



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 102

Le mercredi 21 février 2024

Président : M. Peter Schiefke



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

Le mercredi 21 février 2024

• (1100)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): J'ouvre maintenant la séance.

Je vous souhaite la bienvenue à la 102^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'article 106(4) du Règlement, le Comité se réunit pour discuter de la demande visant à étudier les récents commentaires du ministre de l'Environnement et du Changement climatique sur le financement des projets routiers.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément au Règlement de la Chambre des communes. Les députés peuvent y participer en personne ou au moyen de l'application Zoom.

[Traduction]

Bien que cette salle soit équipée d'un système audio de pointe, il peut toujours se produire des effets Larsen pouvant causer des blessures très graves à nos interprètes. Une oreillette portée trop près d'un microphone constitue la cause la plus fréquente des effets Larsen. Nous demandons donc à tous les participants de faire preuve d'une grande prudence dans la manipulation de leur oreillette, surtout quand leur micro ou celui de leur voisin est allumé. Afin de prévenir les accidents et de protéger la santé auditive de nos interprètes, j'invite les participants à parler directement dans le microphone où sont branchés leurs écouteurs, et à éviter de manipuler les oreillettes. Quand ils ne les utilisent pas, ils doivent les placer sur la table, loin du microphone.

Lorsque vous avez la parole, veuillez parler lentement et clairement. Lorsque vous n'avez pas la parole, votre microphone doit être éteint. Comme la majorité des membres du Comité sont en ligne aujourd'hui, je vous demande de bien vouloir utiliser la fonction « Lever la main » lorsque vous souhaitez prendre la parole. La greffière et moi en prendrons note, et je vous céderai la parole lorsque votre tour viendra.

Pour répondre à la demande présentée au Comité conformément à l'article 106(4) du Règlement le 16 février, je vais lancer le débat en cédant la parole à M. Strahl.

Monsieur Strahl, allez-y.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie les membres du Comité et le personnel d'être ici aujourd'hui pour nous aider à effectuer ce travail important dans l'intérêt des Canadiens.

Je souligne que six membres ont signé la lettre pour demander cette réunion à la suite des propos tenus la semaine dernière par Steven Guilbeault, ministre de l'Environnement, qui ont provoqué un tollé et créé un climat d'incertitude partout au pays. Sa position extrême et ses commentaires qui sont de nature à semer la division ont tiré des sonnettes d'alarme dans les capitales provinciales, les villes, les collectivités éloignées et les collectivités autochtones partout au pays.

La semaine dernière à Montréal, il a fait l'annonce d'une politique radicale en disant: « Le gouvernement a pris la décision de ne plus investir dans de nouvelles infrastructures routières. » Si on examine de plus près ses propos, on voit très clairement qu'il ne s'agit pas d'un commentaire spontané d'un ministre activiste et radical, même si ses antécédents vont certainement dans ce sens. Il a déclaré que le gouvernement Trudeau « a pris la décision de ne plus investir dans de nouvelles infrastructures routières. » Il a poursuivi en disant que « L'analyse que nous avons effectuée montre que le réseau actuel est tout à fait adéquat pour répondre à nos besoins. »

C'est, encore une fois, un point de vue alarmant, car il laisse entendre que le ministre n'a pas beaucoup voyagé au pays et parlé aux Canadiens, qui s'inquiètent beaucoup de l'état et de la capacité actuels de notre réseau routier. Nous savons que des problèmes existent du côté des chaînes d'approvisionnement. On nous a répété à maintes reprises à quel point nous sommes dépendants, par exemple, du secteur du camionnage pour acheminer nos produits sur les marchés. Pourtant, on voit ces camions bloquer dans la circulation partout au pays — près de Toronto, Vancouver, Montréal et ailleurs —, ou encore rouler sur des routes qui, honnêtement, sont délabrées ou non sécuritaires. Dans certains cas, ils ne peuvent se rendre à destination qu'en empruntant des routes de glace pendant l'hiver, car il n'existe pas de liens permanents entre de nombreuses collectivités au pays. Il est donc sidérant de s'entendre dire, comme il est mentionné dans la lettre, que le gouvernement a pris la décision de ne plus investir dans de nouvelles infrastructures routières et qu'il a effectué une analyse qui montre que le réseau actuel est tout à fait adéquat pour répondre aux besoins.

Nous croyons donc que le Comité doit tenir un débat sur le sujet de toute urgence. À titre d'information, monsieur le président, je vais proposer une motion à la fin de mon intervention. Je crois qu'il est important d'entendre le point de vue du ministre et celui d'autres ministres qui sont touchés et qui ont, de toute évidence, participé à la prise de cette décision.

Encore une fois, ce ne sont pas des propos tenus par le ministre à un journaliste qui a eu la chance de le croiser à un coin de rue pendant qu'il se promenait à pied ou à vélo. Ces propos ont été tenus lors d'une conférence. Le ministre de l'Environnement a préparé ces remarques pour envoyer un message aux Canadiens. Je crois qu'il a dit qu'il n'y aurait plus d'enveloppes, ce qui veut dire plus d'argent consacré au réseau routier au pays.

Nous avons pu constater que ces commentaires qui sont de nature à semer la division ont, en fait, uni les Canadiens pour s'y opposer. La ministre de l'Infrastructure des Territoires du Nord-Ouest, Caroline Wawzonek, a déclaré:

Des documents comme le Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord montrent clairement qu'il est nécessaire de remédier aux problèmes de transport dans les régions éloignées du Nord canadien et de l'Arctique.

Selon Scott Moe, premier ministre de la Saskatchewan, « Le gouvernement Trudeau devient chaque jour de plus en plus déconnecté de la réalité. »

Doug Ford, un excellent partenaire du gouvernement libéral, a déclaré:

Je suis bouche bée. Un ministre fédéral a annoncé que le gouvernement n'investira plus dans de nouvelles routes ou autoroutes. Il se moque du fait que vous êtes bloqués dans des embouteillages.

Danielle Smith a déclaré:

Quiconque pense qu'on peut se passer de construire des routes n'a pas beaucoup voyagé à l'extérieur de la ville de Montréal, et n'a pas idée de l'immensité de notre pays, et ne comprend pas ce qui est nécessaire pour se rendre dans certaines de nos communautés de villégiature.

• (1105)

Blaine Higgs a déclaré:

Le gouvernement Trudeau punit injustement les Néo-Brunswickois pour vivre dans une province rurale. La province connaît une croissance démographique historique, et cette décision empêchera la construction de nouvelles maisons pour remédier à la crise du logement.

Pour justifier la taxe sur le carbone, le ministre a tenté de citer celui qui s'appelle The Food Professor sur Twitter. Le Food Professor a déclaré:

Hier, le ministre Guilbeault a remis en cause tout investissement futur important dans l'infrastructure. La logistique au Canada est, au mieux, médiocre. Les ports sont dans un état épouvantable et le réseau routier est inefficace. Si on veut renforcer le secteur agricole, il faut améliorer la logistique, l'épine dorsale de l'industrie.

La mairesse de Calgary a déclaré que la politique annoncée par le ministre Guilbeault « aurait littéralement des conséquences épouvantables pour toutes les municipalités au pays ».

Le premier ministre de la Colombie-Britannique, David Eby, a déclaré que l'annonce « a rendu beaucoup d'entre nous très nerveux ».

Il s'agit là d'un échantillon représentatif des Canadiens — de la gauche à la droite — qui ont été pris au dépourvu et qui sont, pour être franc, choqués et sidérés de voir que c'est la première fois qu'un gouvernement — peu importe le lieu, je crois, et l'époque — déclare qu'il n'investira plus dans le réseau routier.

Le ministre a tenté ensuite de rétro pédaler, une tentative ratée. Après que la politique du gouvernement a été révélée et qu'il a eu l'occasion de tenter de la clarifier, il a dit que, non, il n'a pas voulu dire que le gouvernement ne le ferait plus. Même après avoir dit très clairement que « Le gouvernement a pris la décision de ne plus investir dans de nouvelles infrastructures routières », il a affirmé

que ce qu'il voulait dire était que le gouvernement n'investirait plus dans de grands projets d'infrastructure routière, plus de grands projets de cette nature. Il a parlé du troisième lien dans la ville de Québec, dont d'autres collègues vont parleront, j'en suis certain.

Je pense à des projets dans ma circonscription. Un grand projet pluriannuel qui coûtera des milliards de dollars est celui de l'élargissement de l'autoroute transcanadienne de Langley à Abbotsford et à Chilliwack. C'est un grand projet routier, qui est nécessaire parce que chaque jour, il y a des embouteillages sur cette route importante qui relie les collectivités de la vallée du Fraser à celles du Grand Vancouver. Elle relie les travailleurs à leurs emplois.

Comme les politiques du gouvernement ont fait en sorte qu'il est de moins en moins abordable d'habiter dans les villes, les gens doivent s'établir en banlieue. Ils doivent aller habiter de plus en plus loin de leur travail pour pouvoir s'acheter une maison. Chilliwack était autrefois un marché abordable, mais après huit ans du gouvernement de Justin Trudeau, le prix moyen des maisons y dépasse maintenant les 750 000 \$, et bon nombre de maisons de 40 ans frôlent le million de dollars. Les gens s'éloignent toujours plus des villes, car, en dépit des prix exagérés, il leur en coûte moins cher que de vivre au centre-ville ou plus près de Vancouver. Les gens doivent donc prendre leur auto pour se rendre au travail. Un autobus relie Chilliwack à une ligne d'autobus. En utilisant que les options de transport en commun disponibles, il vous faudra environ trois heures pour vous rendre au centre-ville.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique a, sous des gouvernements successifs, prévu un programme d'expansion. Il s'agit d'un programme par étapes pour continuer d'étendre le réseau qui va du Grand Vancouver vers la vallée du Fraser. Tout cela est à risque maintenant parce que le ministre de l'Environnement, qui parle au nom de Justin Trudeau et de son cabinet, a déclaré qu'il n'y aurait plus de grands projets d'infrastructure routière qui seront autorisés à aller de l'avant.

Il annonce essentiellement que le gouvernement annule l'élargissement de l'autoroute transcanadienne. Je suis certain qu'il existe beaucoup d'autres exemples dont mes collègues vont vouloir parler au cours de la réunion aujourd'hui, qui se prolongera peut-être ce soir. Nous verrons comment vont les choses.

• (1110)

Nous sommes convaincus que le ministre doit venir témoigner, afin qu'il nous explique la décision du gouvernement de ne plus investir dans de nouveaux projets d'infrastructure routière — ce sont ses mots — et qu'il explique aux Canadiens qui habitent dans des collectivités grandes ou petites pourquoi le gouvernement Trudeau a pris cette décision.

Lors de la période de questions jeudi dernier, j'ai trouvé intéressant d'entendre des députés de divers partis parler des répercussions considérables que cette décision aura sur les collectivités autochtones et nordiques, et du nombre de collectivités qui souhaitent un accès routier permanent pour voir le prix des aliments diminuer, pour accroître la sécurité publique, pour voir leurs collectivités prospérer, et pour pouvoir voir leurs parents et leurs amis.

À l'heure actuelle, beaucoup de ces collectivités ne sont accessibles que par avion, et beaucoup ne le sont que par des routes de glace. Les gens qui y habitent ne seraient certainement pas d'accord avec le ministre Guilbeault quand il dit que « L'analyse que nous avons effectuée montre que le réseau actuel est tout à fait adéquat pour répondre à nos besoins. »

Je ne sais pas de qui il parle quand il dit « nous ». Il s'agit peut-être de libéraux qui habitent à moins de 500 mètres d'une station de métro. La ministre des Finances Chrystia Freeland a, bien sûr, tenu des propos similaires quand elle a affirmé ne pas avoir besoin d'une auto. Elle a besoin d'une auto, de toute évidence, mais seulement d'une auto avec chauffeur aux frais des contribuables, car en consultant les comptes publics, nous avons constaté que c'est ce qu'elle utilise, tout en se targuant de pouvoir aller partout en métro.

Le ministre Guilbeault est un cycliste passionné, et c'est tant mieux pour lui, mais nous ne voyons pas les choses de la même façon. Il a déclaré que le réseau actuel était tout à fait adéquat pour répondre à nos besoins. Eh bien, de nombreux Canadiens ont, manifestement, des besoins différents de ceux des libéraux. Ils doivent conduire leurs enfants à l'école. Ils ont besoin d'un réseau routier fiable pour acheminer leurs produits sur les marchés. S'ils travaillent loin de leur domicile, ils doivent pouvoir s'y rendre.

Le gouvernement s'est lancé dans une guerre contre les gens qui ont besoin d'une auto pour vivre leur vie, et c'est particulièrement vrai pour les habitants des collectivités rurales qui n'ont pas accès aux mêmes infrastructures que ceux qui, comme le ministre Guilbeault, habitent au centre-ville.

C'est un commentaire déconnecté de la réalité. C'est un commentaire désobligeant. C'est une politique extrême, une politique ridicule d'un activiste radical qui a décidé de... après avoir été nommé par le premier ministre. Quand on regarde ses antécédents, c'est presque incroyable qu'il ait été nommé au Cabinet. Il a escaladé la tour du CN, il a grimpé sur le toit de la demeure d'un premier ministre provincial en fonction pour manifester et terroriser sa famille, et c'est lui à qui on a confié la responsabilité de nos politiques environnementales. Ce n'est donc pas surprenant d'avoir des politiques radicales et extrêmes de cette nature.

Nous pensons qu'il doit venir témoigner, tout comme d'autres membres du Cabinet qui ont pris cette décision de ne plus investir dans de nouvelles infrastructures routières.

Je vais lire la motion que je vais proposer pour le compte rendu, puis nous demanderons à la greffière d'en faire la distribution. La motion se lit:

Le Comité entreprend une étude d'au moins six réunions sur l'infrastructure au Canada, et invite les témoins suivants à se présenter devant le Comité:

- (a) Le ministre de l'Environnement et du Changement climatique, seul, pendant trois heures, dans les sept jours suivant l'adoption de cette motion,
- (b) Le ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, seul, pendant trois heures, dans les sept jours suivant l'adoption de cette motion,
- (c) Le ministre des Transports, seul, pendant trois heures, dans un délai de quatorze jours à compter de l'adoption de la présente motion,
- (d) La ministre des Finances, seule, pendant trois heures, dans un délai de quatorze jours à compter de l'adoption de la présente motion,
- (e) Le président-directeur général de la Banque de l'infrastructure du Canada, Ehren Cory, seul pendant trois heures dans les quatorze jours suivant l'adoption de cette motion,
- (f) Et tout témoin jugé pertinent par les membres du Comité,

● (1115)

Et que le Comité recherche les ressources supplémentaires nécessaires pour permettre ces réunions, y compris en ajoutant du temps supplémentaire à la fin des réunions prévues sur l'accessibilité des transports pour les personnes handicapées, et en programmant des réunions pendant les jours où il n'y a pas de séance, et qu'à l'exception des réunions prévues sur l'accessibilité des transports pour les personnes handicapées, cette étude ait la priorité.

Monsieur le président, je suis heureux de parler des raisons qui font en sorte que, selon nous, cette motion doit être adoptée. Nous

voulons, bien entendu, que le ministre de l'Environnement, dont les commentaires ont soulevé un tollé au pays, vienne témoigner. Nous croyons qu'il mérite de venir expliquer aux Canadiens la décision à laquelle le gouvernement Trudeau est arrivé de ne plus financer les routes.

Bien sûr, le ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités a probablement joué un grand rôle dans cette décision, étant donné que le ministre de l'Environnement a été mandaté pour faire l'annonce en son nom, alors nous aimerions savoir comment cela s'inscrit dans le plan du ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités pour les infrastructures au pays.

Nous pensons aussi que nous avons tout intérêt à convoquer le ministre des Transports pour discuter des répercussions que cette nouvelle politique du gouvernement Trudeau aura sur nos ports, nos infrastructures routières et les chaînes d'approvisionnement. Nous sommes d'avis qu'il s'agit d'un sujet dont le ministre Rodriguez doit venir discuter avec le Comité.

La ministre des Finances, à mon avis, doit venir nous dire comment cela s'inscrit dans le cadre financier. Quelles répercussions la décision de ne plus financer de nouvelles routes a-t-elle sur le cadre financier? Quelles répercussions cela aura-t-il sur le processus budgétaire? Nous savons que le budget est habituellement présenté au printemps. On s'attendrait donc à ce que le gouvernement soit en train d'y mettre la touche finale, et elle pourrait sans doute nous dire quelles répercussions cette nouvelle politique aura sur le cadre financier et le processus budgétaire.

Il faudrait aussi, manifestement, convoquer le président-directeur général — je devrais dire plutôt le premier dirigeant — de la Banque de l'infrastructure du Canada pour qu'il nous parle des répercussions que cela aura sur les décisions de la Banque. Le Comité a recommandé précédemment dans un rapport à la Chambre que la Banque de l'infrastructure du Canada soit démantelée, mais le gouvernement l'a maintenue, malgré ses nombreux problèmes. Nous aimerions savoir quels effets cette nouvelle politique visant à ne plus construire de nouvelles grandes infrastructures routières auront sur sa capacité à prendre des décisions d'investissements, et si la Banque a embauché des consultants grassement payés pour la conseiller à propos de cette nouvelle décision, comme elle l'a fait par le passé pour des projets qui ont échoué.

Les membres du Comité pourraient juger que d'autres témoins sont pertinents. Je peux penser à des dirigeants provinciaux, territoriaux, municipaux et autochtones, qui aimeraient aussi sans doute nous dire ce qu'ils en pensent.

Nous voulons nous assurer de poursuivre notre étude sur l'accessibilité des transports pour les personnes handicapées, une étude importante. Nous ne voulons pas empiéter sur le temps qui lui est consacré, mais nous pensons pouvoir faire deux choses en même temps: nous pouvons mener deux études de front, et cet enjeu important concernant l'infrastructure routière peut faire l'objet de discussions à l'extérieur des heures de réunion habituelles du Comité, soit en prolongeant nos réunions, soit en ajoutant des réunions, afin que ces ministres puissent comparaître et répondre à nos questions dès que possible.

Je propose cette motion, et je serais heureux que mes collègues au Comité interviennent pour dire quand ils souhaiteraient convoquer le ministre de l'Environnement et comment nous pourrions organiser le tout.

Je vous remercie, monsieur le président, et j'ai hâte aux discussions.

• (1120)

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Strahl.

Voici la liste que nous avons jusqu'à présent: d'abord M. Bittle, puis Mme Lantsman, M. Muys et M. Badawey.

[Français]

Enfin, nous entendrons M. Gourde et M. Barsalou-Duval.

[Traduction]

Avant de passer à la liste des intervenants, je vais devoir suspendre la séance. La greffière vient de me dire qu'elle devait vérifier si la motion est traduite dans les deux langues officielles et que l'esprit et la structure sont les mêmes dans les deux langues.

Je vais suspendre la séance pendant cinq minutes. Nous reprendrons dès que tous les députés auront reçu la motion dans les deux langues officielles.

La séance est suspendue.

• (1120)

(Pause)

• (1130)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Je vous rappelle l'ordre des intervenants: M. Bittle, Mme Lantsman, M. Muys, M. Badawey, M. Gourde, M. Barsalou-Duval, Mme Murray et M. Bachrach.

Monsieur Bittle, la parole est à vous.

M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je ne suis pas étonné de constater que les conservateurs ont présenté une motion. Je suis par contre très surpris de voir le NPD et le Bloc dans le sillage de l'indignation vaudevillesque du Parti conservateur. Le ministre de l'Environnement a immédiatement clarifié ses propos. Sa déclaration ne changeait rien aux politiques du gouvernement. Nous avons fait des investissements sans précédent dans les infrastructures et les conservateurs ont toujours voté contre. La principale politique du Parti conservateur est l'incitation à la rage. Ce qu'ils sont en train de faire ne s'éloigne donc pas trop de leur mode opératoire.

C'est avec plaisir que je vais passer en revue pour le Comité nos engagements depuis 2015 concernant les investissements dans les communautés et les mesures visant à faire du Canada un meilleur endroit où vivre, que ce soit dans les régions rurales et urbaines ou dans les régions du Nord. Nous avons fait des investissements dans les autoroutes, les routes et les ponts. Rien n'a changé. Le ministre l'a confirmé. Le premier ministre l'a confirmé lui aussi pendant la période de questions si je ne m'abuse.

Je peux comprendre que l'opposition essaie de monter en épingle un fait anodin pendant la pause parlementaire, mais voilà où cette tactique nous a menés. Prenons l'exemple du Fonds pour le développement des collectivités du Canada. Le gouvernement a investi 3,3 milliards de dollars dans 8 000 projets d'autoroutes, de routes et de ponts partout au pays. Une somme supplémentaire de 850 millions de dollars a été affectée à près de 450 projets de routes et d'autoroutes au pays dans le cadre du Programme d'infrastructures Investir dans le Canada.

C'est étrange ces efforts déployés par les conservateurs pour attirer l'attention sur les infrastructures, car le seul chef de parti au pays à réclamer des compressions dans cette enveloppe est Pierre Poilievre. Malgré les besoins grandissants de financement dans les infrastructures dont dépend la construction de logement, le chef du Parti conservateur s'est engagé à bloquer le financement versé aux villes pour les infrastructures. Le gouvernement mise quant à lui sur le développement de types d'infrastructures qui contribueront à résoudre en majeure partie ce que dénonce M. Strahl tout en atténuant la crise du logement. Il est impossible d'agrandir le parc immobilier sans accroître le nombre d'infrastructures. Pourtant, le Parti conservateur a voté contre cette politique à chaque occasion.

Je vois que M. Gourde est parmi nous aujourd'hui. C'est intéressant. Sauf erreur, il a été secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics lorsqu'il était au gouvernement. Il connaît très bien les politiques visant à couper les vivres aux municipalités et tout ce qui s'ensuit. Je suis ravi de le voir au Comité. Je suis certain qu'il pourra aborder le sujet plus tard.

Comme je l'ai dit, la position du gouvernement au sujet des infrastructures est claire depuis notre arrivée au pouvoir en 2015. Nos politiques n'ont pas changé. Nous avons fait des investissements sans précédent partout au pays. Encore une fois, je peux comprendre les conservateurs de nourrir l'indignation, d'envoyer des courriels de financement pendant la pause parlementaire et d'essayer de retenir un tant soit peu l'attention médiatique. Je suppose que c'est ce que fait tout bon parti d'opposition qui veut se rendre intéressant. Je trouve par contre que c'est beaucoup de bruit pour rien, surtout la réaction au commentaire du ministre sur le troisième lien au Québec. Le ministre répète la même chose en français depuis plus d'un an, mais il le dit une fois en anglais et cela soulève l'indignation générale. Nous aurions tous intérêt à suivre davantage de cours de français pour comprendre ce qui se passe dans les deux langues officielles au pays. Je ne sais pas pourquoi les députés de l'opposition attendent la version anglaise pour jeter les hauts cris. C'est navrant.

Puisque nous parlons du Québec, je vais toucher un mot sur les investissements liés aux autoroutes et aux routes dans cette province. Grâce au nouveau Fonds Chantiers Canada, nous avons contribué au financement de grands projets autoroutiers qui soutiennent des priorités liées au commerce et au transport. Je pense à la troisième phase de la route 85, qui améliore le transport entre le Québec et le Canada atlantique, à la troisième phase du prolongement de la route 35 jusqu'à la frontière américaine et au prolongement de la route 138 en Basse-Côte-Nord.

• (1135)

Nous avons également financé des projets majeurs de routes et de ponts pour aider à améliorer le transport collectif et pour rendre le transport urbain plus vert et plus durable. Ces projets comptent le prolongement de l'autoroute 19 à Laval et la reconstruction du pont Pie-IX, qui soutient un système moderne et efficace de service rapide par autobus dans une région en pleine croissance.

M. Strahl a dit que les services d'autobus municipaux étaient insuffisants dans son coin de pays. Ce sont des projets d'infrastructures comme ceux-là que nous avons portés et que nous avons financés, et non pas des solutions passe-partout comme la construction de routes. Il faut tenir compte d'une multiplicité de facteurs et des diverses caractéristiques des infrastructures, et c'est ce que nous faisons. Nous allons continuer à faire les investissements nécessaires dans le transport routier pour créer des emplois, réduire la pollution, améliorer la qualité de vie dans les collectivités et accroître la résistance de celles-ci aux effets des changements climatiques.

M. Strahl nous a servi le discours prémâché des conservateurs sur Steven Guilbeault. J'étais particulièrement heureux qu'il parle de l'épisode de la tour du CN. Je ne comprends pas pourquoi cette histoire dérange tant les conservateurs. C'est peut-être parce que la majorité des députés au Parlement peuvent à peine monter dans une échelle. Bizarrement, je suis plutôt impressionné et envieux lorsque je vois un ministre qui a eu le cran de grimper sur cette tour. Les conservateurs y reviennent toujours. C'est peut-être une tactique qui s'inscrit dans leur déni des changements climatiques ou encore un autre prétexte à l'indignation. Ce scénario est récurrent.

Cela étant dit, j'insiste encore sur le fait que les politiques du gouvernement n'ont pas changé.

Je vais parler à présent du Grand Toronto et de Hamilton. Nous avons versé du financement directement aux municipalités et nous avons investi 2,1 milliards de dollars dans 2 900 projets de routes et de ponts.

Tout à l'heure, M. Strahl a mentionné le Nord. Cette région suscite de grandes préoccupations. Je crois que le député était le secrétaire parlementaire du ministre des Affaires du Nord. Je le répète, le gouvernement précédent a sabré les fonds d'infrastructures destinés aux provinces et aux municipalités. Il est très mal placé pour parler. Nous savons que le Nord a des besoins bien précis. M. Strahl en a énuméré quelques-uns.

Nous avons investi 3 milliards de dollars dans 11 000 projets dans les territoires depuis 2019. En voici un échantillon: 16 millions de dollars dans 21 projets de routes, de ponts et d'autoroutes dans les Territoires-du-Nord-Ouest; 5,5 millions de dollars dans 25 projets de routes, de ponts et d'autoroutes au Yukon; 3,7 millions de dollars dans 11 projets de routes, de ponts et d'autoroutes au Nunavut.

Nous continuons à travailler avec les provinces. Voilà une autre chose que nous faisons. M. Strahl a parlé de la collaboration avec le premier ministre Ford. Nous travaillons avec tous ceux qui veulent travailler avec nous. Le travail collaboratif est capital dans certains contextes tels que les dossiers liés aux chaînes d'approvisionnement et à l'adaptation aux changements climatiques. Évidemment, ces dossiers ne font pas partie des sujets de conversation des conservateurs.

M. Strahl a mentionné brièvement les autobus. Il soulignait, je crois, que les services de transport par autobus jouent un rôle important dans les déplacements quotidiens des résidents de sa localité et qu'il est nécessaire d'augmenter leur financement, mais encore une fois, nous avons investi des sommes historiques dans les autobus.

Je vais énumérer d'autres faits saillants, si vous le permettez, avant d'aller dans les détails.

M. Strahl a mentionné la Transcanadienne. À Terre-Neuve-et-Labrador, nous avons investi 153 millions de dollars dans l'amélioration de cette autoroute, notamment dans son élargissement. En Nouvelle-Écosse, nous avons investi 90 millions de dollars dans l'élargissement de l'autoroute 104.

M. Strahl a mentionné le Nouveau-Brunswick. Nous avons investi dans cette province 180 millions de dollars dans le projet d'élargissement de la route 11. À l'Île-du-Prince-Édouard, nous avons investi 21,4 millions de dollars dans l'amélioration du réseau routier en général.

● (1140)

Autre fait saillant: en Ontario, nous avons investi 37 millions de dollars pour élargir les autoroutes 11 et 17, dans le canton de Dorion. Nous avons aussi investi 46 millions de dollars dans le projet d'élargissement de l'autoroute 404, dans la région de Toronto. Ce projet consistait à aménager des voies réservées aux véhicules à occupation multiple, une autre solution importante aux problèmes de congestion qui touchent la région du Grand Toronto. Je vis loin d'un métro, monsieur Strahl, mais c'est important d'aider les gens à se déplacer dans le Grand Toronto.

En Alberta, nous avons investi le tiers d'un milliard de dollars, soit 333,6 millions de dollars, dans le projet du tronçon sud-ouest de la voie de contournement de Calgary.

Au Manitoba, nous avons investi 40 millions de dollars dans la route provinciale à grande circulation 1 Ouest, la Transcanadienne.

En Colombie-Britannique — je sais que M. Strahl a parlé de son coin de pays —, nous avons investi 1 million de dollars dans le remplacement du pont du chemin du lac Horse, à 100 Mile House.

Maintenant, je vais présenter quelques projets d'infrastructures routières. En Alberta, il y a eu 863 projets d'infrastructures routières ou d'infrastructures de ponts d'une valeur totale de 480 millions de dollars. En Colombie-Britannique — M. Strahl s'inquiète pour la Colombie-Britannique, mais il n'a pas à s'en faire —, il y a eu 736 projets d'une valeur de près de 223 millions de dollars. Au Manitoba, il y a eu 563 projets d'une valeur de 170 millions de dollars. Au Nouveau-Brunswick, il y a eu 143 projets d'une valeur de 68 millions de dollars. À Terre-Neuve-et-Labrador, il y a eu 391 projets d'une valeur de près de 50 millions de dollars. En Nouvelle-Écosse, il y a eu 308 projets d'une valeur de près de 91 millions de dollars. Dans les Territoires du Nord-Ouest, il y a eu 20 projets d'autoroutes ou d'infrastructures routières d'une valeur de 5,5 millions de dollars. Au Nunavut, il y a eu 11 projets d'une valeur de 3,7 millions de dollars. En Ontario — province dont j'ai déjà parlé et que je suis fier de représenter à la Chambre des communes —, il y a eu près de 3 900 projets d'une valeur de 2 milliards de dollars.

De toute évidence, les politiques n'ont pas changé. Notre gouvernement bâtit des routes, des autoroutes et des ponts; il comprend l'importance de ces infrastructures. À l'Île-du-Prince-Édouard, il y a eu 82 projets d'une valeur de près de 41 millions de dollars. En Saskatchewan, il y a eu 769 projets d'une valeur de 122 millions de dollars. Au Yukon, il y a eu 25 projets d'une valeur de 5,4 millions de dollars. Les autres chiffres viennent de là. Il y a eu près de 8 000 projets d'une valeur de 3,3 milliards de dollars. Ces chiffres sont confirmés et ils prouvent que le gouvernement accorde de l'importance aux besoins des municipalités et aux déficits en matière d'infrastructures d'un océan à l'autre, contrairement à ce que certains laissent entendre. Je vais sans doute devoir continuer à le répéter puisque les conservateurs n'accepteront pas la réponse, mais les politiques du gouvernement n'ont pas changé.

Le bilan de nos réalisations et de nos partenariats avec les provinces et les municipalités est fort riche. Je vais vous donner des exemples de ce que nous avons fait à l'échelle municipale.

Encore une fois, M. Strahl a parlé du Nouveau-Brunswick. Le gouvernement fédéral a investi 21 millions de dollars dans le prolongement du boulevard Dieppe, dans la ville de Dieppe. À Terre-Neuve-et-Labrador, nous avons investi 153 millions de dollars dans les améliorations à la route 1, la Transcanadienne, à Bishop's Falls, à Chance Cove et à Grand Falls-Windsor.

• (1145)

Toujours à Terre-Neuve-et-Labrador, nous avons investi 15 millions de dollars dans l'achèvement de la route 3 à Mount Pearl, dans la municipalité de St. John's.

J'ai quelques exemples de la Saskatchewan. À Torch River, le gouvernement fédéral a investi 166 000 \$ dans la construction d'un pont au sud de Garrick. Nous avons aussi soutenu plusieurs projets dans la municipalité de Lumsden: nous avons investi 50 000 \$ dans le passage à bas niveau Shirley Andrew; 55 000 \$ dans un autre passage à bas niveau, celui de Fish Farm; et 166 700 \$ dans un pont de béton. Dans la municipalité de Keys, nous avons investi 83 350 \$ dans le pont du chemin Red Bin.

Nous ne soutenons pas uniquement les projets de millions ou de milliards de dollars; nous aidons aussi les petites municipalités à réaliser leurs projets. Je le répète, rien n'a changé. Nous devons continuer à travailler et à avancer.

Je suis toujours en Saskatchewan. La ville de Preeceville a reçu 166 000 \$ pour le pont Ebel. La municipalité de Porcupine a reçu 166 000 \$ pour le pont Reed. La municipalité de Caledonia a reçu 166 000 \$ pour l'arche de béton Mcrcrystal. La municipalité de Mervin a reçu 166 000 \$ pour le pont du chemin de canton 502 et la municipalité d'Orkney a reçu 166 000 \$ pour le pont du chemin de canton 275.

Dans la municipalité de Canwood, nous avons investi 83 350 \$ dans le pont Deep Lake. Dans la municipalité de Hudson Bay, nous avons investi 166 000 \$ dans le remplacement d'un pont. Dans la municipalité de Miry Creek, nous avons investi 134 000 \$ dans le remplacement du pont Green. La municipalité de Laurier — toujours en Saskatchewan — a reçu 166 000 \$ pour le remplacement du pont Martin.

Orkney a aussi reçu 57 000 \$ pour le pont de la section de Jedburgh, et à Preeceville, nous avons aussi investi 75 000 \$ dans le pont Scheller.

Je le répète, les conservateurs ont voté contre ces investissements, soit en s'opposant à diverses mesures budgétaires, soit durant le marathon de votes de décembre. Ils votent contre le financement des infrastructures. C'est plutôt ironique qu'ils votent contre le financement, puis qu'ils critiquent nos dépenses en infrastructures, qui, je le répète, sont sans précédent.

Poplar Valley, en Saskatchewan, a reçu 50 000 \$ pour le remplacement du pont Wolfe. Dans la municipalité de Biggard, nous avons investi 85 000 \$ dans le remplacement du pont Palo. À Loon Lake, en Saskatchewan, nous avons investi 166 000 \$ dans le remplacement d'un autre pont. La municipalité de Big Stick a reçu 161 000 \$ pour le remplacement du pont Big Stick.

Le village de Meota a reçu 75 000 \$ pour le remplacement du pont Iffley. À Wellington, en Saskatchewan, nous avons investi 166 000 \$ dans le remplacement du pont S.-O.

À l'Île-du-Prince-Édouard, nous avons investi 1,2 million de dollars dans les routes et les autoroutes de Warren Grove.

À Gambo, à Terre-Neuve-et-Labrador, nous avons investi 460 000 \$ dans la réfection du chemin Pine Tree.

• (1150)

En Saskatchewan, nous avons investi 166 000 \$ dans le remplacement du pont nord de Mount Pleasant et 166 000 \$ dans le remplacement d'un pont à Flett's Springs.

J'ai d'autres exemples et je suis prêt à les présenter.

J'aimerais également parler du portefeuille du ministre Guilbeault: Environnement et Changement climatique Canada.

Durant leurs années au pouvoir, les conservateurs ont privé Parcs Canada de financement.

Je vais présenter brièvement les projets routiers soutenus par ECCC, ou Environnement et Changement climatique Canada. Ces projets sont importants pour le tourisme; c'est grâce à eux que les gens peuvent découvrir nos admirables parcs nationaux.

Nous avons investi 45,6 millions de dollars dans le parc national Terra-Nova et 21,7 millions de dollars dans le parc national du Gros-Morne, un parc remarquable que j'ai eu le bonheur de visiter l'an dernier. Je recommande vivement à tout le monde de visiter le parc national du Gros-Morne. C'est un parc magnifique et c'est sans doute un des plus beaux endroits au pays.

J'ai d'autres exemples: nous avons investi 19 millions de dollars dans le parc national Fundy, 53 millions de dollars dans le parc national de la Mauricie, 36,2 millions de dollars dans le parc national du Mont-Riding et 120 millions de dollars dans les parcs nationaux Banff et Jasper — je sais que M. Strahl a parlé de l'Alberta et de l'accès de la population à ces régions. Ce dernier projet est en cours; les travaux sont réalisés en ce moment même, et ils relèvent du portefeuille du ministre. Dans le parc national Yoho, en Colombie-Britannique, nous avons investi 67,5 millions de dollars dans l'élargissement à quatre voies de la Transcanadienne. Ce projet aussi est en cours; les travailleurs sont sur le terrain en ce moment même. Les politiques du gouvernement n'ont pas changé. Nous avons investi 141 millions de dollars dans le parc national des Glaciers, un autre projet en cours en Colombie-Britannique. Je sais que M. Strahl s'inquiète, mais il n'a pas à s'en faire. Les politiques du gouvernement n'ont pas changé; les travaux se poursuivront. Le parc national Wood Buffalo a reçu 28,2 millions de dollars.

Tous ces projets relèvent du portefeuille du ministre Guilbeault. Ce sont des travaux importants. J'en ai bien d'autres à présenter. Ils représentent des investissements sans précédent dans les infrastructures partout au pays. Les conservateurs ont voté contre ce financement et ils ont promis de le réduire dans leur guerre contre les municipalités.

J'y reviendrai volontiers. J'aimerais entendre ce que les autres ont à dire, particulièrement les députés qui défendent les municipalités qui ont désespérément besoin de financement pour leurs routes et leurs ponts. L'un d'entre eux a la main levée. J'aimerais savoir ce qu'ils pensent.

Merci, monsieur le président. Je vous prie de réinscrire mon nom à la fin de la liste.

• (1155)

Le président: Merci, monsieur Bittle. C'est bien noté.

Nous passons maintenant à Mme Lantsman.

La parole est à vous.

Mme Melissa Lantsman (Thornhill, PCC): Merci beaucoup.

Je suis certaine que les électeurs de St. Catharines ont mieux à faire qu'écouter une harangue pareille. Pour revenir à la motion, le fond semble porter sur le fait que le ministre de l'Environnement radical nommé par le premier ministre a annoncé un plan d'infrastructure qui ne fera qu'aggraver les problèmes de bouchons de circulation démoralisants.

Les gens qui conduisent dans le Grand Toronto savent que les autoroutes congestionnées sont la norme. Au lieu d'être productifs ou de passer du temps avec leurs familles, ils sont immobilisés dans leurs voitures. Le ministre de l'Environnement radical des libéraux veut que cette situation empire. En plus, la vice-première ministre est tout aussi déconnectée de la réalité. Quand elle ne se fait pas conduire d'un endroit à l'autre par des chauffeurs payés par les contribuables, elle vit dans un monde qui n'a rien à voir avec la réalité de la majorité ni des Canadiens ni, franchement, des participants à la réunion d'aujourd'hui.

Elle se vante de ne pas avoir de voiture; ce sont ses propres paroles. Je suis à, disons, 300 mètres du passage piéton le plus près; je marche et je prends le métro. Or, le problème, c'est que tous les contribuables canadiens ne vivent pas près d'un métro, et ils envoient déjà leur argent à Ottawa pour les infrastructures routières.

Quand le ministre de l'Environnement annonce une nouvelle politique, il incombe à un comité de l'étudier et de convoquer au moins le ministre en question. C'est exactement pourquoi nous demandons que le ministre de l'Environnement et ses collègues comparaissent devant le comité des transports. Ils doivent répondre des positions stratégiques extrêmes et irresponsables proposées par le ministre.

Au cas où les membres du Comité l'aient oublié, je souligne que le député de St. Catharines, M. Bittle, a fièrement crié victoire.

On parle d'un activiste de longue date qui, en 2001, a été arrêté et accusé de méfait pour avoir escaladé la tour du CN durant un coup monté par Greenpeace. Je sais que 2001, c'était il y a longtemps, mais il a même déclaré, pendant une entrevue qu'il a donnée en 2019: « Je suis toujours l'homme qui a escaladé la tour du CN. »

Ses deux ans et demi dans le poste de ministre libéral de l'Environnement confirment hors de tout doute la véracité de cette déclara-

tion. Il a prouvé à la population canadienne qu'il est bel et bien l'activiste de Greenpeace radical d'extrême gauche qu'il se dit être. Les mesures qu'il a prises à titre de ministre de l'Environnement n'ont nullement contribué à améliorer la protection de l'environnement tout en tenant compte de la réalité de la population canadienne, qui doit payer des taux d'intérêt élevés à cause des déficits et de l'inflation, sans parler de la taxe sur le carbone que le gouvernement continue à imposer aux Canadiens ordinaires. Depuis le début de son mandat, il cherche plutôt à diviser la population, à se draper dans la vertu et à mettre en œuvre un programme extrémiste. Il s'entête à appliquer la taxe punitive sur le carbone, une taxe qui ne fonctionne certainement pas et grâce à laquelle le gouvernement empêche des centaines de millions de dollars. Cette taxe n'enrichit pas les Canadiens, elle les appauvrit.

Par ailleurs, il a interdit l'exploitation des combustibles fossiles à un moment où la population canadienne, voire le monde entier ont plus que jamais besoin de nos ressources naturelles. Sa dernière annonce, c'est que le gouvernement du Canada ne construira plus de routes. Les routes relient nos collectivités; elles contribuent à la prospérité économique de millions de Canadiens d'un océan à l'autre; et, franchement, elles représentent le seul moyen pour les biens, les personnes et tout le reste de se rendre d'un endroit à l'autre quand le métro est à plus de 300 mètres ou quand les réseaux de transport ne sont pas adéquats.

Les ports du Canada sont en piteux état; ils se classent toujours parmi les moins efficaces pour faire entrer des biens au pays. Si vous demandez à quiconque conduit dans le Grand Toronto, dans le Grand Vancouver, à Montréal ou à Ottawa pourquoi il passe des heures d'affilée dans sa voiture... Demandez-lui s'il trouve notre réseau routier efficace; il vous répondra sans doute non.

Le ministre de l'Environnement, un activiste radical, a annoncé aux maires, aux premiers ministres provinciaux et à la population canadienne de partout au pays que le gouvernement ne financerait plus les projets routiers. Je pense donc qu'il est justifié que le Comité s'entretienne directement avec lui. Il doit s'expliquer à la population canadienne. C'est exactement pour cette raison que nous avons présenté la motion à l'étude aujourd'hui. Le ministre et ses collègues doivent venir nous parler de la direction prise par le gouvernement. Nous n'avons pas besoin d'une liste d'exemples montrant que les politiques du gouvernement n'ont pas changé alors que le gouvernement a annoncé qu'il modifierait ses politiques. Le ministre de l'Environnement l'a dit lui-même.

• (1200)

Au lieu de le défendre, le Comité devrait convoquer le ministre de l'Environnement radical au nom de la population canadienne.

Pour revenir à la motion, je pense que nous devrions laisser de côté les harangues comme celle du député de St. Catharines, M. Bittle, et recentrer la discussion sur la proposition de convoquer le ministre de l'Environnement et ses collègues au Comité pour qu'ils expliquent à la population canadienne pourquoi ils veulent arrêter de construire des routes et pourquoi ils veulent poursuivre des politiques environnementales radicales qui quadrupleront la taxe sur le carbone et qui empêcheront les gens de conduire leurs voitures, de transporter leurs biens et de passer du temps ensemble.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, madame Lantsman.

Monsieur Muys, la parole est à vous.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais renchérir sur les observations de mes collègues, particulièrement celles de Mme Lantsman. Si nous avons proposé cette motion, c'est parce que les propos du ministre de l'Environnement radical ont provoqué un tollé et créé un climat d'incertitude. C'est ce que nous avons entendu de la part du premier ministre et du ministre des Transports de ma province, l'Ontario, ainsi que de maires et de représentants provinciaux et municipaux partout au pays.

L'affirmation selon laquelle le réseau routier actuel répond parfaitement à nos besoins est à la fois fausse et alarmante. Son intégration à un discours préparé qui a été prononcé durant une conférence laisse entendre qu'il s'agit de la nouvelle politique du gouvernement libéral. Il y a de quoi s'inquiéter. Voilà pourquoi nous avons présenté notre motion: nous voulons nous entretenir directement, non seulement avec le ministre de l'Environnement et du Changement climatique, mais aussi avec le ministre du Logement, le ministre des Transports et la ministre des Finances, qui participent tous aux décisions concernant le financement des infrastructures partout au Canada, dont les infrastructures routières.

Hier, j'étais debout sur un pont d'étagement de l'autoroute 403 situé près de Hamilton, la ville où je vis. Comme vous le savez sans doute, la 403 est une grande artère de la région du Grand Toronto et de Hamilton. En fait, j'étais sur un des ponts qui a été remis en état grâce aux fonds octroyés par l'intermédiaire du programme d'infrastructure du gouvernement conservateur précédent. Bien entendu, j'ai aussi vu la file de voitures et de camions qui roulaient pare-chocs contre pare-chocs sur la 403.

C'est le gouvernement fédéral qui a financé les deux tiers de la remise en état de l'autoroute 403 et des ponts, durant et après la grande récession que nous avons connue quand le gouvernement conservateur de Stephen Harper était au pouvoir. À l'époque, le gouvernement provincial libéral n'avait pas les fonds nécessaires pour payer sa part de ce projet d'infrastructure.

Les autoroutes de la série 400 de la région du Grand Toronto et de Hamilton, dans le Sud de l'Ontario, sont essentielles à la circulation des personnes et des biens, mais il faut aussi parler des chaînes d'approvisionnement et des ports. C'est un des domaines de responsabilité du Comité que nous avons étudiés. En janvier, j'ai assisté à une annonce de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, à Hamilton. Il va sans dire que l'Administration fait de l'excellent travail. En collaboration avec un raffineur de sucre, elle construira la plus grande raffinerie de sucre du Canada au port de Hamilton.

Voilà un bel exemple de multimodalité. Le CN a aussi annoncé la mise en place d'un service ferroviaire entre le port de Hamilton et Montréal. De plus, nous avons, à Hamilton, l'aéroport de transport de fret qui connaît la croissance la plus rapide au pays. Nous avons également une partie essentielle de l'infrastructure: le réseau routier pour assurer le transport des biens. L'Ontario est un centre de fabrication d'aliments et de boissons; ce secteur compte sur les chaînes d'approvisionnement. Le sucre doit se rendre du port jusqu'aux fabricants d'aliments et de boissons de Hamilton et du Grand Toronto.

Les affaires vont bien, mais en même temps, les gens sont coincés dans des bouchons de circulation. Ils vivent cette frustration au quotidien. L'autoroute 403, l'autoroute 413 proposée par le gouvernement de l'Ontario et l'autoroute 401 — une route cruciale qui est reconnue comme étant la plus achalandée et la plus congestionnée

au monde — sont toutes essentielles non seulement au transport commercial, mais aussi à la circulation de la population.

Revenons à la question à l'étude: la motion proposée par mon collègue, M. Strahl. Adoptons-la pour que les ministres nous présentent eux-mêmes les détails de la nouvelle politique.

Merci.

• (1205)

Le président: Merci, monsieur Muys.

[*Français*]

Je cède maintenant la parole à M. Gourde.

M. Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC): Merci, monsieur le président.

Je suis heureux de participer à la réunion de votre comité aujourd'hui et de joindre ma voix à celle des autres pour vous expliquer à quel point les nouvelles politiques du gouvernement libéral lancées par le ministre radical de l'Environnement et du Changement climatique peuvent nuire à ma grande région, soit Lévis et Québec.

Comme vous le savez, après la grande région de Montréal, la grande région métropolitaine de Québec et Lévis est la deuxième région économique en importance au Québec. Cette région est dotée de l'autoroute 20, du côté sud, qui doit être reliée à l'autoroute 40, du côté nord. Il y a aussi l'autoroute 73, située dans un axe nord-sud, qui part des États-Unis pour se rendre jusque dans la grande région du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

La région de Québec est donc une plaque tournante. Quand on entend dire qu'il n'y aura plus de grands projets routiers, ça sème une grande inquiétude, surtout au sujet du troisième lien, qui serait très important pour l'avenir.

La démographie de la grande région métropolitaine de Québec explose présentement. Comme la région offre de grandes possibilités d'affaires, sa population pourrait donc connaître une forte augmentation au cours des 20 prochaines années. On pense même qu'elle pourrait doubler. Dans notre région, il est encore possible de trouver des terrains à prix abordables et de construire à des prix abordables également. Si la population augmente, la circulation routière va inévitablement augmenter aussi.

Cela étant dit, le gouvernement du Québec a demandé à la division de la Caisse de dépôt et placement du Québec qui est responsable en matière d'infrastructure de mener une étude exhaustive sur la possibilité d'avoir un troisième lien. Le message envoyé par le ministre de l'Environnement et du Changement climatique, M. Guilbeault, va sans doute être pris en compte dans le rapport que la Caisse de dépôt et placement du Québec présentera en juin au gouvernement du Québec quant à la faisabilité d'un troisième lien. C'est d'une importance majeure, parce qu'on envoie ainsi un signal qui laisse supposer que le gouvernement fédéral ne soutiendra pas, dans l'avenir, de grands projets d'infrastructure routière. Ça pourrait amener la division de l'infrastructure de la Caisse de dépôt et placement du Québec à redéfinir toute l'orientation qu'elle donnera à son rapport, ce qui serait très néfaste pour ma grande région ainsi que, de façon indirecte, pour l'avenir du Québec.

La vision de M. Guilbeault est la sienne. C'est une vision que son gouvernement a entérinée, selon les propos du premier ministre, qui a dit à la Chambre qu'il n'y aurait pas de troisième lien. Pour un projet d'infrastructure qui traverse le fleuve, il faut s'en remettre à la compétence fédérale. Or, le ministre Guilbeault a déjà dit qu'une étude environnementale du ministère de l'Environnement du Canada qui favoriserait un troisième lien ne serait pas acceptée tant et aussi longtemps qu'il serait ministre de l'Environnement et du Changement climatique.

Tous ces éléments mis ensemble pourraient amener la Caisse de dépôt et placement du Québec à présenter au gouvernement du Québec un rapport défavorable, qui retarderait indéfiniment un projet vraiment important pour le développement économique de la grande région de la capitale nationale, la ville de Québec, la ville de Lévis, et toute la grande région de Chaudière-Appalaches, que je représente si fièrement avec certains de mes collègues conservateurs. À long terme, ce serait vraiment très néfaste.

Nous avons dans la région deux ponts qui exigent de très grosses réparations. Au cours des 10 prochaines années, ces réparations entraîneront régulièrement des réductions de voies. Avec les deux ponts, le nombre maximal d'autos pouvant traverser le fleuve est présentement d'environ 140 000 par jour. Selon les prévisions pour 2035-2040, nous aurons besoin d'infrastructures pouvant accueillir 250 000 autos par jour. Or, il faut compter entre trois et sept ans pour la planification et la construction d'un pont. Vous comprendrez que la livraison du troisième lien sera très attendue vers 2030-2032. Il est donc important de prendre les bonnes orientations aujourd'hui et d'obtenir le bon signal d'un gouvernement responsable en ce qui a trait aux grandes infrastructures routières, et ce, pour l'avenir de notre pays et de la province de Québec.

• (1210)

Cela étant dit, je ne retarderai pas les travaux. J'aimerais que nous revenions à la très importante motion de mon collègue M. Strahl, que j'appuierai. Il est vraiment important de connaître l'orientation du gouvernement fédéral libéral. Celle-ci ne ressemble pas à l'orientation que les conservateurs auraient souhaitée. Nous n'avons pas nécessairement la même vision. On ne peut pas gérer un pays de la même façon qu'on gère une grande ville. La réalité, c'est que notre pays est un très grand territoire. Comme les gens vont continuer de se déplacer sur ce grand territoire pendant encore de nombreuses décennies, voire des centaines d'années, il faut être réaliste et tenir compte de l'avenir de notre pays quand on élabore des politiques. Si on veut un avenir meilleur, il faut permettre aux gens de se déplacer dans notre pays.

Je laisse la parole à la prochaine personne qui souhaite s'exprimer.

Le président: Merci, monsieur Gourde.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

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

Je remercie mes collègues de leur présence.

À mon tour, j'ai l'occasion de m'exprimer sur la raison pour laquelle j'ai donné mon appui à la demande que le Comité tienne une réunion aujourd'hui pour discuter des propos du ministre de l'Environnement et du Changement climatique selon lesquels le gouvernement n'investirait plus un sou dans les projets routiers. J'ai évidemment été très surpris d'entendre ça. Ça ne me semblait pas être

une politique gouvernementale responsable. Ça me semblait plutôt relever de la vision militante de quelqu'un qui a une certaine idéologie et qui a voulu prononcer une phrase choc pour épater la galerie. Toutefois, quand on fait partie du gouvernement, on est censé être responsable. On est censé prendre des décisions réalistes pour l'ensemble de la collectivité, des décisions qui doivent pouvoir être appliquées concrètement.

Pourquoi de tels propos sont-ils inquiétants? On peut bien dire qu'on n'investira plus une cenne dans le transport routier, mais, la réalité, c'est que le réseau routier n'est pas encore terminé. Comme plusieurs l'ont mentionné, le Canada est un grand territoire. Au Québec, par exemple dans le Nord-du-Québec ou dans l'Est du Québec, plusieurs villes et villages ne sont toujours pas reliés par des routes. C'est sûr qu'en entendant que le gouvernement n'investira pas un sou dans les routes, certaines personnes ont dû avoir les cheveux dressés sur la tête. Quand on habite dans un endroit où il n'y a pas de route reliée à une autre collectivité et qu'on se fait dire que le gouvernement n'investira plus une cenne dans des projets routiers, on en comprend que son village ne sera jamais connecté à un autre par une route.

Par exemple, sur la Côte-Nord, il y a un projet pour prolonger la route 138 afin de relier les villages qui ne sont toujours pas reliés. Il s'agit d'une des plus grandes priorités des gens de la Côte-Nord. Si on leur dit qu'ils n'auront jamais de route, ils vont être déçus et ça se comprend.

Un autre projet important pour les gens de la Côte-Nord est la construction d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay, ce qui ferait que les gens n'auraient plus besoin de prendre le traversier pour se rendre dans leur région. L'été, il y a parfois des embouteillages monstres. Quand on veut se rendre sur la Côte-Nord, on pourrait attendre pendant de longues heures avant de pouvoir prendre le traversier. Comme il n'y a pas de pont, beaucoup de gens veulent prendre le traversier, mais celui-ci a une capacité limitée. Les gens doivent donc attendre.

Ici, dans la région de l'Outaouais, l'autoroute 50 n'est même pas doublée partout. On dit que c'est une autoroute, mais, en fait, c'est une route à double sens. Celle-ci peut même être dangereuse, dans certaines circonstances. Par exemple, en hiver, lorsque la visibilité est réduite, on peut faire un face-à-face, parce que les véhicules roulent très près de ceux arrivant à sens inverse. De plus, si une personne ralentit la circulation ou s'il y a un accident, tous les véhicules qui suivent sont bloqués. Il y a donc aussi un problème sur le plan de la sécurité.

J'ai parlé de deux ou trois projets routiers, mais je suis persuadé qu'il y en a d'autres qui sont pertinents ou importants pour le Québec dans l'avenir.

Si, dans sa vision, le gouvernement avait annoncé que sa priorité n'était pas les projets routiers puisque l'infrastructure routière était bien développée, et qu'il fallait plutôt désengorger les routes et les réseaux routiers en donnant la priorité aux projets de transport en commun, ça aurait pu être une politique responsable à laquelle on peut s'attendre de la part d'un gouvernement. En tout cas, je pense que c'est une vision qu'on devrait avoir, surtout dans la mesure où on veut diminuer les effets des changements climatiques et réduire l'étalement urbain. Je pense que l'étalement urbain est un enjeu important. Il faut faire en sorte de garder nos terres agricoles et nos zones humides. C'est donc une vision qui aurait pu être intelligente si, à partir du même principe ou des mêmes valeurs, elle avait été faite de façon plus réfléchie.

La raison pour laquelle je pense qu'il est important que notre comité reçoive le ministre, c'est qu'il faut savoir s'il s'agit simplement de propos irréflechis de la part de quelqu'un qui n'a pas pensé et qui a voulu faire une belle formule pour épater la galerie, ou s'il s'agit de la vraie politique du gouvernement, auquel cas ce serait plus inquiétant.

C'est pour ça qu'il serait important que d'autres ministres viennent nous en parler. En général, ce n'est pas juste le ministre de l'Environnement et du Changement climatique qui investit dans ces projets. Il y a aussi le ministre des Transports et le ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités. Leur comparution serait pertinente pour qu'ils nous expliquent quelle est la vision du gouvernement et comment elle sera mise en œuvre dans leur ministère.

• (1215)

Il sera certainement intéressant de découvrir quelles orientations le gouvernement a ou n'a pas, mais la bonne nouvelle est que ça importe peu, puisque ce n'est généralement pas Ottawa qui décide des projets routiers. Les routes dans les municipalités sont financées par les villes. Pour la plupart des projets partout au Québec, que ce soit les grands liens autoroutiers ou les grands projets d'infrastructure, c'est d'abord Québec qui les autorise, qui les finance et qui décide, au bout du compte. Est-ce qu'Ottawa a un rôle à jouer? Parfois, certains projets sont financés en partie par Ottawa, mais c'est d'abord une compétence du Québec et des municipalités. Si Ottawa décidait de ne plus financer ces projets, à la rigueur, nous pourrions quand même survivre à ça, même si ce n'est peut-être pas souhaitable.

En effet, tous les gens en région paient des taxes au gouvernement fédéral. Quiconque habite dans une région éloignée des grands centres et qui a espoir de voir une route se rendre dans son coin de pays serait un peu déçu de voir que le gouvernement fédéral, à qui il paie des taxes, a l'intention de le laisser tomber et de ne pas contribuer à ce qu'il soit mieux connecté au réseau routier.

Évidemment, je pense que ce sont des propos irresponsables de la part du ministre et il est important qu'il vienne s'expliquer.

Ce qui explique peut-être les propos du ministre, c'est que les libéraux n'ont pas beaucoup de députés dans les régions. Quand on regarde la carte électorale, on le constate rapidement. Ils auraient peut-être intérêt à visiter davantage ces gens pour mieux comprendre leur réalité.

Plutôt que de débattre pendant des heures sur ce que le ministre a dit ou de spéculer sur ce qu'il aurait pu vouloir dire et sur ce que ça peut laisser entendre quant à la position du gouvernement, je pense que la meilleure chose à faire serait de regarder la motion dont le Comité est saisi et d'en arriver à quelque chose de concret. Je comprends que l'idée des conservateurs est de faire un certain spectacle. Leur motion est justifiée, en ce sens qu'il est important que le ministre vienne s'exprimer. Toutefois, avant de faire défiler la moitié du Cabinet, il serait bon de simplement recadrer le débat. Ensuite, nous verrons s'il est nécessaire d'aller plus loin et de faire une grande étude approfondie sur le sujet.

Je proposerais simplement de modifier la motion du député de sorte qu'on tienne une seule réunion. Évidemment, nous y invitons le ministre de l'Environnement et du Changement climatique, le ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités et le ministre des Transports.

Madame la greffière, je vais vous formuler plus clairement mon intention d'amendement. Grosso modo, voici comment je modifierais la motion de M. Strahl.

Je garderais le début de la motion, soit les mots « Le Comité entreprend », mais, plutôt que d'avoir « une étude d'au moins six réunions », ce serait « une réunion ». La phrase se poursuivrait en disant « sur l'infrastructure au Canada, et invite les témoins suivants à se présenter devant le Comité », mais j'ajouterais « dans les 30 jours suivant l'adoption de cette motion ».

Au point a), on garderait la mention du ministre de l'Environnement et du Changement climatique, mais on retirerait le reste de la phrase.

Au point b), encore une fois, on pourrait garder la mention du ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, mais retirer le reste de la phrase.

Ce serait la même chose au point c), au sujet du ministre des Transports; on retirerait le reste de la phrase.

Par la suite, je retirerais les points d), e) et f), ainsi que le paragraphe final, au sujet des plages horaires et des ressources. De fait, si nous ne tenons qu'une seule réunion, nous n'aurons pas besoin d'apporter de grands changements à l'horaire du Comité ni aux ressources requises de la Chambre.

J'espère que l'amendement que je propose est clair et que les membres du Comité l'accepteront. Ça nous permettrait de recevoir le ministre et les porte-parole du gouvernement appropriés pour qu'ils nous expliquent quelle est leur vraie position, afin que tout le monde soit rassuré si jamais ils ont une position plus raisonnable que ce que les conservateurs nous disent.

• (1220)

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

La greffière va distribuer le libellé de l'amendement proposé.

[Traduction]

Les membres comprennent-ils bien l'amendement présenté par M. Barsalou-Duval?

Je vois des pouces levés.

Nous commençons maintenant la discussion sur l'amendement proposé par M. Barsalou-Duval.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous.

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

Je remercie mon collègue, M. Barsalou-Duval, pour l'amendement.

Je vais d'abord présenter des observations générales sur le sujet à l'étude. Je reviendrai à l'amendement vers la fin de mon intervention.

Le problème réside en partie dans le fait que le ministre a annoncé très clairement un changement de politique. Or de son côté, M. Bittle a déclaré ici aujourd'hui que rien n'avait changé. Le Comité mérite de savoir laquelle de ces deux affirmations est vraie. Il est pertinent de convoquer les ministres au Comité pour expliquer cette apparente contradiction, et il est certainement dans l'intérêt public de le faire.

Je sais que les paroles du ministre de l'Environnement ont surpris beaucoup de monde partout au Canada, y compris les ministres dont mes collègues ont parlé. Ici, dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, les infrastructures routières posent des problèmes pour de nombreuses collectivités éloignées. Ces collectivités veulent que les gouvernements fédéral et provincial travaillent ensemble pour assurer un accès routier sécuritaire et fiable aux grands centres, non seulement pour leurs besoins quotidiens, mais aussi pour les situations d'urgence. Des feux de forêt et des phénomènes météorologiques violents ont déjà forcé l'évacuation rapide de collectivités, ce qui exige impérativement de bonnes infrastructures routières. Je pense à l'autoroute 51, la route qui mène à Telegraph Creek. Elle a été gravement endommagée par les feux de 2018. Le gouvernement provincial a investi beaucoup d'argent dans cette route, mais les réparations ne sont pas terminées. Le gouvernement provincial s'est engagé à poursuivre les travaux. La question est donc de savoir quel rôle le gouvernement fédéral jouera dans ce partenariat.

Je suis à Fort St. James en ce moment. La route de Takla Landing est un problème urgent pour cette collectivité. La population de Takla Landing dépend d'une route forestière, une route d'accès qui est entretenue principalement par les entreprises forestières qui mènent des activités dans la région. Souvent, quand elles suspendent leurs activités, elles cessent aussi d'entretenir la route. Pourtant, aucun plan de réfection de la route n'a été mis en place afin d'en faire un chemin d'accès principal adéquat pour la collectivité. La population a mis en avant ses besoins; elle souhaite vivement que les gouvernements provincial et fédéral élaborent un plan pour améliorer cette route afin qu'elle puisse accéder aux collectivités avoisinantes plus facilement et en toute sécurité.

Comme vous le savez, mon collègue du Nord du Manitoba a souligné la nécessité d'investir dans des routes toutes saisons dans la région. D'après les estimations de l'Assemblée des Premières Nations, le déficit des infrastructures de routes toutes saisons se chiffre autour de 35 milliards de dollars. La disparition des routes de glace est une répercussion directe des changements climatiques. Par conséquent, les investissements dans les infrastructures toutes saisons doivent faire partie de notre plan d'adaptation aux phénomènes météorologiques extrêmes, qui sont de plus en plus fréquents.

À tout le moins, les propos du ministre témoignent d'un manque d'attention et d'égard envers les besoins des régions rurales et éloignées du Canada. Ils sont le symptôme d'une certaine myopie urbaine qui ignore les besoins réels des collectivités rurales. En ce qui concerne les régions urbaines du Canada — qu'on le veuille ou non, le Canada est un pays de plus en plus urbanisé —, le fait est que nous ne pouvons plus faire les choses comme avant. Il y a de nombreuses questions pertinentes, et je pense qu'il conviendrait de mener une étude pour les examiner. Je ne vais pas entrer dans le détail, mais je vais mentionner que les ressources financières sont limitées. Nous devons mettre au point des plans concrets pour faciliter les déplacements de la population et utiliser efficacement les ressources publiques pour investir dans les infrastructures à cet effet, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et en luttant contre les changements climatiques. Je souligne que chez moi, en Colombie-Britannique, le gouvernement provincial s'est fixé l'objectif de réduire les kilomètres parcourus par les véhicules légers de 25 % d'ici 2030. Les investissements dans les transports en commun représentent une partie importante de la solution, comme le ministre de l'Environnement l'a mentionné. Cependant, le gouver-

nement ne donnera le coup d'envoi au fonds permanent pour le transport en commun qu'en 2026.

• (1225)

Les municipalités ont été très claires: selon elles, le délai entre 2024 et 2026 est inacceptable, et le budget du fonds permanent pour le transport en commun est insuffisant étant donné l'ampleur des besoins en matière d'investissement dans les infrastructures et la hausse des coûts de construction que les collectivités doivent payer.

Il y a des questions importantes à poser. Par exemple, si le gouvernement a bel et bien l'intention d'investir moins dans les routes et les autoroutes et davantage dans les transports en commun pour faciliter les déplacements de la population, est-il prêt à investir des sommes suffisantes pour y arriver? Le fait est que les habitants des banlieues, comme M. Strahl l'a dit, doivent se rendre au travail, et ils n'ont pas les moyens de s'installer au centre des grandes villes, où les logements sont tout simplement trop chers. Le Comité pourrait examiner ces questions dans le cadre d'une étude et durant une réunion avec les ministres. Je pense qu'il est dans l'intérêt public de mettre les choses au clair.

Par ailleurs, j'ai mentionné les routes toutes saisons, mais la question de la résilience des infrastructures routières face aux changements climatiques ne se limite pas à cela. C'est l'an dernier, je crois, que les rivières atmosphériques ont détruit une énorme partie des infrastructures de transport dans la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique. Nous devons urgemment déterminer si le Canada investit suffisamment pour renforcer la résilience des infrastructures actuelles.

M. Barsalou-Duval propose que le Comité convoque plusieurs ministres à une réunion pour établir le cadre d'une éventuelle étude approfondie. Je trouve la proposition valable.

Durant des réunions précédentes, j'ai entendu mes collègues conservateurs insister sur le fait que le Comité a coutume d'aborder les études de manière plutôt ordonnée: chaque parti peut proposer des études, et elles sont effectuées en temps voulu. Je vous rappelle que le Comité étudie actuellement et les projets de train à grande fréquence et l'accessibilité du transport aérien au Canada. Je souhaiterais que le Comité termine ces deux études avant d'entreprendre une étude approfondie sur les infrastructures routières au Canada, suivant la pratique du Comité. Cela dit, je suis prêt à appuyer l'amendement proposé par M. Barsalou-Duval pour qu'une réunion à ce sujet ait lieu rapidement et pour que les trois ministres nommés soient convoqués.

Sur ce, monsieur le président, je vous redonne la parole.

Merci.

• (1230)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Monsieur Badawey, la parole est à vous.

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

Je suis heureux d'être ici, même si c'est de façon virtuelle.

Monsieur le président, je vais appuyer l'amendement proposé par M. Barsalou-Duval.

Puisque j'ai la parole, j'aimerais parler brièvement de l'intégration des réseaux multimodaux d'un océan à l'autre. La première chose que je veux dire, c'est que les progrès exigent de la planification. Nous devons reconnaître que pour arriver à faire les investissements dans les infrastructures que nous avons à faire, nous devons suivre un processus de planification rigoureux.

Ce que je veux dire par là, monsieur le président, c'est que c'est comparable au plan stratégique d'une collectivité. L'étape suivante, c'est d'élaborer un plan officiel prévoyant où va quoi. Troisièmement, il faut établir un plan secondaire pour s'assurer que les ressources nécessaires pour mettre en œuvre le plan officiel sont disponibles. Bien entendu, la dernière étape est de déterminer qui seront les bailleurs de fonds et quelles seront les sources de financement. L'argent proviendra-t-il des droits d'aménagement, de différents ordres de gouvernement ou même du secteur privé, s'il convient d'avoir recours au levier financier? Voilà le processus que suivrait le gouvernement local, avec l'aide d'autres ordres de gouvernement et du secteur privé.

Il y a un exemple parfait dans ma circonscription, plus précisément dans la ville de Welland. Dans le passé, un chemin historique reliait une partie de Welland, à l'est, à Dain City, à l'ouest. Un pont a été enlevé. Il traversait le vieux canal sur la voie maritime du Saint-Laurent et le canal Welland, et il avait déjà appartenu au gouvernement fédéral.

Une fois le pont enlevé, selon le plan officiel et en raison de la croissance marquée dans la région, il a fallu prévoir la construction de nouveaux logements. La planification secondaire a servi à cerner les besoins en matière d'entretien pour les aqueducs, les égouts et les routes. Il va sans dire que puisque le pont n'était plus là, il n'aurait plus à être entretenu.

Pour cette raison, la ville a noué des liens avec moi et avec nombre d'autres parties — y compris du secteur privé — afin de rétablir le pont. Évidemment, comme je l'ai déjà dit, un tel projet requiert du financement. Dans le secteur privé, c'est le promoteur qui a stimulé la croissance dans cette partie de la ville. Nous avons réussi à obtenir 2,6 millions de dollars du gouvernement fédéral pour utiliser les fonds de la ville et du secteur privé comme leviers.

Ce n'est là qu'un exemple des efforts déployés par le gouvernement fédéral en vue de renforcer les réseaux de transport. Je souligne, premièrement, que la planification était rigoureuse, et deuxièmement, que c'est une approche que les conservateurs n'appuient pas toujours. Elle met à contribution tous les ordres de gouvernement, ainsi que le secteur privé.

M. Muys a abordé le sujet; je veux l'approfondir parce que je participe très activement à l'établissement d'un solide réseau multimodal ici, dans le Sud de l'Ontario. L'économie phare de la région de Niagara dépend de ce réseau; les parties prenantes et les partenaires de la région continuent de travailler ensemble en vue de le renforcer.

C'est dans la région de Niagara que se trouve le corridor du canal du Canada; le canal Welland traverse le milieu de la région. Ce canal nous démarque et il nous a permis de devenir un corridor commercial très stratégique. Nous sommes le centre d'un des corridors commerciaux les plus robustes au Canada grâce au réseau multimodal que nous avons mis en place. Le point d'ancrage de ce réseau — sans vouloir faire de jeu de mots —, c'est le canal Welland.

À mesure que le réseau se renforce et que les partenariats se multiplient, l'économie croît. Aujourd'hui, les partenaires sont nombreux, non seulement dans la région de Niagara, mais aussi partout dans le Sud de l'Ontario, y compris à Hamilton. L'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa compte parmi nos plus grands partenaires. Elle s'est installée dans la région de Niagara parce qu'elle n'avait plus de place à Hamilton.

Nous collaborons avec les aéroports Munro, Rungeling et Pearson; les aéroports du district de Niagara, de Niagara Falls, de New York et de Buffalo; le Canadien Pacifique et le Canadien National — les voies principales et les voies d'intérêt local —; et GIO, notre exploitant de courtes lignes.

Bien entendu, nous travaillons aussi avec des partenaires du secteur maritime. Nous collaborons également avec des partenaires du secteur du transport terrestre, dont le BMI Group, un investisseur important du centre multimodal Thorold, qui fait partie du corridor commercial de la région de Niagara, ainsi que le pont Peace, le deuxième en importance en Amérique du Nord. C'est le deuxième passage en importance à Fort Erie. Ces éléments font maintenant partie de la stratégie globale du corridor commercial.

Vous savez, la région de Niagara est le point où les transports par voie terrestre, par eau, par train et par avion se rencontrent. C'est un emplacement stratégique situé à moins d'un jour de route de plus de 44 % du revenu annuel de l'Amérique du Nord.

• (1235)

Ce que je veux signifier avec tout cela, c'est, premièrement, à quel point il importe de collaborer, de veiller à travailler ensemble à l'établissement d'un plan, d'une stratégie. Parfois, la plupart du temps — si ce n'est tout le temps —, les conservateurs ne le font pas. Deuxièmement, nous devons travailler ensemble pour mettre en œuvre et exécuter cette stratégie. Troisièmement, il faut déterminer où se présentent les occasions de collaboration et où se trouvent les endroits stratégiques. Nous devons admettre les liens entre les structures de transport fiables et, bien sûr, la stabilité de la chaîne d'approvisionnement nationale, afin de commencer à déployer des efforts pour reconnaître et intégrer officiellement la façon dont des facteurs comme les liens maritimes, ferroviaires et ruraux influent sur les déplacements et la circulation des personnes, comme nous commençons à le faire dans le cadre de la planification d'un train à grande fréquence sur voie réservée pour transporter les gens, avec une voie consacrée au transport des marchandises aux fins de commerce.

En outre, cela concerne la manière dont nous faisons des affaires au pays et dans le monde, et pas seulement ici, au Canada. Nous devons aussi envisager de tenir ces mêmes discussions en partenariat avec nos partenaires binationaux du côté américain afin d'intégrer plus efficacement nos chaînes d'approvisionnement en utilisant les réseaux de transport que nous avons et que, très franchement, nous pouvons renforcer grâce à un processus de planification adéquat. Nous avons un exemple de réseau en action avec le corridor commercial de l'Asie-Pacifique, qui est stratégiquement situé, mais aussi, comme je l'ai souligné plus tôt, le corridor commercial du port de Niagara et d'autres endroits stratégiques du pays.

Ayant travaillé sans relâche avec des partenaires des secteurs des finances et des transports à partir de 2001 dans mon ancienne vie de maire, j'ai admis et je continue d'admettre la nécessité de travailler à l'établissement d'un réseau et de réseaux de transport intégrés modernes à l'échelle du pays. Honnêtement, c'est l'une des raisons pour lesquelles je me suis présenté en 2015: je n'avais plus la capacité d'agir à l'échelle locale. Le fait d'œuvrer maintenant au sein du gouvernement fédéral m'a donné l'occasion d'élargir ce réseau — sans vouloir, ici encore, faire de jeu de mots — avec nos partenaires à l'échelle locale, puisque j'ai déjà travaillé à cette échelle, mais aussi à l'échelle provinciale et fédérale et, une fois encore, avec le secteur privé.

Je pense qu'il nous incombe, monsieur le président — et, oui, nous pouvons adopter l'amendement proposé par M. Barsalou-Duval — d'admettre également que le gouvernement déploie bien des efforts qui permettront de faire exactement ce dont nous parlons aujourd'hui. Dans le rapport de l'Office des transports du Canada publié en 2015, David Emerson affirme qu'il faut admettre la nécessité de moderniser et de renforcer le réseau de transport pour faire en sorte — en travaillant avec tous les partenaires — que le rendement mondial du Canada soit renforcé grâce à ce réseau mis à jour et intégré de façon multimodale. Cela dépend toutefois aussi des carrefours régionaux où s'effectuent la fabrication et la production et qui, à dire vrai, font partie de nos chaînes d'approvisionnement.

C'est en fait le véritable plan officiel, en comparaison avec le fait de cibler une communauté. Le plan secondaire est évidemment que le réseau de transport ajoute la capacité de circuler avec fluidité, que l'on transporte des marchandises ou des personnes. Ce réseau serait rationalisé au chapitre de la distribution logistique ainsi que sur le plan des données et de la numérisation, lesquelles devraient le rendre encore plus efficace et plus en harmonie avec les besoins de ceux que nous choisissons véritablement, c'est-à-dire nos résidents et nos réseaux d'affaires.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Madame Murray, vous avez la parole.

L'hon. Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je suis également favorable à la réalisation de cette étude, conformément à la motion modifiée.

Je pense que ce que nous avons entendu jusqu'à présent cet après-midi, c'est que les infrastructures routières, les ponts et les autoroutes sont extrêmement importants pour les membres des communautés du pays. Je demande qu'en ce qui concerne cette audience — sur laquelle nous sommes d'accord —, tous les députés considèrent qu'il s'agit d'une question sérieuse et que nous cherchons à retirer un résultat constructif de cette séance.

Je demanderais également que les députés s'abstiennent de faire des commentaires comme la diatribe d'ouverture contre notre ministre de l'Environnement. Je demande d'éviter de formuler des injures et certains adjectifs à répétition contre le ministre de l'Environnement, et qu'il n'y ait pas d'expressions de fausse indignation comme nous en avons entendues dans la déclaration d'ouverture de M. Strahl. Je demande que nous admettions que les investissements substantiels que notre gouvernement a effectués dans les infrastructures routières, les autoroutes et des ponts — comme l'ont expliqué M. Bittle et M. Badawey — sont en fait des investissements très

importants dans les infrastructures du pays, que ce soit dans les régions urbaines, rurales, suburbaines ou éloignées.

Enfin, ayant siégé à la Chambre pendant les 10 années du gouvernement de M. Harper, je sais fort bien qu'au cours des trois dernières années du gouvernement conservateur, le budget d'infrastructure a été réduit à seulement 500 millions de dollars par année pour chacune des trois dernières années. Cette somme peut sembler considérable pour ceux qui nous regardent, mais vous avez entendu parler des milliards et des milliards que notre gouvernement a investis pour aider les Canadiens avec leurs routes, leurs autoroutes et leurs ponts.

Je vais simplement mettre en perspective les 500 millions de dollars prévus dans les budgets de 2012, 2013 et 2014 du gouvernement conservateur précédent. Cinq cents millions de dollars, c'est le financement total pour le prolongement de la ligne du SkyTrain de la rue Cambie à l'aéroport. Cet investissement, effectué par l'ancien premier ministre Martin, était de 500 millions de dollars. Le premier ministre Harper a accordé 500 millions de dollars pour toutes les infrastructures, y compris le logement, d'une extrémité à l'autre, du Nord au Sud, pour trois années consécutives.

Cet énorme déficit en matière d'infrastructure... Remarquez que cela a peut-être été compensé dans la perception du public par un investissement libéral et par l'affiche qui laissait entendre que le Plan d'action économique des conservateurs fonctionnait « ici, dans votre communauté ». Cette affiche était placée en lieu et place de l'investissement réel, laissant un déficit important en matière d'investissements dans les infrastructures, que notre gouvernement comble depuis son élection en 2015.

Je voulais simplement vous faire profiter brièvement de cette mémoire institutionnelle, de cette histoire, du point de vue d'une personne élue en 2008 qui a vu les divers investissements des gouvernements conservateurs précédents être réduits à presque rien. J'ai vu les investissements dans les routes, les ponts et les autoroutes, ainsi que dans le logement et d'autres formes d'infrastructures, augmenter sous le gouvernement libéral actuel et notre premier ministre.

• (1240)

Le président: Je vous remercie, madame Murray.

Oui, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je constate que nous sommes à 15 minutes de la fin prévue de la réunion. Je voulais simplement vérifier ce qui suit avec vous. Je crois comprendre qu'il y a des ressources disponibles pour prolonger cette réunion jusqu'à 15 heures, heure de l'Est. Nous n'avons pas l'intention de donner notre consentement implicite à un ajournement, à moins que nous puissions nous entendre sur une motion avant la fin prévue de la réunion.

Je crois comprendre que nous disposons de ressources supplémentaires pour prolonger la réunion si nous ne parvenons pas à nous entendre sur une motion au cours des 15 prochaines minutes.

• (1245)

Le président: Vous m'avez devancé, monsieur Strahl. J'allais informer les députés que la greffière a trouvé des ressources pour 30 minutes supplémentaires. Nous avons des ressources jusqu'à 13 h 30 pour le moment. Nous allons laisser la discussion se poursuivre. J'apporterai des ajustements si nécessaire.

Monsieur Bittle, vous avez la parole.

M. Chris Bittle: Je n'ai plus besoin d'intervenir.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Nous allons entendre M. Strahl, puis M. Muys.

M. Mark Strahl: Je vous remercie, monsieur le président.

Je suis sensible aux commentaires de M. Barsalou-Duval. Ayant proposé la motion initiale, je comprends que je ne peux probablement pas modifier son amendement. Je parlerai toutefois de son amendement, et peut-être qu'un autre député pourra officialiser certaines de mes observations.

La tenue d'une réunion en vertu du paragraphe 106(4) du Règlement signifie que nous étions d'accord. Il est certain que les signataires de la lettre, y compris tous les députés conservateurs, le député du Bloc et le député du NPD qui font partie du Comité, ont convenu que cette question méritait une réunion d'urgence en dehors de nos heures normales de rencontre.

Cela étant dit, je conviens avec M. Barsalou-Duval que nous pouvons retirer la ministre des Finances, le PDG de la Banque de l'infrastructure et d'autres témoins. Nous pouvons laisser tomber la deuxième moitié de la motion et nous en tenir au ministre de l'Environnement et du Changement climatique, au ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités et au ministre des Transports. Ce sont ces trois ministres qui, selon moi, auraient les témoignages les plus pertinents à faire.

Par contre, je pense qu'en prévoyant un délai de 30 jours, on ne tient plus compte de l'urgence de la question. Les budgets provinciaux et autres seront bientôt présentés, et il en va de même pour le budget fédéral. Nous n'avons qu'une semaine de séance en mars. Je soupçonne que nous prévoyons tous la présentation d'un potentiel budget vers cette date. Je pense que 30 jours, c'est trop long pour organiser une réunion. Deux semaines, 14 jours, ce serait beaucoup plus raisonnable pour une question qui, de l'avis de la majorité d'entre nous, est urgente.

Je pense aussi que nous devrions accorder à chacun de ces ministres du temps pour répondre séparément. Nous pourrions tenir une réunion de trois heures au cours de laquelle les ministres comparaitraient chacun pendant une heure.

C'est ce que je proposerais en réponse à M. Barsalou-Duval. Nous voulons travailler ensemble pour trouver une solution.

Encore une fois, l'objectif n'est pas de remplacer nos réunions habituelles du mardi et du jeudi, qui ont lieu entre 11 et 13 heures. Ces réunions vont continuer. Nous devrions pouvoir trouver un créneau de trois heures pour au moins discuter de la question au cours des deux prochaines semaines. Je pense que c'est un compromis raisonnable qui nous permet de poursuivre notre travail actuel, lequel, je le sais, constitue une priorité pour M. Barsalou-Duval et M. Bachrach. Il ne devrait pas être très difficile de trouver un autre moment pour rencontrer ces ministres.

Je sais que je ne peux pas amender son amendement à ma motion, mais c'est ce que j'ai à dire sur son amendement.

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Monsieur Muys, vous avez la parole.

M. Dan Muys: Je vous remercie.

Pour donner suite aux commentaires de mon collègue, M. Strahl, et à ceux de M. Bachrach et de M. Barsalou-Duval, des contradictions et des questions ont certainement été soulevées à la suite des commentaires du ministre de l'Environnement. Je pense qu'on s'entend pour dire que ce ministre et d'autres ministres doivent venir témoigner devant le Comité. Je propose donc un sous-amendement.

Comme M. Strahl l'a indiqué, il s'agit d'une question urgente. C'est la raison pour laquelle nous tenons une réunion d'urgence. Un délai de 14 jours est tout à fait raisonnable, étant donné que l'affaire poireaute depuis déjà huit ou neuf jours, depuis que les commentaires ont été formulés. Si on ajoute ce délai, on approche déjà des 30 jours.

Permettez-moi donc de proposer un sous-amendement à l'amendement de M. Barsalou-Duval pour remplacer « 30 jours » par « 14 jours » et ajouter « pour une heure chacun, séparément ». L'amendement est le suivant:

Que la motion soit modifiée a) en remplaçant les mots « dans les 30 jours » par les mots « dans les 14 jours »; b) en ajoutant après les mots « suivant l'adoption de la motion » les mots « pour une heure chacun, séparément »; et en ajoutant après le paragraphe c) le paragraphe suivant: « Que le Comité demande des ressources supplémentaires, et si nécessaire, pour accommoder ses comparutions. »

Je propose cette motion et céderai la parole.

• (1250)

Le président: Merci, monsieur Muys.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

J'ai hâte de voir ce qu'en pensent mes collègues. Je ne suis pas nécessairement fermé au sous-amendement proposé par M. Muys. Il faut déterminer si, dans les faits, en pratique, c'est quelque chose qui est faisable. Je vais écouter attentivement les commentaires de mes collègues.

Mon intention était surtout que nous tenions une réunion et que nous y invitons les trois ministres concernés par l'affaire, soit le ministre de l'Environnement et du Changement climatique, qui a tenu les propos en question, et les deux autres ministres dont le ministère est sujet à financer des projets routiers.

Évidemment, tenir cette rencontre en dehors du calendrier normal du Comité serait une bonne idée, car nous ne bousculerions pas le calendrier actuel des travaux du Comité.

Je ne vois donc pas de problème à ce que la réunion se tienne dans les 14 jours plutôt que dans les 30 jours. La question est surtout de voir si c'est faisable, d'un point de vue pratique. Je ne connais pas l'agenda des ministres ni l'état des ressources de la Chambre, alors je ne sais pas ce que ça va donner pour les dates. Le caractère urgent de l'affaire serait quand même souligné si cette réunion avait lieu dans les 30 jours, mais il le serait encore davantage si c'était dans les 14 jours. Je suis ouvert à ça aussi.

Quant à savoir si la réunion serait de deux heures ou de trois heures, je suis très ouvert à la discussion. Je suis prêt à travailler avec ce qui fera consensus parmi les membres de ce comité.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Je n'ai plus personne sur la liste. Nous pouvons donc mettre aux voix le sous-amendement de M. Muys.

[Traduction]

(Le sous-amendement est adopté par 6 voix contre 5. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Nous allons maintenant mettre aux voix l'amendement modifié par M. Muys.

Je constate une certaine confusion.

• (1255)

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): C'est mêlant, monsieur le président.

M. Vance Badawey: Oui, je pensais que nous mettions aux voix la motion principale.

Le président: Nous allons recommencer.

Pouvez-vous relire l'amendement modifié par M. Muys pour que tout le monde sache sur quoi nous votons, madame la greffière?

La greffière du Comité (Mme Carine Grand-Jean): Le vote porte sur l'amendement modifié par M. Muys. L'amendement est celui proposé par M. Barsalou-Duval. Au lieu de « 30 jours », c'est « 14 jours ».

Le président: Les députés qui participent en ligne ont-ils des questions?

M. Mark Strahl: Monsieur le président, je pense qu'il existe un processus selon lequel on n'arrête pas à mi-chemin au cours d'un vote parce que certains députés sont mêlés. Vous avez très clairement expliqué ce qui se passait. Je comprends que certains députés sont peut-être mêlés, mais lorsque cela se produit à la Chambre ou en comité, les députés doivent obtenir le consentement unanime pour modifier leur vote.

Je ne voudrais pas créer de précédent ici. Je pense qu'il est probablement contraire au Règlement de recommencer un vote à mi-chemin. De notre côté, nous savions sur quoi nous votions.

Je veux simplement préciser qu'il est tout à fait irrégulier d'arrêter un vote à mi-chemin pour permettre aux députés de recommencer.

Le président: J'en conviens, monsieur Strahl. Je viens de recevoir des messages de députés qui nous demandent de bien vouloir lire l'amendement que nous mettons aux voix. J'assume l'entière responsabilité de ne pas l'avoir fait. Il y avait une légère confusion, et c'est pourquoi j'ai interrompu le vote.

J'ai demandé à la greffière de lire l'amendement pour que tout le monde soit sur la même longueur d'onde, y compris la personne qui a proposé l'amendement elle-même, afin que nous sachions exactement sur quoi nous votons. Je veux m'assurer...

M. Mark Strahl: Je ne vais pas argumenter avec vous à ce sujet, monsieur le président. Je pense simplement qu'il est tout à fait irrégulier d'arrêter un vote à mi-chemin et de le recommencer, mais allez-y.

(L'amendement modifié est adopté par 7 voix contre 4. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Nous mettrons maintenant aux voix la motion modifiée.

Veuillez lire la motion modifiée.

La greffière: La motion est la suivante:

Que le Comité entreprend une réunion sur l'infrastructure au Canada, et invite les témoins suivants à se présenter devant le Comité dans les 14 jours suivant l'adoption de la motion:

- a) le ministre de l'Environnement et du Changement climatique;
- b) le ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités;
- c) Le ministre des Transports...

• (1300)

M. Mark Strahl: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je crois que le sous-amendement de M. Muys indique clairement que ces ministres sont là « pour une heure chacun, séparément ».

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Nous allons suspendre la séance pendant deux minutes pour permettre à la greffière de compiler toute l'information afin de s'assurer que tout est là.

• (1300)

(Pause)

• (1300)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Je vais maintenant céder la parole à la greffière pour qu'elle relise la motion finale modifiée.

La greffière: La motion modifiée se lit comme suit:

Que le Comité entreprend une réunion sur l'infrastructure au Canada, et invite les témoins suivants à se présenter devant le Comité dans les 14 jours suivant l'adoption de la motion pour une heure chacun, séparément:

- a) le ministre de l'Environnement et du Changement climatique;
- b) le ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités;
- c) Le ministre des Transports;

M. Mark Strahl: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je crois que le sous-amendement parlait également de ressources supplémentaires pour que cette réunion puisse se tenir en dehors des heures normales de séance. Je ne sais pas si M. Muys doit envoyer son sous-amendement ou si nous pouvons ajouter ce passage tout de suite, mais cela faisait partie du sous-amendement.

Le président: Je vois que la greffière hoche la tête.

Je vais lui demander de répondre à cette question.

La greffière: Oui. Une deuxième partie a été ajoutée et adoptée. Elle indique ce qui suit:

Que le Comité demande des ressources supplémentaires, et si nécessaire, pour accommoder ses comparutions.

• (1305)

Le président: Merci, madame la greffière.

Monsieur Badawey, je vois que vous levez la main.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

J'ai une brève question concernant les ressources. Cette réunion se tiendra maintenant en dehors de notre plage horaire habituelle. On demandera à la Chambre si des ressources sont disponibles. Que se passera-t-il si elle nous répond qu'il n'y en a pas? Ferons-nous passer ce dossier avant les autres qui sont actuellement en attente?

M. Mark Strahl: Je pense que c'est sujet à débat, monsieur le président. Nous en sommes à l'étape du vote.

Le président: Nous répondrons à cette question après le vote, monsieur Badawey.

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

M. Vance Badawey: Eh bien, à dire vrai, mon vote dépend de cette réponse. C'est pourquoi je pose la question. J'ai besoin d'éclaircissements à ce sujet.

● (1310)

Le président: Pour répondre à votre question, monsieur Badawey, ces demandes sont normalement acceptées la grande majorité du temps. Il faudra toutefois présenter une demande officielle.

Le président: Sur ce, chers collègues, la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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