?

Nous avons le même volume en anglais et en français dans l'interprétation.

[Français]

M. Marco D'Angelo: Je m'excuse, c'est ma faute. Je recommence.

Le gouvernement fédéral négocie depuis longtemps avec le Québec pour trouver la meilleure façon d'offrir les programmes. C'est donc très important que les petites collectivités aient accès aux mêmes fonds que les grandes villes.

Nous ne verrions aucun problème à ce qu'une entente similaire soit conclue au Québec avec un organisme provincial qui distribuerait les sommes du Fonds des petites collectivités en vue d'améliorer la mobilité des gens qui habitent dans de petites villes.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie beaucoup de votre réponse.

J'aimerais lancer une idée. Les communautés qui vivent dans des régions éloignées des grands centres doivent souvent faire face au problème qui suit. Dès qu'une route est construite vers ces régions, on observe une sorte de laisser-aller de la part du gouvernement fédéral quant aux autres infrastructures, comme des quais, des aéroports, et ainsi de suite. Pourtant, ces infrastructures sont essentielles au développement économique de ces communautés. Ce n'est pas parce qu'une route passe dans leur ville que les pêcheurs vont se mettre à pêcher sur la route. Ils vont continuer à utiliser le quai. La même chose se produit lorsqu'une communauté se trouve à plusieurs milliers de kilomètres des grands centres. Il faut parfois prendre l'avion pour s'y rendre ou en sortir. N'y aurait-il pas là un problème?

D'autres moyens de transport, par exemple le transport par bateau, et même par avion, ne pourraient-ils pas être considérés comme des modes de transport en commun? Je ne sais pas si vous avez compétence dans le domaine, mais j'aimerais quand même connaître votre point de vue à ce sujet.

M. Marco D'Angelo: Nous nous sommes concentrés sur les déplacements par autobus ou par train, par exemple, mais pas sur les déplacements par avion. Il s'agit toutefois d'une question très intéressante.

Nous avons entamé des discussions avec Infrastructure Canada pour déterminer les règles qui régiront le fonds annoncé de 250 millions de dollars destiné aux petites collectivités.

Je ne sais pas si l'avion est la meilleure solution, mais nous sommes prêts à offrir aux petites collectivités des solutions, comme le transport par autobus ou par d'autres moyens. Selon moi, le transport par avion ne fera pas partie des possibilités, mais les autres intervenants auront peut-être autre chose à dire à ce sujet.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Nous sommes conscients que le transport par avion est plus polluant que les autres moyens de transport. Cela étant dit, quand on se trouve à 1 000 kilomètres ou même à plus de 500 kilomètres d'un grand centre, l'idée de devoir utiliser le transport par autobus peut être décourageante pour plusieurs, surtout s'il y a une urgence.

J'aimerais poser une question à Mme Saxe.

Madame Saxe, nous, au Bloc québécois, nous craignons souvent que le fédéral utilise ses pouvoirs, par exemple au moyen de la Banque de l'infrastructure du Canada, pour contourner les règles environnementales des provinces et des municipalités. En effet, le gouvernement pourrait décider de ne pas respecter ces règles sous prétexte qu'il met en œuvre un projet fédéral. Il pourrait imposer son projet aux petites collectivités, voire à de plus grandes collectivités.

Pensez-vous qu'un tel problème pourrait survenir dans le cadre du développement des infrastructures?

[Traduction]

Le président: Madame Saxe, si vous pouvez tenir votre microphone juste au-dessus de votre lèvre supérieure, ce serait parfait.

Vous avez la parole.

Mme Shoshanna Saxe: Je vous remercie de la question. Il est difficile d'y répondre parce que cela dépend du projet à l'étude et qu'il y a souvent une tension entre les besoins et les objectifs locaux, d'une part, et les besoins et les objectifs nationaux ou de la collectivité en général. Le gouvernement fédéral doit parler pour tous les Canadiens et, parfois, cela peut créer une tension avec les souhaits locaux en ce qui concerne les infrastructures.

Par exemple, nous voyons parfois des projets ferroviaires qui seraient très bénéfiques pour l'infrastructure ferroviaire, mais qui ont des répercussions importantes sur la collectivité locale.

Il s'agit effectivement d'un impact important qui doit être pris en compte, mais surtout dans le cas des projets nationaux ou des choses qui sont importantes au-delà des collectivités, nous devons veiller à tenir compte du droit d'une collectivité locale d'opposer son veto à quelque chose de très important.

• (1615)

Le président: Je vous remercie, madame Saxe et monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Barsalou-Duval, je dois dire que je fais de mon mieux pour apprendre le français et aujourd'hui, j'entends pour la première fois le mot français pour « bailiwick ». Je vous en remercie donc.

Pour le NPD, nous avons Talyor Bachrach, qui a la parole pour six minutes.

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

Je poserai d'abord des questions à M. D'Angelo.

Je remercie tous les témoins de leurs observations préliminaires et de leurs réponses aux questions posées jusqu'ici.

Monsieur D'Angelo, pouvez-vous expliquer au comité combien la COVID-19 et la pandémie sont lourdes de conséquences pour la fréquentation des transports en commun dans tout le Canada?

M. Marco D'Angelo: Je vous remercie de la question. Je suis content de vous voir.

Pour ce qui est du taux de fréquentation, au creux de la vague, nous avons perdu environ 80 % des usagers. Je dirais que le transport par autobus est resté stable, mais que ce sont les trains de banlieue qui ont enregistré la plus forte baisse. La fréquentation a augmenté pendant l'été et l'automne 2020, mais ensuite, avec le durcis-

sement des restrictions pendant l'hiver et maintenant, au printemps, elle s'en ressent. Les budgets municipaux s'en ressentiront aussi par la suite.

Je vais m'arrêter là, au cas où vous auriez une autre question. Je ne veux pas prendre tout votre temps.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie.

Sur le même sujet, la dernière fois que nous nous sommes parlé, vous avez exposé quelques-uns des risques à long terme que cette situation présente pour les organismes de transport en commun et expliqué qu'il ne suffit pas de supprimer des lignes et de licencier du personnel, puis de le réembaucher et de reconstituer les lignes. Il peut y avoir une spirale descendante qui peut avoir des répercussions permanentes ou à long terme sur les réseaux de transport.

Pouvez-vous aider le comité à comprendre quels sont ces risques?

M. Marco D'Angelo: Nous avons, en tout cas, réussi à éviter une spirale descendante, ce qui est important, et si nous y sommes parvenus, c'est en faisant en sorte que les travailleurs essentiels continuent d'utiliser notre service.

En plus, même avant l'adoption de l'Accord sur la relance sécuritaire, les organismes de transport en commun ont tout fait pour offrir de 80 % à 90 % du service dans tout le Canada, afin que les travailleurs essentiels puissent aller à des rendez-vous ou au travail. Ils ont tout fait aussi pour éviter qu'il y ait trop de monde à bord et pour aller au-delà des protocoles sanitaires.

Nous sommes très fiers de ce que nous avons accompli, et ce avant que les provinces et le gouvernement fédéral soient en mesure d'assurer un redémarrage sécuritaire, dont nous sommes d'ailleurs très reconnaissants. Nous savions qu'ils parviendraient à une conclusion, mais nous avons pour responsabilité de ne jamais laisser tomber les citoyens, et nous nous en sommes acquittés.

M. Taylor Bachrach: De toute évidence, les fonds pour la relance sécuritaire sont essentiels pour maintenir les services de transport en commun, alors que leur fréquentation baisse ou est plus faible que d'ordinaire. Je sais que ces fonds s'épuiseront dans pas longtemps pour certains organismes de transport en commun. La situation devient-elle urgente et est-ce que le gouvernement fédéral doit sérieusement envisager d'affecter des fonds supplémentaires aux transports en commun?

M. Marco D'Angelo: C'est très important. L'an dernier, tous les réseaux de transport en commun étaient dans le même bateau, si je puis dire, car tous avaient besoin de fonds d'exploitation et, dans le cadre de la relance sécuritaire, il y a eu une série d'accords bilatéraux entre les différentes provinces et le gouvernement fédéral. Chacun arrive à expiration à une date particulière. Il incombe donc, selon moi, aux provinces et au gouvernement fédéral de travailler de concert pour faire en sorte de maintenir un financement d'exploitation jusqu'à ce que la fréquentation se rapproche du niveau d'avant la pandémie ou le dépasse. Nous sommes prêts à discuter et à collaborer avec tout gouvernement, provincial ou fédéral.

M. Taylor Bachrach: Je crois que nous sommes nombreux à nous être réjouis à l'annonce d'un financement permanent pour le transport en commun. Il y a longtemps que le NPD le réclamait.

Nous avons toutefois été un peu surpris que ce financement ne démarre pas avant 2026. Selon votre organisation, serait-il bon d'avancer cette date pour que les municipalités et les organismes de transport en commun aient la certitude de ce financement dès que possible?

• (1620)

M. Marco D'Angelo: Au nom des membres de mon association, je dirai que nous cherchions depuis longtemps à obtenir un financement permanent pour le transport en commun. Nous sommes très heureux de l'avoir obtenu. Je suis content qu'une date ait été arrêtée, 2026. En fait, elle coïncide avec la fin du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada.

J'aimerais que notre association cherche maintenant à préparer la transition entre ces deux programmes de manière à vraiment rebâtir en mieux après la pandémie, à créer des emplois pour les Canadiens quand nous en sortirons et aussi à offrir plus de solutions en matière de mobilité, en respectant le fait qu'au sortir de la pandémie, les citoyens n'auront pas les mêmes moyens qu'avant. Nous pensons qu'il est très important d'avoir le droit de se déplacer dans sa collectivité.

M. Taylor Bachrach: Ma dernière question s'adresse à M. D'Angelo.

À propos de son modèle de financement d'exploitation, le transport en commun a toujours été financé par une combinaison de recettes des ventes de billets et de contributions municipales. Il est évident que pendant la pandémie, les fonds fédéraux ont été vraiment essentiels au maintien des services de transport en commun.

Selon vous, est-ce que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer à long terme dans le financement de l'exploitation des réseaux de transport en commun dans tout le Canada?

M. Marco D'Angelo: Il me semble, en tout cas, qu'on s'entend sur le rôle du gouvernement fédéral dans le soutien aux dépenses d'investissement. Pour ce qui est du financement d'exploitation, pour l'instant, les membres de notre association et le gouvernement fédéral paraissent plutôt d'accord pour qu'il nous aide jusqu'à la fin de la pandémie de COVID-19.

Après, je crois qu'il sera très intéressant de voir comment se dessineront les tendances dans les transports. Quant au gouvernement fédéral, je ne peux évidemment pas m'engager pour lui, mais je sais que nos membres, qui offrent des services de transport en commun dans tout le Canada, souhaiteront vivement maintenir des niveaux de service élevés et si cela veut dire demander l'aide du gouvernement, nous étudierons cette possibilité.

M. Taylor Bachrach: Est-ce qu'il me reste quelques instants, monsieur le président? Où en suis-je?

Le président: Vous avez encore 10 secondes.

M. Taylor Bachrach: Très bien.

Le président: Vous pouvez nous souhaiter à tous un joyeux Noël. Qu'en dites-vous?

M. Taylor Bachrach: C'est un peu prématuré, monsieur le président, mais j'aime votre tournure d'esprit.

Je voudrais savoir aussi combien de temps il faudra pour retrouver les taux de fréquentation d'avant, mais je vais attendre la prochaine série pour poser cette question.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

Chers collègues, nous avons maintenant en ligne Réjean Porlier. M. Porlier est maire de Sept-Îles et je vais lui accorder cinq minutes pour qu'il présente ses observations préliminaires avant de répondre lui aussi à nos questions.

Monsieur le maire, c'est un plaisir de vous compter parmi nous. Si vous ouvrez votre micro, je vous laisse la parole pour cinq minutes.

[Français]

M. Réjean Porlier (maire, Ville de Sept-Îles): Bonjour à tous.

Je m'excuse, cela fait une heure que nous essayons de nous connecter.

Je m'appelle Réjean Porlier et je suis maire de Sept-Îles. Je suis aussi responsable du Comité du transport pour l'Assemblée des MRC de la Côte-Nord.

Mesdames et messieurs, je tiens d'abord à vous remercier de me permettre cette brève allocution, qui militera en faveur d'un financement soutenu dans les infrastructures et la desserte optimale des régions en matière de transports routier et aérien.

Force est de constater que nous avons échoué quant à notre responsabilité d'occuper dynamiquement ce vaste territoire qu'est le Canada. La concentration des populations dans les grandes villes et les investissements pharaoniques dans celles-ci, pour constamment agrandir les réseaux de transport, au détriment des régions dites éloignées, comme la Côte-Nord au Québec, n'ont fait, à mon avis, qu'accélérer l'exode des populations vers les grands centres.

Ces dernières années ont été la scène de plusieurs paradoxes éhontés. Le premier paradoxe est, sans contredit, la multiplication des autoroutes toujours plus larges, contribuant à l'augmentation d'un parc automobile toujours plus important et responsable, en grande partie, de ces changements climatiques que l'on dit vouloir combattre.

Un autre paradoxe tient au fait que pendant qu'on subventionnait ces réseaux urbains à coup de dizaines de milliards de dollars, on ne se soit jamais assurés de terminer l'unique lien routier reliant le Québec à Terre-Neuve-et-Labrador. Ensuite, on se questionne sur l'exode des populations. J'espère un jour voir établir ce corridor économique si important et qui permettra de désenclaver de nombreuses populations. Imaginez un instant tous ces enfants qui, pendant de nombreuses années, ont souffert de l'isolement, manquant nombre de sorties planifiées de longue date ou même qui ont été témoins des répercussions de cet isolement sur la santé des leurs. Combien d'entre eux, croyez-vous, souhaiteront replonger dans cet isolement après en être sortis pour faire leurs études?

En attendant le jour où nos gouvernements auront enfin décidé d'achever la route 138, mettant fin à cet isolement, qui a suffisamment duré, et transformant une occupation de résilience en une occupation dynamique du territoire, il ne reste que l'espoir de pouvoir compter sur une desserte aérienne digne de ce nom, mais surtout à un coût abordable.

Qu'en est-il exactement?

De façon générale, le transport aérien au Québec est tout sauf performant et accessible. Ce transport aérien est davantage un frein, alors qu'il devrait être un outil de développement pour les régions. L'offre ne vise pas l'utilisation par le plus grand nombre, mais le plus grand profit pour les compagnies aériennes. Il y a d'ailleurs là un autre paradoxe. C'est à coup de généreuses subventions qu'est généré le profit d'entreprises privées, sans aucun souci de favoriser une réelle accessibilité.

C'est encore pire pour la Basse-Côte-Nord, où l'offre est très mal structurée, à mon avis. La demande mériterait d'être fédérée pour espérer des économies d'échelle par l'utilisation de gros appareils, ce qui diminuerait ainsi le coût des billets. Aujourd'hui, l'offre est telle qu'il est impossible d'envisager le développement touristique de cette région pourtant exceptionnelle.

L'Assemblée des MRC de la Côte-Nord a commandé une étude sur le transport aérien. Il ressort très clairement du rapport, intitulé « Repenser la desserte aérienne de Sept-Îles et sa région », qu'il faut envisager l'idée de sortir des vieux paradigmes et entrevoir des solutions novatrices, comme le modèle coopératif, où les clients deviennent propriétaires, intéressés par la qualité, la fiabilité et l'accessibilité de la desserte. Ce rapport vous est transmis en annexe à l'intérieur d'un mémoire sur l'avenir du transport aérien en région, déposé par la Ville de Sept-Îles au groupe d'intervention sur la relance des services aériens régionaux. Ce groupe d'intervention a été formé par M. François Bonnardel, ministre des Transports du Québec, dans le contexte de la pandémie.

Il y a d'ailleurs une initiative présentement au Québec pour l'instauration d'un modèle coopératif, soit la Coopérative de transport régional du Québec, ou Coop Treq, qui devrait voir le jour cet été.

Enfin, il ne fait aucun doute dans mon esprit que la volonté affirmée de nos gouvernements d'occuper dynamiquement notre territoire passe d'abord par l'achèvement de la route 138 pour enfin relier le Québec à Terre-Neuve-et-Labrador. Retarder davantage ces travaux bloque notre développement. Cela est contreproductif et démontre un manque de vision. S'ils ne peuvent compter sur la route, les villages vont disparaître les uns après les autres.

Parallèlement, le gouvernement canadien devrait sérieusement s'intéresser à l'étude sur le transport aérien commandée par l'Assemblée des MRC de la Côte-Nord et au rapport produit par l'Institut de recherche en économie contemporaine, lequel propose des avenues novatrices et prometteuses.

J'ai été mandaté par l'Assemblée des MRC de la Côte-Nord pour porter ce dossier. Je suis aussi membre du Comité sur le transport aérien de l'Union des municipalités du Québec.

Je serai heureux de m'entretenir à nouveau avec vous.

• (1625)

J'espère ne pas avoir parlé trop vite, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le maire. Vous avez été très bien.

Nous allons maintenant passer à notre deuxième série d'intervenants, en commençant par les conservateurs et Mme Kusie pour cinq minutes.

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

Je vais revenir à M. Gladu et à M. McCoshen pour reprendre là où mon collègue s'est arrêté.

J'aimerais savoir quel est le délai pour soumettre au gouvernement fédéral la description de projet de la ligne ferroviaire reliant l'Alaska à l'Alberta et, si possible, faire approuver le projet.

Le président: Messieurs.

M. Sean McCoshen: Comme nous le disions tout à l'heure, nous comptons présenter notre demande à la fin du mois de juin ou au mois de juillet, en fonction de nos consultations avec les collectivités autochtones le long du tracé. C'est ce qui dictera, pour l'essentiel, le temps que prendra le processus. Je disais plus tôt que le projet de loi C-69 est en quelque sorte une version améliorée du vieux projet de loi, mais qu'il prévoit aussi de véritables consultations. Nous en sommes à ce stade actuellement et elles sont déterminantes dans le processus. Une fois les consultations terminées, nous présenterons notre demande. Comme je le disais, nous visons plus ou moins le mois de juin.

Monsieur Gladu, voulez-vous ajouter quelque chose? L'équipe du NET s'occupe plus des consultations que moi.

M. Jean Paul Gladu: La mobilisation et la consultation des Autochtones joueront un grand rôle. Nous ne voulons surtout pas présenter notre projet, puis que les collectivités s'y opposent sans que nous ayons pris le temps et investi les efforts nécessaires pour nous assurer d'avoir le soutien voulu de la part de nos futurs partenaires.

Je vous remercie.

Mme Stephanie Kusie: Très bien.

J'imagine que si vous posez 2 000 kilomètres de voies ferrées, il faut que ce soit très rentable pour poser tout le long des câbles à fibres optiques. Monsieur Gladu et monsieur McCoshen, pouvez-vous nous parler des économies qu'on réaliserait en apportant Internet haute vitesse au Yukon et aux Territoires du Nord-Ouest en même temps que la voie ferrée?

M. Sean McCoshen: Il est beaucoup moins cher de poser des câbles à fibres optiques en même temps que les voies ferrées. C'est déjà prévu dans le plan d'ingénierie. Nous aurons donc le long du tracé des capacités de transmission par câbles à fibres optiques et ces lignes pourront bifurquer vers les collectivités et les municipalités le long du tracé.

• (1630)

Mme Stephanie Kusie: Monsieur McCoshen, comme le mentionnait mon collègue, vous auriez déclaré aux médias qu'un jour, vous avez payé 8 \$ pour un petit paquet de Doritos dans le Nord. Cela m'amène à deux conclusions. Premièrement, vous devez vraiment aimer les Doritos — personnellement, je préfère les Cool Ranch. Deuxièmement, le coût de l'épicerie et la sécurité alimentaire doivent être un défi constant pour les habitants du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest. En quoi la ligne ferroviaire de l'Alaska à l'Alberta améliorera-t-elle la sécurité alimentaire au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, selon vous?

M. Sean McCoshen: Elle permettra, tout simplement, de transporter plus efficacement et dans des quantités plus importantes les aliments qui sont nécessaires. C'est une ligne de transport ferroviaire de marchandises générales avec une partie de transport de passagers.

Normalement, le transport se fait par avion ou par camion sur une route de glace. Pour réchauffer, on utilise des becs Bunsen, par exemple. Ensuite, les aliments sont expédiés par avion ou par route de glace, ce qui explique le coût. Pour ce qui est de ce paquet de Doritos à 8 \$, le carburant et le transport pour l'acheminer là-haut ont probablement coûté 7 \$. Je suis ami avec un architecte du nom de Douglas Cardinal et d'après lui, le Nord du Canada, ce n'est pas seulement le tiers monde, mais le quart monde. Seule la parité économique permettra d'atténuer ces disparités. Sans les infrastructures voulues dans le Nord, il est toutefois impossible d'y parvenir. C'est aussi simple que cela. C'est choquant.

Monsieur Gladu, voulez-vous en parler?

M. Jean Paul Gladu: Je crois que vous avez mis le doigt sur le problème, monsieur McCoshen. Somme toute, les trains permettent de beaucoup réduire les émissions de gaz à effet de serre. Pour ce qui est des cargaisons acheminées dans le Nord, on peut en mettre beaucoup plus dans un train que dans un camion. Le logement... Du point de vue des Autochtones, la possibilité de se procurer des auto-neiges, des véhicules tout terrain et ces choses dont dépendent les populations des régions nordiques dans leur mode de vie aura une incidence majeure sur le Nord aussi.

Pour ma part, je préfère ceux au sel et au vinaigre.

Mme Stephanie Kusie: Oh, oh!

Vraiment, monsieur Gladu. Je vous remercie.

J'utiliserai mes 20 dernières secondes pour présenter la motion que j'ai annoncée le mardi 27 avril:

Que, conformément à l'article 108(1)(a) du Règlement, un ordre de ce comité soit émis pour une copie de tous les documents pertinents relatifs à l'accord signé avec ITC Holdings concernant le Lake Erie Connector, y compris, mais sans s'y limiter, l'accord lui-même, toute la correspondance entre ITC Holdings et la BIC, toute annexe, les termes d'un calendrier de remboursement, l'évaluation du projet par la Banque et tout autre document pertinent sous une forme non expurgée dans les 20 jours suivant l'adoption de cet ordre.

Je remercie les témoins.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, madame Kusie.

Le temps de parole est écoulé et nous allons passer aux questions.

Monsieur Fillmore, je vois que vous levez la main. Allez-y, vous avez la parole.

M. Andy Fillmore (Halifax, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous remercie, madame Kusie, de cette intervention.

J'ai beaucoup réfléchi à cette motion et elle crée, selon moi, quelques difficultés. J'aimerais les passer en revue et m'assurer que tous les députés de tous les partis siégeant au comité en comprennent la teneur.

Tout d'abord, la motion demande à la Banque de l'infrastructure du Canada d'enfreindre sa propre loi habilitante. La Loi sur la BIC comporte un article intitulé « Renseignements protégés » qui prévoit que tous les renseignements recueillis par la Banque à l'égard des promoteurs de projets ou des investisseurs des projets sont protégés. Il précise que la BIC « ne peut sciemment les communiquer, en permettre la communication, y donner accès ou permettre à quiconque d'y donner accès ».

La Loi sur la BIC n'est pas longue et j'encourage les membres du comité à la consulter s'ils ne l'ont pas déjà fait. Cet article en particulier est détaillé parce qu'il est important pour une entité comme la BIC que les partenaires d'investissement et les promoteurs soient assurés que les renseignements commerciaux de nature délicate qui les concernent demeurent confidentiels. Il peut s'agir de renseignements qui risquent de perturber le marché et cette loi existe pour une raison. La motion est non-sens à cet égard, mais il y a autre chose encore.

L'accord d'investissement concernant le Lake Erie Connector n'en est pas encore à sa version finale. La BIC n'a pas encore signé avec le promoteur et ce n'est pas une affaire conclue. Exposer un accord à ce genre d'incertitude et de risque politique serait irresponsable de la part du comité.

En fait, beaucoup de membres du comité de tous les partis ont déclaré souhaiter que la BIC conclue plus d'accords pour que plus de projets se réalisent. Cette motion viendrait jeter un froid, ralentir les choses et entamer la confiance dans le processus.

Troisièmement, il est arrivé aussi que les membres du comité doutent de l'indépendance de la Banque de l'infrastructure du Canada et qu'ils réclament sa totale indépendance afin qu'elle puisse conclure des accords à l'abri d'une ingérence politique. Encore une fois, cette motion concerne l'ingérence politique, n'est-ce pas? Elle va donc à l'encontre de l'argument en faveur de l'indépendance de la BIC.

Pour terminer, je reviendrai à mon premier point. Selon moi, ce ne serait pas très bon pour l'image du comité d'adopter une motion demandant à la BIC d'enfreindre sa propre loi et, en fait, de commettre une infraction, alors que nous n'avons pas vraiment besoin d'en passer par là.

Il existe une autre très bonne solution qui respecterait l'intention de la motion de Mme Kusie et je vais vous l'exposer. Je serai bref. Il suffirait, en fait, d'un simple amendement à la motion présentée par Mme Kusie où nous supprimerions tous les mots après le premier « que » pour les remplacer par « le comité invite Ehren Cory, président-directeur général de la Banque de l'infrastructure du Canada, à comparaître devant lui afin de parler du raccordement sous le lac Érié, ainsi que d'une totale transparence et de communications ouvertes avec ledit comité ».

J'arrête là mes commentaires. J'aimerais beaucoup entendre ce que les autres membres ont à dire.

• (1635)

Le président: M. Fillmore a une précision à apporter. S'agit-il d'un amendement que vous proposez?

M. Andy Fillmore: Oui, il s'agit d'un amendement. Je peux ré-péter, si vous voulez.

Le président: Ce n'est pas la peine.

Je vous remercie, monsieur Fillmore.

Nous allons maintenant passer aux questions sur l'amendement. J'ai un ordre d'intervention.

Monsieur Scheer, vous avez la parole.

L'hon. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Ai-je bien compris, nous allons maintenant débattre de l'amendement?

Le président: C'est bien cela.

L'hon. Andrew Scheer: Je vous remercie.

Je remercie M. Fillmore de ses commentaires, mais je dirai que seul le Parti libéral semble considérer que veiller à la reddition de comptes et à la transparence s'apparente à de l'ingérence politique.

Nous avons une situation telle que nous essayons d'obtenir plus de renseignements de la Banque de l'infrastructure du Canada, ce qui pose quelques difficultés.

L'amendement que vous proposez ferait un très bon sujet pour une autre motion. J'aimerais beaucoup revoir M. Ehren Cory. Il pourrait parler de ce sujet et répondre à quelques questions en suspens sur les activités et les mandats de la Banque. Selon moi, les deux ne sont pas du tout mutuellement exclusifs.

Si l'entreprise concernée, ITC Holdings, souhaite que ses activités demeurent confidentielles, si elle veut que ses propositions de projet restent secrètes, si elle n'entend pas divulguer d'information, il existe des tas d'établissements de crédit au Canada qui offrent ce genre de service. Elle peut s'adresser à la CIBC ou à la Banque Royale.

ITC Holdings appartient à une société du nom de Fortis Inc., dont le chiffre d'affaires de 2020 dépasse les 8,9 milliards de dollars. Elle a versé plus de 800 millions de dollars à ses actionnaires rien que l'an dernier. Je suis certain qu'elle entretient d'excellentes relations avec les établissements financiers canadiens. Si elle demandait une aide pour réaliser ce projet, plusieurs établissements de crédit peuvent garantir ce genre de confidentialité.

Lorsque quelqu'un s'adresse au gouvernement et lui demande ce type d'aide, je crois qu'il est essentiel que les contribuables sachent exactement de quoi il retourne. Nous avons en l'espèce une situation où la Banque de l'infrastructure du Canada, qui utilise l'argent des contribuables, a fait une annonce. Elle ne donne même pas tous les détails sur son site Web et, à ce propos, je ferai une comparaison.

Je suis désolé, mais je crois que quelqu'un n'a pas coupé son micro.

Le président: Voulez-vous tous vérifier que votre microphone est bien éteint?

L'hon. Andrew Scheer: Je vais juste faire une comparaison. Même pour le projet du Réseau à Montréal, à tout le moins sur le site Web de ce projet, la banque communique le calendrier de remboursement et le taux d'intérêt. Ce n'est pas le cas dans le projet qui nous occupe.

Je ne crois pas du tout, pas une seconde, qu'en donnant au comité la possibilité d'examiner comment cette décision a été prise... On nous dit que la banque est censée utiliser des fonds publics pour attirer des capitaux privés. Or, dans la situation actuelle, c'est tout le contraire qui se produit. Ce sont les capitaux privés qui semblent attirer des fonds publics. Je crois qu'il est éminemment responsable de la part de la Banque de montrer au comité sur quoi elle a fondé sa décision de dépenser 655 millions de dollars en fonds publics.

Je serai heureux d'entendre ce qu'en pensent les autres membres du comité.

Je me réserve le droit de reprendre la parole si la discussion se poursuit sur ce sujet, monsieur le président. Je baisse donc la main

et la relèverai, et j'espère pouvoir répondre à d'autres arguments qui seront présentés.

• (1640)

Le président: Je vous remercie, monsieur Scheer.

Monsieur Rogers, vous avez la parole.

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

Au cours des deux dernières réunions, nous avons parlé du travail qui attend le comité. Personnellement, je pense que nous devrions nous y consacrer.

Nous avons des témoins aujourd'hui sur un sujet important, et je crois que nous ne devrions pas leur faire perdre leur temps ni perdre le nôtre sur une motion de plus. Le comité a déjà interrogé le ministre de l'Infrastructure au sujet de ce même projet pas plus tard que la semaine dernière.

Je ne saisis pas très bien l'analogie ou la comparaison avec la CIBC et la Banque Royale. C'est comme comparer des pommes et des oranges. Je ne vois donc pas très bien le raisonnement de l'opposition sur ce point. Je ne vois pas du tout la logique.

En tout cas, je tenais à le dire, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Rogers.

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

Vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur le président.

À propos de l'amendement même, je penserais plutôt comme M. Scheer que c'est un bel amendement. Il ferait même une très belle motion à déposer, peut-être, à l'arrivée des documents.

La motion qui nous occupe concerne la transparence et la reddition de comptes pour les fonds publics investis dans ces projets. Les préoccupations que suscite la structure de la Banque de l'infrastructure sont maintenant bien connues. Le directeur parlementaire du budget les a confirmées. Nous avons besoin en l'espèce de plus d'éclaircissements, pas de moins. Nous devons savoir exactement comment ces accords sont structurés et ce que les investisseurs privés comptent en retirer, et nous le devons au nom de tous les Canadiens.

Je me prononcerai contre l'amendement, et j'appuie en tout cas l'intention de la motion originale.

Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

Nous passons à M. Barsalou-Duval.

[Français]

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

J'ai beaucoup d'intérêt pour la motion déposée.

J'ai été assez surpris par ce projet. En effet, je croyais que les fonds de la Banque de l'infrastructure du Canada devaient servir à bâtir des infrastructures publiques. J'essaie maintenant de comprendre en quoi cela sert le public. On pourrait aussi nous l'expliquer davantage dans les documents qui nous seront présentés.

Selon ce que je comprends des dernières interventions, il y a une préoccupation quant au fait que le calendrier des travaux de notre comité est assez rempli. Cependant, je ne pense pas que la demande de documents nuise à la continuité de nos travaux. Ce n'est pas nous qui allons chercher les documents, ce sont des fonctionnaires qui nous les fourniront. Je ne vois donc pas nécessairement de lien entre les deux.

Évidemment, si nous voulons ajouter des rencontres à ce sujet, nous aurons peut-être l'occasion de le faire par la suite, à moins que M. Fillmore ne veuille en faire un véritable amendement. Je ferais d'ailleurs preuve de beaucoup d'ouverture quant à une telle initiative.

Cela étant dit, même si ce sujet m'intéresse beaucoup, puisque nous tenons une réunion aujourd'hui et que des témoins sont avec nous, j'aimerais que nous ayons aussi l'occasion de nous adresser à eux. À cette fin, mes collègues pourraient limiter le temps de leur intervention.

Il y a un témoin en particulier à qui j'aimerais poser des questions, mais mon temps de parole de six minutes est déjà écoulé. Vu que nous perdons encore du temps, j'ai peur de ne pas avoir la chance de lui poser des questions, ce qui serait très décevant.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Barsalou-Duval

La parole est maintenant à Mme Jaczek.

Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

J'appuie assurément la proposition de M. Fillmore parce que je suis particulièrement préoccupée par le fait que la motion demande une version non expurgée des documents. Comme l'a dit M. Fillmore, dans son libellé actuel, la motion demande à la BIC d'enfreindre sa propre loi habilitante. Il y a dans la Loi sur la BIC un article intitulé « Renseignements protégés ». Comment pouvons-nous nous attendre à ce que la BIC l'enfreigne?

Au fond, si je comprends bien, l'accord n'est pas encore conclu, ce qui fait qu'il est encore plus difficile de demander ce genre de renseignements en ce moment.

Je suis tout à fait de l'avis de M. Barsalou-Duval: nous avons des témoins aujourd'hui avec qui nous avons une conversation très intéressante. Selon moi, puisque la motion a été présentée, nous devons faire très attention à ne surtout pas laisser entendre que nous demandons les documents non expurgés.

• (1645)

Le président: Je vous remercie, madame Jaczek.

Les membres du comité m'entendent-ils toujours?

L'hon. Andrew Scheer: Oui, nous vous entendons.

Le président: Je vous remercie.

Je suis coupé du monde. Je n'ai plus de vidéo. J'ai l'impression de fonctionner à l'aveuglette.

Je vais revenir à M. Fillmore.

M. Andy Fillmore: Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie mes collègues de leurs observations mûrement réfléchies.

Il n'en demeure pas moins que la motion demande au comité d'enfreindre la loi et je crois que nous devrions tous y réfléchir à deux fois. Nous voyons depuis quelques mois de la part de M. Scheer et de ses collègues conservateurs une série de motions et d'angles d'attaque qui sont manifestement politiques et qui visent à embarrasser la BIC ou à nuire à sa capacité — et, en fait, à celle de tout le ministère de l'Infrastructure — de remplir son mandat. Voilà ce qu'il en est.

Autrement dit, pour un parti qui essaie d'embarrasser le gouvernement, quoi de mieux que de faire adopter une motion qui refroidirait les intentions d'investissement de la Banque de l'Infrastructure et empêcherait la réalisation d'autres projets? C'est brillant de simplicité, mais très grave et, en plus, illégal.

Je suis désolé de voir M. Bachrach peut-être participer au vaudeville politique du Parti conservateur, mais peut-être croit-il sincèrement que ce degré de transparence aiderait à construire plus d'infrastructures. Je ne peux présumer de ses motivations, mais je suis tout à fait navré que la motion soit même à l'étude.

Cependant, il est évident à entendre les commentaires, y compris ceux de M. Barsalou-Duval, que les partis d'opposition sont prêts à enfreindre la loi en l'occurrence pour avancer. Je vais essayer d'atténuer les dégâts en emboitant le pas à Mme Jaczek. Il est très important que tout ordre de production de documents que donne un comité comme celui-ci soit conforme aux lois qui s'appliquent en matière de confidentialité.

Je vais retirer mon amendement précédent et proposer un amendement à la motion originale afin d'y inclure ce libellé très précis: « et que la production de documents soit conforme aux lois qui s'appliquent en matière de confidentialité. »

Je souhaite également proposer un amendement qui allonge le délai manifestement déraisonnable de 20 jours — en une période où les comités travaillent littéralement jour et nuit — pour le porter à 60 jours.

J'aimerais, là aussi, savoir ce que les autres partis pensent de ces deux amendements.

Je vous remercie.

Le greffier: Si je puis me permettre de vous interrompre un instant, il semblerait que nous n'ayons plus de connexion avec le président.

Je vais vous demander, madame Kusie, en qualité de vice-présidente, d'assumer la présidence et de diriger le débat à présent.

À titre d'information pour tous les membres du comité, il nous faut d'abord un consentement unanime pour retirer un amendement. Ensuite, nous étudierons le nouvel amendement.

Madame Kusie, je vous cède la parole.

L'hon. Andrew Scheer: J'invoque le Règlement, si je puis intervenir, puisque M. Fillmore a proposé de retirer son amendement et que la première série d'intervenants semblait indiquer qu'elle ne recueillait guère d'appui, pouvons-nous en terminer rapidement avec ce point et voir s'il y a un consentement unanime à l'autoriser à retirer ledit amendement?

Mme Stephanie Kusie: Tout d'abord, nous cherchons à obtenir un consentement unanime au retrait de l'amendement précédent de M. Fillmore. Avons-nous ce consentement unanime?

• (1650)

L'hon. Andrew Scheer: Oui.

La vice-présidente (Mme Stephanie Kusie): D'accord. Très bien.

Je vous prie de m'excuser. Je ne vois que l'intervenant. Je vais passer en mode galerie afin de voir tous les représentants des partis.

Monsieur Bachrach, consentez-vous au retrait de l'amendement?

Je vois que vous hochez la tête.

M. Taylor Bachrach: Oui.

(L'amendement est retiré.)

La vice-présidente (Mme Stephanie Kusie): Je vous remercie.

Nous allons passer au deuxième amendement de M. Fillmore.

Monsieur le greffier, veuillez lire l'amendement de M. Fillmore une fois de plus afin que nous puissions en discuter.

Le greffier: En fait, si vous le permettez, j'allais demander à M. Fillmore de répéter son libellé parce que je n'ai pas pu prendre note de tout l'amendement.

Madame la vice-présidente, vous verrez les mains levées.

La vice-présidente (Mme Stephanie Kusie): Je les vois. Je vous remercie, monsieur le greffier.

Le greffier: Si M. Fillmore pouvait relire son amendement, vous pourriez ensuite diriger le débat. Je vous remercie.

La vice-présidente (Mme Stephanie Kusie): Je vous remercie.

Monsieur Fillmore, vous avez la parole.

M. Andy Fillmore: Je vous remercie, madame la présidente, et je vous remercie aussi, monsieur le greffier, de votre aide.

Je vais faire attention à procéder en deux amendements.

Le premier amendement vise à effacer les mots « sous une forme non expurgée » dans la motion originale pour les remplacer par « et que la production de documents soit conforme aux lois qui s'appliquent en matière de confidentialité ».

La vice-présidente (Mme Stephanie Kusie): Il s'agit de votre premier amendement, monsieur Fillmore.

M. Andy Fillmore: C'est exact.

La vice-présidente (Mme Stephanie Kusie): D'accord.

Nous allons prendre ces amendements un par un, je comprends.

Puis-je avoir une liste des intervenants pour le premier amendement de M. Fillmore?

Monsieur Rogers, je vois que vous levez la main. Vous avez la parole.

M. Churence Rogers: Je vous remercie, madame Kusie.

En fait, je préfère le deuxième amendement et j'allais proposer, si c'est conforme au Règlement, que ces documents soient fournis au comité dans les deux langues officielles, afin d'être certain de les avoir dans les deux langues.

La vice-présidente (Mme Stephanie Kusie): Je vous remercie, monsieur Rogers. Le greffier vérifiera, mais je crois que tous les documents doivent toujours être fournis dans les deux langues officielles.

Monsieur le greffier, pouvez-vous vérifier, s'il vous plaît?

Le greffier: Nous les ferions traduire si nous ne les recevions pas dans les deux langues officielles.

La vice-présidente (Mme Stephanie Kusie): Bien sûr. Je vous remercie, monsieur le greffier.

Je vais donc passer à M. Scheer.

Vous avez la parole.

L'hon. Andrew Scheer: Je vous remercie, madame la présidente.

Je suis évidemment en total désaccord avec la description que M. Fillmore fait de cette motion. Je lui accorderai le bénéfice du doute pour ce qui est des réserves qu'il pourrait avoir à voir un groupe tiers, une entreprise privée, s'entendre dire que certains aspects de la loi s'appliqueraient. À cet égard, j'essaie de voir si je pourrais appuyer ou pas cette idée.

Ma préoccupation est que nous avons vu dans tellement d'autres comités et dans tellement d'autres cas le gouvernement recourir à ce type de camouflage pour éviter d'avoir à communiquer des renseignements là où cette communication est justifiée, et il a étiré l'application ainsi que la définition de la non-divulgence.

Il est très important, j'en suis intimement convaincu, que nous ayons en l'espèce une motion irréprochable parce que le type de renseignements qui aura été fourni à la BIC sera lié au projet. Il s'agit d'une entreprise du secteur privé et d'une entreprise qui appartient à Fortis Inc., qui est énorme.

Je ne veux pas me répéter, mais je tiens à ce que les membres comprennent qu'il s'agit d'une entreprise qui a une très bonne cote de crédit et de très bons revenus, mais à qui le gouvernement offre ce genre d'accord. Elle se voit accorder 655 millions de dollars. Nous ne savons pas encore exactement s'il s'agit d'un prêt. Est-ce que c'est un prêt aux taux du marché? Auquel cas, pourquoi est-ce que ce prêt devrait venir du gouvernement? Nous ne savons pas s'il s'agit d'une sorte d'échange de créances. Les investisseurs recourent à quantité d'instruments pour structurer ce type d'accord. Nous ne savons pas quels sont les risques pour le contribuable dans cette affaire. Nous ne savons pas quel sera le régime de propriété par la suite.

Je suis enclin à appuyer une motion qui serait moins restrictive. Je regarde ce que d'autres comités font quand ils cherchent à obtenir des choses... La loi autorise à expurger des documents. Il est très important d'attirer l'attention sur ce point. Chaque fois qu'un comité demande des renseignements sous une forme non expurgée, c'est parce que des lois autorisent le gouvernement à cacher ces renseignements au public, et tout l'objet d'une motion demandant des documents non expurgés est précisément de dire que le comité a besoin de faire toute la lumière sur une question.

Permettez-moi de vous rappeler aussi que c'est le gouvernement qui a rédigé la Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada. Je ne crois pas qu'il soit approprié de donner ce genre de couverture à une structure, une banque dotée de 35 milliards de dollars, alors que le gouvernement a inscrit dans la loi habilitante des éléments législatifs visant à empêcher une entière divulgation et une transparence totale.

Je pense que mes collègues du NPD et du Bloc l'ont très bien dit. Quand ces accords sont structurés entre d'autres ordres de gouvernement dans le cas d'infrastructures publiques, lorsque le public est propriétaire du bien et l'exploite, la divulgation est grande parce que vous avez un accès provincial, municipal et fédéral à l'information et aux mesures législatives. Dans ce cas-ci, nous avons une situation diamétralement opposée. Nous ne ferions pas en sorte que le gouvernement du Québec, le gouvernement de l'Ontario ou le gouvernement de la Saskatchewan n'aient pas à communiquer les renseignements relatifs à leur participation à ces projets. Alors pourquoi le ferions-nous pour une entreprise du secteur privé?

• (1655)

La vice-présidente (Mme Stephanie Kusie): Je vous remercie.

Monsieur le greffier, je vois que M. Badawey est de nouveau des nôtres.

Le président: Je vous remercie, madame Kusie, de m'avoir remplacé. Mon ordinateur a fait des siennes et tout s'est figé. J'en suis désolé.

Cela dit, je vois beaucoup de mains levées. Je vais donner la parole à M. Fillmore. Il est le suivant sur ma liste.

J'ai M. Fillmore, puis M. Barsalou-Duval et M. El-Khoury.

Est-ce que cela ira?

Madame Jaczek, vous n'y voyez pas d'inconvénient?

M. Andy Fillmore: Monsieur le président, permettez-moi de vous suggérer de sauter mon tour et de revenir à moi quand les autres députés qui ont levé la main auront eu la parole. J'aimerais pouvoir m'exprimer après mes quatre collègues.

Mme Helena Jaczek: Monsieur le président, mon tour de parole venait après celui de M. Bachrach.

Le président: Très bien.

Nous commencerons donc par écouter M. Bachrach, puis Mme Jaczek.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous.

M. Taylor Bachrach: Je suis, comme mes collègues, préoccupé par certains aspects de ce caviardage. Nous avons déjà vu, pendant cette session parlementaire, certains cas préoccupants de documents surchargés. Une façon de parvenir à un compromis serait peut-être de faire appel au légiste lors de la révision des documents. C'est une solution qui ferait mon bonheur. Sinon, j'aurais tendance à être du même avis que M. Scheer en demandant qu'on nous soumette un texte de motion plus claire et plus logique.

Je vous rappelle que le Comité des comptes publics a déjà publié en 2009 un rapport qui énonçait très clairement que « le pouvoir d'un comité de convoquer des personnes et d'exiger des documents est absolu ». Ce rappel était celui d'un comité présidé par un député libéral. Je trouve qu'il serait tout à fait justifié d'obtenir ces documents. On n'y trouvera des réponses à des questions des Canadiens, ce que je ne peux qu'appuyer.

Le président: C'est à votre tour, madame Jaczel. Nous vous écoutons.

Mme Helena Jaczek: Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais revenir sur la question des documents non caviardés, parce que M. Scheer a laissé entendre que le caviardage est, en quelque sorte, une pratique usuelle du gouvernement. Je suis convaincue que vous savez fort bien que ce sont des fonctionnaires qui caviardent les documents. Ils n'ont, bien évidemment, aucun parti pris et sont neutres. Ce sont des gens qui connaissent et comprennent les dispositions de la législation qu'ils utilisent. Je suis certaine qu'ils procèdent de leur mieux dans les circonstances. Ils ne sont en rien influencés par le gouvernement ni par le ministre. Il est évident qu'ils font simplement de leur mieux pour que ce qu'ils divulguent ne contrevienne en rien à la législation ou à la réglementation en vigueur.

Je ne peux tolérer qu'on fasse un tel procès d'intention totalement injustifié à nos fonctionnaires. J'appuie sans réserve l'amendement proposé par M. Fillmore. Il traite d'un sujet que nous devrions prendre très au sérieux. Permettez-moi de rappeler à nouveau que cette entente précise n'est pas encore conclue de façon définitive. Venir interférer de cette façon dans la négociation en présentant de telles demandes à ce moment-ci et ce n'est tout simplement pas raisonnable. Je vous redis qu'à mon avis c'est totalement déraisonnable.

Le président: Je vous remercie, madame Jaczek.

Oui, monsieur El Khoury?

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Je vous remercie, monsieur le président.

Selon moi, nos témoins, en particulier M. Réjean Porlier, qui vient d'une région éloignée, méritent d'être écoutés et d'avoir la chance de répondre à des questions qui intéressent particulièrement les députés du Parlement qui sont de la province de Québec.

Par respect pour les témoins, je propose de leur donner la chance de continuer. Nous pourrions ensuite revenir aux travaux du Comité.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur El Khoury.

Nous vous écoutons maintenant, monsieur Barsalou-Duval.

• (1700)

[Français]

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

J'appuie à mon tour les propos de mon collègue conservateur M. Scheer, qui a des préoccupations relativement à l'amendement qui est proposé.

J'ai déjà eu l'occasion de déposer des motions portant production de documents, et j'ai parfois été très désagréablement surpris du résultat. J'ai récemment fait une demande d'accès à l'information. Or, le Comité a fait la même demande, mais n'a pas obtenu les mêmes documents. C'est surprenant, puisqu'on doit répondre à ces demandes de manière exhaustive.

Nous avons fait d'autres demandes, et on nous a répondu que le document demandé était confidentiel. Cela ne pose pas de problème en soi. Toutefois, 80 % du contenu de ce document était caviardé. Cette procédure est donc un peu difficile à comprendre. Il faudrait qu'on nous explique davantage pourquoi les choses se passent parfois ainsi.

Pour ma part, je compte sur les membres du Comité pour protéger les renseignements confidentiels ou sensibles qui ne doivent pas être rendus publics, le cas échéant. Je suis tout à fait à l'aise avec cela.

Cela étant dit, au bénéfice de la population, un maximum d'information devrait être rendu public. Il existe un cadre que l'on peut suivre et auquel on peut faire confiance. Je fais confiance à mes collègues qui sont autour de la table. Je pense que la transparence est essentielle, mais, malheureusement, on a trop peu souvent vu le gouvernement fédéral faire preuve de transparence. Dans le cas qui nous occupe, des montants importants sont en jeu. Je ne vois pas ce qui nous empêcherait d'obtenir la véritable information sur l'argent qui est dépensé et qui appartient aux contribuables, après tout.

Monsieur le président, j'en ai fait mention tout à l'heure, mais je vois que le temps file et je me demande s'il faudra réinviter certains témoins. Un témoin en particulier n'a presque pas pu prendre la parole. Peut-être faudra-t-il l'inviter à une rencontre supplémentaire, à moins que vous n'ayez l'intention de prolonger la durée de la rencontre d'aujourd'hui.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Étant donné l'heure à laquelle nous avons débuté nos travaux aujourd'hui, nous ne pourrions pas prolonger cette réunion au-delà de 17 h 35.

Monsieur Fillmore, comme vous avez demandé à parler le dernier, je donne maintenant la parole à M. Scheer.

L'hon. Andrew Scheer: Je veux simplement réagir au commentaire de Mme Jaczek.

Malgré tout le respect que j'ai pour elle, j'ai un point de vue complètement différent sur cette question. Si nous attendions que l'entente soit conclue et signée par toutes les parties, et que l'argent soit versé, il serait alors trop tard pour y réagir.

S'il n'y a effectivement pas de raison de s'inquiéter et que tout est parfaitement logique et défendable par le gouvernement, le projet ira tout simplement de l'avant. En revanche, s'il y a un problème flagrant, comme des modalités laissant place au doute ou l'utilisation d'un taux nettement inférieur à celui du marché, ou encore... comme nous l'avons relevé dans d'autres cas.

Nous avons vu Loblaws encaisser 12 millions de dollars. Le gouvernement a versé 12 millions de dollars à une épicerie valant plusieurs milliards pour remplacer ses réfrigérateurs. Quand nous l'avons su, il était trop tard pour faire quoi que ce soit. L'argent avait déjà été dépensé. Et puis, il y a eu ces 15 millions de dollars versés à Mastercard pour aider une société de cartes de crédit qui gagne des milliards de dollars sur le dos des Canadiens qui travaillent et qui ont de la difficulté à payer intégralement leur solde sur cette carte.

Je ne me contente pas de laisser entendre, mais je prétends respectueusement que ce sont là des genres de dépenses qui doivent être divulgués avant qu'il ne soit trop tard. Ce Comité exerce sa sur-

veillance. Il tient le ministre responsable. Il a le droit de savoir ce que le gouvernement entend faire. Trop souvent, il est trop tard pour agir lorsque tout est déjà coulé dans le béton.

Le président: Oui, monsieur Fillmore?

M. Andy Fillmore: Merci, monsieur le président.

Pour être parfaitement clairs, nous n'avons rien à cacher. C'était bien évidemment la justification de l'amendement proposé au départ, soit que le premier dirigeant se joigne à nous et réponde à toutes les questions que vous auriez à lui poser.

Encore une fois, cela n'empêche que nous demandons au Comité d'enfreindre la loi. Vous le faites pour des raisons politiques. Vous voulez mettre la BIC en difficulté et donner l'impression qu'elle échoue. C'est pourquoi je veux maintenant demander ceci à mes collègues du Comité: « Vous proposez de procéder de cette façon dans le cas du projet de raccordement sous le lac Érié, n'est-ce pas? Le projet du REM. à Montréal est-il le prochain auquel vous alliez vous en prendre? Est-ce que ce sera ensuite le projet de batterie Oneida en Ontario? Et puis le projet de fibre optique du sud du Manitoba? Quel est le prochain qui devra baisser son pantalon devant ce comité avant que nous parvenions à concrétiser un projet en faisant appel à la Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada? »

Je suis convaincu qu'il y a un témoin de cette conversation qui ne voudrait pas que ses informations financières à caractère concurrentiel ou que ses secrets commerciaux soient révélés pour satisfaire un appétit politique n'aidant aucunement les Canadiens à se remettre des répercussions économiques de cette pandémie ou à construire les infrastructures qui doivent l'être dans les communautés canadiennes. C'est là une abominable perte de temps.

Nous avons devant nous un groupe de témoins fort intéressants et j'aimerais pouvoir m'entretenir avec eux d'une vision progressive du Canada, qui nous amènerait à adopter le transport actif et l'électrification des flottes de bus, et la reconstruction d'un réseau ferroviaire dans le pays, tout en abandonnant les carburants fossiles du XXe siècle et en les remplaçant par des énergies renouvelables. J'espère que nous aurons la possibilité de revenir sur ces questions et d'en discuter avec les témoins.

Le projet même dont nous parlons, celui de raccordement sous le lac Érié, repose sur la transition vers des sources d'énergie plus vertes et sur la possibilité de favoriser l'emploi de l'électricité propre du Canada pour conquérir des marchés plus importants, d'aider le pays à atteindre ses objectifs de réduction des émissions et à mettre les Canadiens au travail. C'est exactement le mandat qui a été confié à la BIC. Les modalités d'interaction de la Banque avec les promoteurs de projets d'infrastructures sont régies par une loi, et je suis d'avis que le paragraphe régissant ces interactions doit figurer au procès-verbal. C'est la raison pour laquelle je vais le lire maintenant.

Voici le texte du paragraphe 281) sur les renseignements protégés:

Sous réserve du paragraphe (2), les renseignements recueillis par la Banque, par ses filiales ou par les filiales de ses filiales à cent pour cent à l'égard des promoteurs de projets d'infrastructures et des investisseurs du secteur privé ou des investisseurs institutionnels dans de tels projets sont protégés et aucun administrateur, dirigeant, mandataire, conseiller, expert ou employé de la Banque, de l'une de ses filiales ou de l'une des filiales de ses filiales à cent pour cent ne peut sciemment les communiquer, en permettre la communication, y donner accès ou permettre à quiconque d'y donner accès.

Chers amis, c'est la loi.

Le paragraphe 282) sur les communications autorisées se lit, comme suit:

La communication des renseignements protégés et l'accès à ceux-ci sont toutefois autorisés dans les cas suivants: a) ils sont destinés à l'exécution ou au contrôle d'application de la présente loi et des procédures judiciaires qui s'y rapportent; b) ils sont destinés aux poursuites intentées en vertu de la présente loi ou de toute autre loi fédérale; c) ils sont destinés au ministre du Revenu national uniquement pour l'exécution ou le contrôle d'application de la Loi de l'impôt sur le revenu ou de la Loi sur la taxe d'accise; d) ils sont communiqués avec le consentement écrit de la personne à laquelle ils se rapportent.

Le texte non modifié de cette motion ne respecte en rien ces dispositions, et si je cherche à comprendre ce qui se passe ici... Comme les signaux que nous recevons prêtent à confusion pour déterminer s'il y a ou non une volonté réelle d'inscrire l'amendement énonçant les règles de caviardage lors de la production de documents pour qu'il se conforme à la législation sur le caractère confidentiel des informations. Je m'attends pour le moins à ce que la motion qu'on nous propose d'adopter ne fasse pas, pour le moins, ne contrevienne pas à ces dispositions.

Maintenant, je vous demande de faire preuve ici de bon sens, de prendre du recul et de nous souvenir de ce que la BIC tente de faire, ce que nous allons tous essayer de faire, soit investir dans les communautés canadiennes, de reconstruire les infrastructures de nos communautés pour les générations à venir, de récupérer d'une pandémie, de mettre les gens au travail, de réduire les émissions de GES et d'accroître la capacité des groupes en quête d'équité, dont Mme Sachs a parlé dans son témoignage, pour qu'ils puissent également participer à une relance de l'économie.

• (1705)

Je vous en prie, faisons preuve de bon sens.

Le président: Je vous remercie, monsieur Fillmore.

Madame Jaczek, la parole est maintenant à vous.

Mme Helena Jaczek: Je vous remercie, monsieur le président.

Je veux m'appuyer sur une allusion faite par M. Fillmore. Bien évidemment, au niveau de son entente de principe, ce projet veut concrétiser les résultats très prometteurs qu'il vise à atteindre.

Le ministre ontarien de l'Énergie, M. Greg Rickford, un ancien collègue de nombre de nos députés conservateurs siégeant ici, quand il a entendu l'annonce de l'accord de principe, a déclaré:

Le Projet de connecteur sous le lac Érié montre bien les avantages que peuvent présenter les partenariats entre les secteurs publics et privés pour élaborer des infrastructures essentielles générant une valeur supérieure pour les Ontariens. Le raccordement du réseau électrique de l'Ontario au marché de l'électricité de PJM confèrera des avantages importants et tangibles dans notre province. La réalisation de ce projet entraînera la création d'emplois de qualité, améliorera la souplesse du système et permettra à l'Ontario d'exporter une plus grande partie de sa production excédentaire d'électricité pour permettre aux consommateurs ontariens d'électricité de réaliser des économies.

Le ministre Rick Ford était manifestement très heureux de cette annonce et je crois que la possibilité de produire des documents non caviardés sur cette entente pourrait mettre l'ensemble du projet en péril, et je suis d'avis que ce serait fort malheureux pour toutes les parties concernées.

Je tenais juste à rappeler cet aspect des choses à nos collègues conservateurs.

• (1710)

Le président: Madame Jaczek, je vous remercie.

Nous allons maintenant écouter M. Rogers. Monsieur, la parole est à vous.

M. Churence Rogers: Je vous remercie, monsieur le président.

Je suis d'accord avec certains de mes collègues en ce qui concerne ce que cette motion suggère. Elle demande tout simplement à la BIC de contrevenir à sa propre loi. Lorsque nous parlons du caractère confidentiel de certains aspects commerciaux de cette entente et de la façon dont nous pourrions mettre ce projet en péril, puisqu'il semble que la négociation n'est pas terminée, et que nous cherchons à déterminer comment notre comité pourrait intervenir dans ce processus, cela me paraît, en toute franchise, irresponsable.

Il me semble que M. Fillmore a proposé une solution qui mériterait d'être étudiée avec l'amendement qu'il a proposé. Je suis certainement en faveur de cet amendement et je m'opposerais en revanche à la motion originale, telle qu'elle nous a été soumise.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci à vous, monsieur Rogers.

Monsieur Scheer, la parole est à vous.

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

Il me suffit de répéter, encore une fois, qu'il existe des douzaines et des douzaines d'établissements de crédit qui offrent du financement sans être tenus de divulguer au grand public les dispositions des ententes conclues avec leurs clients. Monsieur Rogers, lors d'une de vos dernières interventions, vous nous avez dit ne pas comprendre la comparaison entre la CIBC et la BIC.

J'essayais simplement d'expliquer que si une entreprise craint que le public ait accès à ses données confidentielles et protégées, elle peut s'adresser à un prêteur traditionnel, comme l'une des banques à charte. Les gens peuvent recourir à une grande diversité de solutions de financement.

En revanche, si un emprunteur demande au gouvernement de pinger d'autorité dans les poches des contribuables pour lui consentir un prêt à un taux d'intérêt particulièrement avantageux ou d'étaler le remboursement de ce prêt sur une période d'une longueur inhabituelle, ou encore de le faire bénéficier d'autres conditions particulièrement avantageuses... Nous faisons ici des hypothèses parce que nous ne connaissons pas les détails. Nous ne savons que ce que nous dit le gouvernement, soit qu'une forme d'avantage a été consentie à l'entreprise...

C'est ce que je voulais souligner avec cette comparaison. Dans le cas des entreprises qui s'inquiètent de la nature secrète, confidentielle et protégée de leurs activités, ou de leurs prévisions, je répète ici qu'elles ont le choix entre quantité de solutions. Toutefois, si elles décident de s'adresser au gouvernement, il me paraît alors indispensable de leur appliquer le même niveau de responsabilité et de transparence que celui que nous exigeons des autres ministères. Nous pouvons déposer des demandes d'accès à l'information. Qu'il s'agisse du gouvernement du Québec ou de celui de l'Alberta, nous pouvons obtenir ces informations en nous prévalant de leurs divers textes de loi sur l'accès à l'information. Ce type de divulgation est important.

Je tiens ici à remercier mon collègue du NPD, M. Bachrach, d'avoir rappelé les nombreux exemples dans lesquels les comités ont demandé des documents, souvent en précisant qu'ils cherchaient à obtenir des documents non caviardés. Nous en avons même eu des exemples ici pendant cette session parlementaire.

Je sais que le ministre a utilisé cet argument que j'ai entendu à nouveau au cours de la dernière série de questions et de réponses. On nous a dit que le gouvernement de l'Ontario est un ferme partisan de ce projet. Eh bien, j'ai moi aussi posé des questions à droite et à gauche et il appert que le gouvernement de l'Ontario n'a pas engagé un seul dollar dans ce projet. Il ne faut donc pas être surpris si ce gouvernement fédéral se présente ici et déclare qu'il assumera tous les coûts d'un projet qui devrait normalement relever de la province.

Je trouve étrange, s'il s'agit là d'un aussi bon projet qu'on nous le dit, qu'il ait besoin de fonds gouvernementaux. Si c'est un si bon projet pour l'Ontario, pourquoi cette province n'a-t-elle pas pris d'engagement financier? Le ministre Rick Ford s'est félicité de ce projet et je ferais peut-être la même chose si j'étais à sa place. Si le gouvernement fédéral s'apprête à réaliser quelque chose pour lequel le gouvernement provincial a refusé jusqu'ici de s'engager sous quelque forme que ce soit, il n'est pas surprenant que la province apprécie l'intervention du gouvernement du Canada dans un projet qu'elle n'avait même pas évalué et qui, à ses yeux, n'était pas dans l'intérêt des contribuables. Ce sont là quelques-unes des questions que je me pose.

Je reviens brièvement à la question du caviardage et de l'apparition d'une échappatoire fiscale. Je crois vraiment que nous devrions lui accorder de l'importance. Quelqu'un a proposé, c'était peut-être Mme Jaczek ou M. Fillmore, que nous procédions de cette façon pour tout projet qui se rend jusqu'à nous. Eh bien, de façon idéale, le gouvernement n'aurait pas rédigé ce texte de loi de façon à assurer le secret de ce genre de détails. Toujours de façon idéale, il l'aurait rédigé à l'avantage de la Banque de l'infrastructure du Canada. Je me permets de rappeler aux députés libéraux qu'ils ont adopté ce texte alors que leur gouvernement était majoritaire et qu'ils doivent donc assumer seuls la responsabilité de la rédaction de ce texte. Dans l'idéal, ils auraient pu intégrer à ce texte un régime plus efficace de transparence et de divulgation d'informations, mais ils ont choisi de ne pas le faire.

C'est la première fois que nous faisons face au cas d'une entreprise du secteur privé participant à un projet avec la banque de l'infrastructure du Canada. Le directeur parlementaire du budget a réfuté l'idée que le projet montréalais du REM et le projet albertain d'irrigation aient recours à des fonds du secteur privé. Il en a réfuté l'idée. Il est arrivé à la conclusion que les définitions gouvernementales de « secteur privé » et de « secteur public » font que ces deux projets ne sont pas admissibles.

• (1715)

Je trouve que le moment convient parfaitement bien pour définir le cadre de responsabilisation et de divulgation d'informations des entreprises du secteur privé qui vont tirer parti de ces projets... Il s'agit ici de ITC Holdings qui a manifestement les moyens de recouvrer son investissement et de verser à nouveau des dividendes à ses actionnaires. Si ces derniers doivent en profiter, s'ils parviennent à obtenir l'approbation de leur conseil d'administration et de leurs actionnaires en leur montrant combien d'argent ils gagnent avec ce type de projet, je trouve tout à fait raisonnable qu'ils expliquent aux contribuables canadiens quels sont les avantages pour eux et quels sont-ils pour les contribuables canadiens.

Le président: Je vous remercie, Monsieur Scheer.

Je donne maintenant la parole à monsieur El-Khoury.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury: Je vous remercie, monsieur le président.

Je suis inquiet. Si l'on veut intervenir dans la structure de la Banque de l'infrastructure du Canada, j'ai peur que le projet soit retardé ou qu'il ne soit pas terminé.

Je prends l'exemple du projet du Réseau express métropolitain, ou REM, un projet qui nous tient à cœur, au Québec. Le gouvernement a travaillé fort pour convaincre les autres parties intéressées de participer à son financement. Si le projet est retardé ou s'il n'est pas terminé, quelles seraient les pertes pour les Québécois et les Canadiens?

Prenons également l'exemple du projet relatif au connecteur du lac Érié. J'ai la même inquiétude à cet égard. J'espère que le Comité prend cela au sérieux, et ce, dans l'intérêt du Canada pendant cette pandémie de COVID-19. Nous devons veiller aux intérêts de notre économie et de nos citoyens.

Je reviens à ma proposition.

Les membres du Comité sont-ils d'accord pour donner la possibilité au maire de Sept-Îles de participer à notre réunion pour quelques minutes? Cela en vaudrait la peine.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, Monsieur El-Khoury.

Je crois que le maire de Sept-Îles nous acquitte et je crains donc, malheureusement, que cela ne soit pas possible.

Je donne maintenant la parole à M. Barsalou-Duval.

[Français]

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

Je constate que les mains se lèvent les unes après les autres. Les gens ont déjà eu l'occasion de s'exprimer sur le sujet. Y a-t-il vraiment des éléments nouveaux? J'ai l'impression que nous avons eu l'occasion de nous faire une idée sur ce qui est proposé par notre collègue.

Je suggère donc que nous passions au vote le plus rapidement possible.

• (1720)

[Traduction]

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

Je me tourne maintenant vers M. Bachrach. Monsieur, nous vous écoutons.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, j'allais proposer un sous-amendement, mais je partage l'avis de M. Barcelou-Duval que nous devrions d'abord passer au vote.

Je suis un peu dans l'embarras ici. Peut-être, puis-je vous demander de vous abstenir. Je vais proposer un sous-amendement.

Le président: Monsieur Bachrach, pourquoi ne pas attendre que nous votions sur cet amendement.

Quelqu'un d'autre a levé la main. Oui, monsieur Iakono?

J'ai l'intention de vous proposer de passer au vote sur l'amendement et si, ensuite, vous voulez proposer un sous-amendement, nous pourrions nous pencher sur celui-ci.

Cela vous paraît-il une bonne solution?

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, je voulais proposer une sorte de compromis qui pourrait nous permettre d'avancer plus rapidement.

Le président: Vous pouvez toujours proposer un sous-amendement, mais il ne nous reste que 14 minutes d'ici la fin de cette réunion.

M. Taylor Bachrach: Très bien. Un sous-amendement...

Le président: Nous pourrions procéder ainsi, mais je préférerais que nous nous en tenions à une solution plus simple.

Je vois que M. Iacono a levé la main. Donnons-lui la parole.

Monsieur Bachrach, nous allons commencer par voter sur cet amendement et je reviendrai ensuite à vous.

Monsieur Iacono, nous vous écoutons.

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

En vérité, je voulais proposer que nous passions au vote.

Mais je voulais auparavant dire à mon collègue conservateur que la comparaison qu'il fait ici, aujourd'hui, dans son gazouillis, entre la Banque de l'infrastructure du Canada et les banques commerciales me paraît tout à fait déraisonnable. Il semble avoir du mal à s'y retrouver dans les notions économiques de base.

Il sourit.

Heureusement que le Canadien ordinaire résiste mieux à la désinformation. J'utilise ce terme parce que c'est effectivement ce qu'il fait. Permettez-moi de rappeler les faits pour le bien de mon collègue: la BIC a pour vocation d'investir dans des projets d'infrastructures en mettant sur pied des partenariats avec le secteur privé, et la réalisation de profits dont il parle ne fait aucunement partie de son mandat.

Je dois également ajouter que, au cours des cinq dernières années, nous avons assisté à la construction ou à la rénovation d'un plus grand nombre d'infrastructures que nous n'en avons jamais vues pendant les dix ans du gouvernement conservateur. Il est temps de mettre fin à la désinformation et aux tromperies du public, et de s'en tenir aux faits.

Je vous remercie, monsieur le président, et je crois qu'il est maintenant temps de passer aux votes.

Le président: Je vous remercie, monsieur Iacono.

Je redonne maintenant la parole à monsieur Scheer.

L'hon. Andrew Scheer: J'étais prêt à passer au vote jusqu'à ce que M. Iacono décide de nous faire un cours, et je vais donc lui répondre.

C'est ce gouvernement qui a prétendu que la Banque de l'infrastructure du Canada allait générer un ratio d'investissements du secteur privé sur ceux du secteur public de 4 sur 1, et même peut-être de 7 sur 1. Nous savons fort bien qu'il y a quantité de modèles de financement que le gouvernement peut utiliser pour investir en infrastructures avec lesquels nous n'attendons pas de profits. C'est ce gouvernement qui a donné à cette initiative la forme d'une banque et qui a dit aux contribuables canadiens qu'ils allaient récupérer tous ces fonds du secteur privé pour amplifier la portée de ces projets.

Lorsque vous lisez le rapport du directeur parlementaire du budget, et que vous analysez les données divulguées par le ministère, vous constatez qu'il perd de l'argent et qu'aucun projet n'a encore été réalisé intégralement.

Je ne comprends pas pourquoi ces députés libéraux continuent à essayer de faire des comparaisons avec le gouvernement conservateur précédent qui a concrétisé les projets du corridor Asie-Pacifique. Ce gouvernement conservateur a mené à terme des projets de Chantiers Canada dans diverses communautés, partout au pays. Son modèle de partenariats public-privé a permis de réaliser des projets sur une période de quatre ans.

Tout cela pour dire, monsieur Iacono, qu'il y a là de quoi animer le débat sur d'autres sujets et je crois que le comité est maintenant prêt à passer au vote sur cet amendement, et je propose que nous le fassions maintenant.

Le président: Monsieur Scheer, je vous remercie.

Puisqu'il n'y a plus d'autres questions ni commentaires...

Je constate, monsieur Bachrach, que vous levez la main et j'imagine que vous entendez nous proposer un autre amendement.

M. Taylor Bachrach: C'est exact, monsieur le président.

Le président: Très bien, je vous remercie, monsieur Bachrach.

Puisqu'il semble qu'il n'y ait plus personne qui soit désireux de poser des questions et de faire des commentaires, je vais vous demander de voter sur l'amendement.

Monsieur le greffier, c'est un vote que, je crois, vous devriez gérer vous-même par ce que les participants à la réunion, où qu'ils soient et quelque système qu'ils utilisent, vont tous voter et j'imagine qu'il sera plus facile pour vous de compter les voix que si moi j'essaie de compter les mains levées sur deux écrans. Je vous laisse faire.

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5 [Voir le Procès-verbal])

Le président: Nous revenons maintenant à M. Bachrach.

Monsieur, venez-en à la motion principale.

● (1725)

M. Taylor Bachrach: J'aimerais proposer un amendement distinct. Je vais modifier le texte en y ajoutant : « que le légiste parlementaire révisé les documents pour s'assurer de leur caractère légal, » et j'aimerais également proposer de prolonger la durée de cette révision de 20 à 30 jours.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

Quelqu'un a-t-il des commentaires ou des questions à faire sur cet amendement?

Je vois que M. Fillmore et M. Scheer souhaitent intervenir. Nous les entendrons dans cet ordre.

M. Andy Fillmore: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Bachrach, votre amendement propose de faire réviser les documents. Pourriez-vous le répéter, s'il vous plaît? Vous dites que l'intention est de permettre au légiste parlementaire de s'assurer de leur caractère légal. Est-ce bien cela?

Le président: C'est exact.

M. Andy Fillmore: Très bien. Je vous remercie.

J'aimerais qu'un membre ou un autre du Comité me dise si cela équivaut ou non à l'amendement précédent que nous venons de rejeter. J'ai l'impression que ce dernier amendement vise la même fin. L'objectif est-il différent dans ce cas-ci. J'aimerais être sûr de bien comprendre.

Ensuite, je vous remercie de la prolongation du délai. C'est un pas dans la bonne direction étant donné le volume très important de documentation qu'il va falloir faire traduire, et ensuite faire caviarder avant de vérifier leur caractère légal. C'est là une tâche impossible pour l'excellent personnel de la Chambre des communes et pour celui de la fonction publique. Je me demande d'ailleurs si nous ne pourrions pas, par consentement unanime, le porter à 60 jours.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Fillmore.

Nous allons d'abord nous occuper de l'amendement, entendre tous les commentaires et ensuite, monsieur Fillmore, nous reviendrons à cette question d'un consentement unanime.

Pour l'instant, nous allons d'abord écouter M. Scheer.

L'hon. Andrew Scheer: Merci beaucoup.

J'apprécie les commentaires que M. Fillmore vient de faire à leur juste valeur. Il me semble que la différence entre les deux amendements, celui proposé par M. Fillmore au début et celui que vient de déposer M. Bachrach, réside dans la désignation de la personne qui va procéder au caviardage. Je suis sans aucun doute partisan de la seconde proposition pour permettre au Parlement de se saisir de la question et de ne pas laisser la solution à la discrétion de la Banque. Je suis convaincu que, malgré les affirmations de Mme Jaczek, chacun de nous sait comment fonctionne le caviardage, mais je pense également que nous serions un peu plus à l'aise si cette tâche était laissée au Bureau du légiste et conseiller parlementaire. Quant au délai accordé, 30 jours me paraissent un compromis raisonnable. Je trouve qu'une période de 60 jours serait vraiment très longue. On dit qu'en politique une semaine peut sembler une éternité. Je peux certainement témoigner. Plus le délai est court et mieux cela vaut. Je ne voudrais pas que le résultat de la démarche soit reporté si loin au point de devenir un résultat sine die.

L'autre remarque qui me paraît utile est de veiller à ce que les documents soient facilement accessibles. La Banque vient de prendre cette décision. Nous ne lui demandons pas de remonter de 10 ou 15 ans dans ses archives ni d'envoyer quelqu'un fouiller dans des boîtes avec une lampe de poche. La Banque devrait avoir facilement accès à ces documents. Tout ce que nous lui demandons est de les remettre au légiste et conseiller parlementaire afin de lui permettre de vérifier leur contenu et de décider s'ils doivent être caviardés ou non en partie pendant que les traducteurs font leur travail. Tout cela me paraît parfaitement réalisable en 30 jours.

Quant à la portée de ce caviardage, je serais tenté de proposer à M. Bachrach d'en discuter à un autre moment, car je sais que nous approchons de la fin de cette réunion. Y aurait-il un moyen de mieux cibler la portée de ce caviardage pour faciliter la tâche du légiste et conseiller parlementaire en lui donnant des indications ou des conseils pour protéger les renseignements personnels ou d'autres informations de cette nature.

Si nous laissons à M. Fillmore le bénéfice du doute quand il affirme ne pas vouloir obliger ces entreprises à exposer leurs données confidentielles ou protégées, qu'elles n'avaient jamais envisagé de divulguer, y aurait-il une façon de transmettre une directive à ce su-

jet au légiste et conseiller parlementaire? Je ne veux pas nous exposer à devoir dire que la loi précisait que certains renseignements étaient protégés ou confidentiels, etc., et que le légiste doit les examiner, alors que la Banque détiendrait des renseignements qui n'ont pas besoin d'être protégés, que ce comité n'a aucun intérêt à protéger parce que la Banque est un établissement public et que ces données devraient être libres d'accès, publiques...

Monsieur Bachrach, c'est là une question que je vous adresse sur la possibilité pour vous d'ajouter peut-être certains filtres ou paramètres d'éclairage sur ce que nous pourrions demander au légiste d'utiliser comme critère pour ses caviardages.

• (1730)

Le président: Je vous remercie, monsieur Scheer.

Je donne maintenant la parole à monsieur Rogers.

M. Churence Rogers: Je vous remercie, monsieur le président.

Quand nous parlons de délais, qu'il s'agisse de 30 ou de 60 jours, je me demande si nous recevrons ces documents dans les deux langues officielles. J'aimerais que le greffier nous dise à quel délai il serait sage de nous attendre pour fournir des documents disponibles dans les deux langues officielles.

Le président: Monsieur le greffier?

Le greffier: Cela dépend uniquement du nombre de documents et de leurs nombres de pages. Il faudrait pouvoir déterminer le nombre de pages que nous allons recevoir; savoir si nous les recevons ou non dans les deux langues officielles, ce qui est souvent le cas quand ils viennent de ministères. La banque n'est pas un ministère du gouvernement, mais elle est régie par la Loi sur les langues officielles.

Une fois encore, cela dépend simplement du nombre de documents que nous allons recevoir.

Le président: Monsieur Rogers?

M. Churence Rogers: Je vous prie de m'excuser, monsieur le président.

Monsieur le greffier, en ce qui concerne les documents, nous ignorons si un délai de 30 jours pourrait suffire ou s'il en faudrait un de 60 jours. C'est la raison pour laquelle j'appuie la proposition de M. Fillmore voulant que nous en retenions un d'au moins 60 jours.

Le président: Je vous remercie, monsieur Rogers.

Je redonne maintenant la parole à Mme Jaczek. Madame, nous vous écoutons.

Mme Helena Jaczek: Je crains un peu que cela pèse sur la charge de travail du légiste et conseiller parlementaire. À l'évidence, cela ne fait pas partie des activités usuelles de son Bureau.

D'habitude, nous confions normalement le caviardage des documents à des spécialistes des questions à l'étude, donc à des gens qui en ont une excellente maîtrise, ce qui leur permet de juger à bon escient des informations dont il est absolument essentiel de protéger le caractère confidentiel, protégé, etc.

À ce sujet, il y a une question qui me préoccupe. Je ferai écho, dans une certaine mesure à ce qu'a dit M. Rogers concernant le délai. Est-il raisonnable de demander au légiste et conseiller parlementaire d'assumer cette responsabilité dans un délai relativement court?

Il me semblerait plus raisonnable de lui accorder davantage de temps, en proposant un délai de l'ordre de 60 jours, car je suis convaincue que ce serait pour lui une tâche additionnelle et lourde.

• (1735)

Le président: Je vous remercie, madame Jaczek

Je donne maintenant la parole à monsieur Scheer.

Monsieur, nous vous écoutons.

L'hon. Andrew Scheer: Merci beaucoup.

Nous avons ici un Comité éminemment raisonnable. Je suis certain que si nous approchons de l'expiration du délai de 30 jours, si le légiste et conseiller parlementaire ou le bureau de traduction se présentent devant le comité pour nous dire qu'ils ont tant de documents à traiter qu'ils n'y parviendront pas dans le délai fixé, je serais certainement prêt à les entendre et enclin à appuyer une demande raisonnable de prolongation du délai.

Si nous fixons un délai de 60 jours, il leur faudra 60 jours pour le faire. Si nous en retenons un de 30 jours, il y aura davantage de chances que le travail soit fait dans les 30 jours. Je préfère de beaucoup fixer un délai plus court, étant entendu que cela peut nous exposer à recevoir des demandes de prolongation du délai en fonction de la charge de travail de nos prestataires de services. De telles demandes viendraient très certainement de gens tout à fait raisonnables, en particulier si elles émanent de quelqu'un de la stature du juriste et conseiller parlementaire.

Pour en revenir au caviardage, quantité d'accords conclus avec le gouvernement s'accroissent d'ententes de confidentialité. Un grand nombre de lois permettent maintenant au gouvernement de se retrancher derrière de telles ententes pour refuser de fournir des détails. Il est de la toute première importance que les comités parlementaires, quand ils estiment que cela est suffisamment important, demandent à recevoir ces documents et rappelle la suprématie du Parlement dans ce type de cas.

Nous ne parlons pas ici de contrat entre deux particuliers ou entre deux entités du secteur privé. Nous parlons d'un contrat conclu avec le gouvernement. Les autres scandales que nous avons vus avec ce gouvernement ont été l'occasion de nous opposer à de telles ententes de confidentialité. Nous n'avons eu d'autre choix que de recourir aux pouvoirs du comité pour parvenir à jeter une certaine lumière sur certains des scandales dans lequel ce gouvernement est empêtré.

Cela ne veut en rien laisser entendre que quiconque chez ITC ou à la Banque de l'infrastructure du Canada a fait jusqu'ici quelque chose de cette nature, mais si ces types de sociétés d'Etat et d'organismes gouvernementaux savent que le Parlement et ses comités ne vont pas les tenir responsables, cela pourrait bien nuire à la saine gestion de questions de cette nature.

C'est pourquoi les conservateurs ont proposé dès le début cette motion, demandant qu'on leur adresse ces documents non caviardés. Je suis d'avis que M. Bachrach s'est efforcé de bonne foi de proposer un amendement tenant compte des préoccupations les plus raisonnables de M. Fillmore. J'espère que nous parviendrons à trouver une formulation qui conviendra à chacun de nous.

Le président: Je vous remercie, monsieur Scheer.

Nous sommes maintenant arrivés au terme de cette réunion.

Comme personne ne lève la main, je vais maintenant permettre de voter sur l'amendement. J'ai l'intention ensuite de lever la séance. Bien entendu, à partir de là, notre vice-présidente conservatrice, Mme Kusie, devra présenter une motion pour reprendre le débat à la prochaine réunion.

Cela dit...

L'hon. Andrew Scheer: Je vous demande pardon, monsieur le président, mais j'en appelle au Règlement.

En quelque sorte, nous discutons avec les membres du Comité de la façon de formuler la proposition de M. Bachrach pour impliquer le légiste et conseiller parlementaire. Comme, pour l'instant, je ne suis pas membre de plein droit de ce Comité, il ne m'appartient pas de proposer un sous-amendement à cet effet.

Ne sachant pas ce que le règlement autorise, je me demande, compte tenu du temps qu'il nous reste aujourd'hui si, en cas de rejet de cet amendement faute d'accord sur les modalités de l'implication du légiste et conseiller parlementaire, cela revient à interdire à l'avenir tout autre amendement précisant le rôle qui lui sera confié.

Ma suggestion serait soit d'ajourner la séance maintenant et de permettre à ces conversations de se poursuivre, soit de préciser qu'en cas de rejet de cet amendement, il sera toujours possible d'en proposer un autre plus tard.

Le président: Vos interrogations m'amènent à vous dire deux choses. Tout d'abord. La motion a été déposée et elle est maintenant dans les mains du Comité. Deuxièmement, que cette motion soit adoptée ou non, un autre amendement peut être présenté à un moment ultérieur. Ce pourrait être lors de la prochaine réunion, lorsque la motion sera présentée de nouveau pour relancer le débat.

Les choses vous paraissent-elles plus claires maintenant?

L'hon. Andrew Scheer: Oui. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Très bien.

Monsieur Bachrach, vous avez levé la main. Je tiens à vous re-dire que nous manquons de temps. J'aimerais passer au vote sur l'amendement.

Avez-vous d'autres commentaires à faire?

M. Taylor Bachrach: Je vous entends, monsieur le président.

Sur le plan de la procédure, je ne comprends pas très bien pourquoi nous devons voter sur l'amendement et non sur la motion principale, mais si c'est ainsi que vous voulez procéder, la décision est vôtre.

• (1740)

Le président: Je dois commencer par vous faire voter sur l'amendement parce que, s'il est adopté, la motion principale sera amendée. En votant plus tard sur la motion principale, nous voterions alors sur une motion principale modifiée.

M. Taylor Bachrach: Très bien.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

Monsieur le greffier, nous pouvons mettre l'amendement aux voix.

(L'amendement est rejeté par 9 voix contre 2 [Voir le Procès-verbal])

Le président: Je vous remercie, monsieur le greffier, ainsi que tous les membres du Comité.

Nous avons eu une discussion très vigoureuse aujourd'hui. Je m'excuse auprès des témoins ou de ceux qui sont restés avec nous

pendant la dernière demi-heure. J'espère que nous pourrons faire revenir les témoins à un autre moment.

Mesdames et messieurs les députés, la séance est levée. Je souhaite à toutes et à tous une excellente soirée.

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>