



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 106

Le jeudi 21 mars 2024

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 21 mars 2024

• (1005)

[Traduction]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): La séance est ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue à la 106^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le comité le mercredi 21 février 2024, le Comité se réunit pour étudier la question de l'infrastructure au Canada.

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.

Même si la salle est équipée d'un système audio perfectionné, des chocs acoustiques sont toujours possibles. Ces sons peuvent être extrêmement dommageables pour nos interprètes et leur causer de graves blessures. Le plus souvent, ils se produisent lorsqu'une oreillette est placée trop près d'un microphone. Nous demandons donc à tous les participants de faire preuve d'une grande prudence lorsqu'ils manipulent les oreillettes, surtout lorsque leur micro ou celui de leur voisin est allumé.

Afin de prévenir les incidents et de protéger la santé auditive des interprètes, j'invite les participants à s'assurer de parler dans le microphone sur lequel est branché leur casque d'écoute, à éviter de manipuler les oreillettes, et à les déposer sur la table, loin du micro, quand ils ne les utilisent pas.

Chers collègues, nous avons aujourd'hui l'honneur d'accueillir le ministre de l'Infrastructure, l'honorable Sean Fraser, ainsi que deux ministres par la suite. Nous accueillons également Kelly Gillis.

Je vous remercie tous les deux de vous être joints à nous.

Je sais que vous êtes pressé par le temps, monsieur le ministre, et que vous devez partir tout de suite après la série de questions, alors je vous cède la parole pour votre déclaration liminaire de cinq minutes.

L'hon. Sean Fraser (ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités): Excellent.

En signe de bonne foi, je serai beaucoup plus bref que cinq minutes pour laisser le temps aux membres du Comité de poser leurs questions.

J'aimerais commencer par m'écarter un peu du sujet et souhaiter un joyeux huitième anniversaire à ma fille. C'était il y a huit ans aujourd'hui, tout un événement. Je doute fort qu'elle soit branchée sur CPAC à la maison, mais quoi qu'il en soit, je le précise.

Je sais que les termes utilisés pour l'étude d'aujourd'hui et pour l'infrastructure en général sont assez généraux. Il ne m'a pas échappé que la genèse de cette réunion portait sur la question de savoir si le gouvernement fédéral finançait les routes. Je suis heureux de vous dire que nous finançons effectivement les routes dans le cadre d'un certain nombre de programmes, et qu'il n'y a pas eu de changement de politique à cet égard.

Monsieur le président, je répondrai avec plaisir aux questions des membres du Comité.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous allons commencer notre série de questions aujourd'hui avec Mme Lewis.

À vous la parole, madame. Vous avez six minutes.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Bonjour, monsieur le ministre. Je vous remercie d'être venu aujourd'hui.

J'aimerais vous faire part de certaines préoccupations que des Canadiens ont portées à notre attention au sujet de la « politique de ne pas construire de nouvelles routes ». Vous avez déclaré aujourd'hui que vous financez les routes, mais nous sommes plus préoccupés par le financement de nouvelles routes, et ma question portera sur la raison urgente de votre présence ici.

En février, lors d'une conférence à Montréal, votre collègue du Cabinet, le ministre de l'Environnement Steven Guilbeault, a déclaré: « Notre gouvernement a pris la décision de ne plus investir dans de nouvelles infrastructures routières. »

Monsieur le ministre, est-il vrai que l'objectif de votre gouvernement est de cesser de construire de nouvelles routes pour que les Canadiens cessent d'utiliser leur voiture, réduisant ainsi leur empreinte carbone, afin de lutter contre les changements climatiques?

L'hon. Sean Fraser: Merci, madame Lewis, pour cette question.

Je tiens à rectifier les faits. Il n'existe aucune politique comme celle que vous avez mentionnée dans l'introduction de votre question. Nous avons en fait un certain nombre de programmes différents qui ont financé et continueront de financer les routes.

Il s'agit notamment du Fonds national des corridors commerciaux, du Fonds pour le développement des collectivités du Canada, du Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes et du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada.

Un certain nombre de programmes différents — Parcs Canada, notamment — qui financent en fait les routes. Nous pensons qu'ils apportent une contribution importante à différentes collectivités. Dans les environnements urbains, nous mettons maintenant l'accent sur...

Mme Leslyn Lewis: Monsieur le ministre, je parle de nouvelles routes. Je parle expressément des nouvelles routes, et...

L'hon. Sean Fraser: Oui. Il est certain qu'un certain nombre de ces programmes financent de nouvelles routes.

Mme Leslyn Lewis: ... ce que vous dites aujourd'hui contredit ce qu'a dit le ministre de l'Environnement.

Je vais entrer dans les détails. En donnant des éclaircissements sur cette « politique de non-construction de nouvelles routes », il a dit:

Selon l'analyse que nous avons faite, le réseau est parfaitement adéquat pour répondre à nos besoins. Et grâce à une combinaison d'investissements dans le transport actif et le transport en commun, dans l'aménagement du territoire et la densification, nous pouvons très bien atteindre nos objectifs de développement économique, social et humain sans élargir davantage le réseau routier.

Êtes-vous en train de dire qu'il a fait de la désinformation ou qu'il a menti, monsieur le ministre?

L'hon. Sean Fraser: Monsieur le président, si j'ai bien compris, le ministre Guilbeault comparait devant le Comité aujourd'hui, n'est-ce pas?

Le président: C'est exact.

L'hon. Sean Fraser: Je pense qu'il y a des questions sur ses déclarations qui seraient mieux adressées...

Mme Leslyn Lewis: Êtes-vous d'accord avec lui dans ce qu'il a dit? Vous êtes ici et je vous demande si vous soutenez ses déclarations.

L'hon. Sean Fraser: Nous investissons certainement dans le transport en commun et le transport actif pour toute une série de raisons économiques et sociales positives. Nous finançons également des projets routiers.

Mme Leslyn Lewis: Bien.

Il a mentionné une analyse. Avez-vous eu connaissance de cette analyse?

L'hon. Sean Fraser: Je crois bien que dans son éclaircissement, il a précisé qu'il renvoyait à des remarques qui avaient été faites au sujet d'un projet précis au Québec, mais aucune décision de ne pas financer de nouvelles routes n'a découlé d'une analyse, comme votre question le laissait entendre. Il n'en est rien.

Mme Leslyn Lewis: Il a poursuivi en disant que l'argent économisé en ne construisant pas de nouvelles routes serait utilisé pour lutter contre les changements climatiques. Convenez-vous de cela?

L'hon. Sean Fraser: Je répète, nous n'avons pas pour politique de ne pas financer de nouvelles routes. J'ai énuméré un certain nombre de programmes qui, en fait, financent de nouvelles routes.

La question n'est pas de savoir si je conviens ou ne conviens pas de la question; je réfute la prémisse de votre question.

Mme Leslyn Lewis: Un certain nombre de personnes au sein de votre parti répandent cette idée. M. van Koevreden a déclaré sur X que « la construction d'autoroutes ne permet pas de lutter contre les changements climatiques. [...] 'Le projet d'autoroute ouest du Grand Toronto aura un impact désastreux sur l'environnement, encouragera l'étalement urbain et augmentera la dépendance à l'égard des voitures' ».

L'objectif du gouvernement libéral n'est-il pas de ne pas financer de nouvelles routes et d'investir plutôt dans des projets écologiques comme la construction de pistes cyclables?

L'hon. Sean Fraser: Investir dans des projets verts, y compris dans le transport actif, est une bonne chose. Cependant, pour être clair, certains projets routiers sont une priorité pour notre gouvernement.

Lorsque j'ai été élu pour la première fois, une de mes principales priorités était de contribuer à l'obtention d'un financement fédéral de 90 millions de dollars pour l'élargissement à quatre voies de la route 104. C'était le tronçon de route le plus dangereux de la Nouvelle-Écosse. Des jeunes gens que je connaissais depuis toujours ont perdu la vie dans des accidents de la route.

J'encourage publiquement...

Mme Leslyn Lewis: Monsieur le ministre Fraser, encore une fois, vous contredisez...

L'hon. Sean Fraser: Madame Lewis, c'est une chose importante pour ma collectivité...

Mme Leslyn Lewis: ... un autre député de votre parti, monsieur Fraser.

L'hon. Sean Fraser: Je ne vous interromprai pas pendant vos questions et je vous demande de m'accorder la même courtoisie professionnelle.

Il s'agit d'une priorité absolue pour moi...

Mme Leslyn Lewis: Monsieur Fraser, notre attention est fixée sur cette politique et vous vous en écarterez en parlant des infrastructures plus importantes. J'ai pu vous interroger sur les grandes infrastructures...

L'hon. Sean Fraser: Je répète encore que cette politique n'existe pas, et vous répétez qu'elle existe. Il est tout simplement faux de dire qu'une telle politique existe. Il est impossible de répondre à des questions sur quelque chose qui n'existe pas.

Mme Leslyn Lewis: Merci, monsieur Fraser. Je n'essaie pas de vous interrompre. J'essaie simplement de me concentrer sur cette préoccupation très précise des Canadiens.

L'hon. Sean Fraser: Je le reconnais. Merci, madame Lewis.

Mme Leslyn Lewis: Votre gouvernement libéral augmente la taxe sur le carbone de 23 % le 1^{er} avril. Ces recettes fiscales ne devraient-elles pas suffire à financer la lutte contre les changements climatiques? Pourquoi devez-vous réduire le financement des nouvelles routes?

L'hon. Sean Fraser: La politique à laquelle vous faites allusion ne produit pas de nouvelles recettes, car tout l'argent est retourné à la province ou au territoire dans lesquels il a été recueilli, pour être versé directement aux ménages, ce qui permet à huit familles sur dix dans tout le pays d'être plus aisées grâce à la remise qu'elles reçoivent.

Le gouvernement ne tire aucun revenu de cette politique qu'il pourrait utiliser pour l'infrastructure.

● (1010)

Mme Leslyn Lewis: Le directeur parlementaire du budget ne partage pas cet avis et affirme que c'est une politique qui n'est pas sans incidence sur les recettes.

Cependant, je vais continuer à poser des questions.

Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Vous avez 50 secondes, madame Lewis.

Mme Leslyn Lewis: J'ai une autre question. Pourquoi avez-vous besoin de plus d'argent de cette nouvelle politique routière pour lutter contre les changements climatiques si vous avez l'augmentation de 23 % de la taxe sur le carbone? Nous savons que cette taxe n'est pas sans effet sur les recettes. Les gens ne récupèrent pas autant que ce qu'ils paient.

Il est facile de conclure que votre gouvernement libéral augmente la taxe sur le carbone de 23 % au détriment des Canadiens qui n'ont pas les moyens de se nourrir et qui se rendent dans les banques alimentaires. Aujourd'hui, ce même gouvernement veut qu'ils abandonnent leur voiture. N'est-ce pas un fait, monsieur Fraser?

L'hon. Sean Fraser: Non. Cette question comporte un certain nombre de points qui ne sont pas fondés sur des faits.

Par exemple, la politique dont vous parlez n'existe pas. Aucune partie de la tarification du carbone n'est affectée aux recettes du gouvernement. En fait, les personnes dont vous semblez vraiment vous préoccuper sont justement les familles dont cette politique améliore la situation, d'après le directeur parlementaire du budget lui-même que vous citez.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Merci, madame Lewis.

J'ai reçu un message de la part des interprètes m'informant qu'ils ne pourront pas assurer l'interprétation si plusieurs personnes parlent en même temps. Je m'adresse à tous les membres qui posent des questions: je sais que nous essayons de poser autant de questions que possible, mais il est très difficile pour les interprètes de faire leur travail dans une cacophonie de voix.

Nous passons maintenant à M. Rogers.

Mme Leslyn Lewis: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous en prie, madame Lewis.

Monsieur Rogers, vous avez six minutes, s'il vous plaît.

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

Je remercie le ministre Fraser et Mme Gillis d'être ici avec nous aujourd'hui.

Tout d'abord, monsieur le ministre, pour éclaircir et réitérer, pouvez-vous confirmer au Comité la politique de ce gouvernement en matière de routes?

L'hon. Sean Fraser: Nous finançons les routes.

M. Churence Rogers: C'est assez clair.

Des députés: Oh, oh!

M. Churence Rogers: Merci, monsieur le ministre.

L'hon. Sean Fraser: Il n'y a pas d'autres questions.

Des députés: Oh, oh!

M. Churence Rogers: Il y a d'autres questions, oui.

Je tiens à souligner — parce que j'en suis très fier — une annonce récente faite à Terre-Neuve-et-Labrador qui contraste fortement avec ce que l'opposition préconise aujourd'hui.

La semaine dernière, le ministre Huchings a annoncé, en votre nom, un financement fédéral de plus de 15 millions de dollars pour 31 projets d'autoroutes et de routes dans la province. Cela com-

prend des projets dans ma circonscription de Bonavista—Burin—Trinity, dans des villes comme Marystown, Grand Bank, Musgrave-town et Bonavista.

L'année dernière, votre prédécesseur a annoncé la contribution de 153 millions de dollars à un projet d'élargissement de la Transcanadienne de 300 millions de dollars, qui permettra d'étendre la route, y compris sur 40 kilomètres après Whitbourne dans ma circonscription, vers l'ouest en direction de Port aux Basques. En tant que député de la circonscription de Bonavista—Burin—Trinity, je trouve cela très excitant. Je dirais que c'est une excellente politique de construction de routes.

Pouvez-vous nous en dire plus sur ces annonces et sur les annonces semblables qui sont faites partout au Canada?

L'hon. Sean Fraser: Merci beaucoup pour cette question, monsieur Rogers.

L'octroi de 150 millions de dollars pour l'élargissement à quatre voies de la Transcanadienne à Terre-Neuve est une grosse affaire. L'annonce que vous mentionnez au début de votre question, l'investissement de millions de dollars dans la collectivité pour contribuer à la construction d'infrastructures routières, est également une grosse affaire.

À Terre-Neuve-et-Labrador, depuis que nous sommes au gouvernement, les collectivités ont utilisé, dans le cadre du Fonds pour le développement des collectivités, environ 50 millions de dollars pour la construction de routes dans votre province. Il est important de comprendre l'impact que cela a sur les collectivités, en particulier les collectivités rurales.

Je suis un député rural. Je vis dans une petite ville, mais ma circonscription s'étend sur environ 10 000 kilomètres carrés. Les projets de construction de routes mettent les gens au travail et peuvent améliorer la sécurité routière et la connectivité entre les collectivités.

Pour répondre à certains des points soulevés par Mme Lewis dans son intervention, nous avons considérablement renforcé l'infrastructure du transport en commun par autobus, ainsi que du transport actif, de manière disproportionnée dans les environnements urbains. Pour des gens comme vous et moi, dans des collectivités comme la vôtre et la mienne, l'investissement dans l'infrastructure routière améliore l'efficacité des déplacements et la sécurité du public, et l'activité économique qu'il génère est chose positive, à mon avis et à celui du gouvernement.

Pour répondre à votre question, nous avons investi des centaines de millions de dollars rien qu'à Terre-Neuve-et-Labrador. Cela crée des emplois dans la construction des routes, contribue à la croissance de l'économie et améliore la qualité de la sécurité sur nos routes.

• (1015)

M. Churence Rogers: Vous venez de faire allusion aux projets de routes municipales, mais je sais pertinemment qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, au cours des dernières années, nous avons investi dans ce que nous appelons les « grandes routes », c'est-à-dire les grands axes routiers qui croisent la Transcanadienne et d'autres routes, et traversent de nombreuses municipalités.

De même, au sein des municipalités, nous avons consacré des fonds à de grandes améliorations routières dans de nombreuses villes, ce qui est excellent pour ces petites villes rurales. Sans la participation du gouvernement fédéral, ces projets ne verraient pas le jour. La province n'aurait pas la capacité, et les municipalités encore moins.

Pouvez-vous nous parler des projets d'infrastructure municipale, et plus particulièrement de certains des investissements clés qui ont été financés?

L'hon. Sean Fraser: Certainement, et je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire que certains de ces grands projets, en particulier les grands investissements routiers auxquels vous faites allusion, ne se réalisent pas sans des investissements importants de la part du gouvernement fédéral.

J'ai mentionné dans une réponse précédente que ma propre collectivité bénéficiait de l'élargissement à quatre voies de 37 kilomètres de route entre Sutherland's River et Antigonish. Cela contribue à améliorer la sécurité sur ce qui était le tronçon de route le plus meurtrier de ma province, mais au sein des municipalités, lorsque l'on considère le coût extraordinaire de l'investissement dans les infrastructures, il est évident qu'elles aussi ont besoin de soutien.

Une des choses que l'on perd de vue parfois est le fait que même les décisions prises par les gouvernements municipaux pour financer les routes font parfois appel à des ressources fédérales. En ce qui concerne les projets municipaux que j'évoquais, à Terre-Neuve, 391 projets différents ont été financés par le gouvernement fédéral grâce à des décisions prises par les collectivités dans le cadre du Fonds pour le développement des collectivités du Canada. Littéralement, dans votre seule province, des centaines de projets routiers ont bénéficié d'un financement fédéral. Cela influe considérablement, non seulement sur les grandes expansions d'autoroutes dont vous parlez, mais aussi sur le transport, en particulier dans les petites collectivités de Terre-Neuve-et-Labrador, et en fait dans toutes les collectivités du pays.

M. Churence Rogers: Oui, et j'ai parlé plus tôt des 40 kilomètres dans ma circonscription, mais il y a aussi un tronçon de 15 kilomètres de la Transcanadienne dans la région de Coast of Bays qui est financé, près de la ville de Grand Falls-Windsor et d'autres villes avoisinantes. Surtout, les améliorations apportées à l'autoroute de Port aux Basques en direction de l'est, pour réparer l'horrible route qui s'y trouve et éliminer les goulots d'étranglement de la circulation venant du traversier de la Nouvelle-Écosse, amélioreront considérablement les choses. Ce sera extrêmement important sur le plan de la sécurité également.

L'hon. Sean Fraser: Sans aucun doute, mais je ne peux m'empêcher de penser que vous avez lancé une petite pointe à la Nouvelle-Écosse en nous blâmant pour les nids-de-poule.

Des députés: Oh, oh!

L'hon. Sean Fraser: Le gouvernement fédéral contribuera à la réalisation de certains de ces projets routiers pour faciliter les déplacements.

Le président: Merci, monsieur Rogers. Merci, monsieur le ministre.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie également le ministre Fraser d'être parmi nous aujourd'hui pour corriger la situation malencontreuse dans laquelle nous nous retrouvons présentement à la suite de déclarations du ministre de l'Environnement et du Changement climatique.

Je suppose que, si vous êtes le premier des trois ministres à venir s'adresser à nous aujourd'hui, c'est que vous venez donner le ton.

C'est donc vous qui transmettez la version officielle ou, du moins, qui êtes la personne la plus responsable en matière de décisions concernant le financement des routes au sein du gouvernement.

Vous savez certainement que le ministre Guilbeault a déclaré il n'y a pas si longtemps que son gouvernement avait pris la décision d'arrêter d'investir dans de nouvelles infrastructures routières. Cette déclaration était très claire.

Finalement, vous avez dit que votre gouvernement allait continuer d'investir dans les routes.

Pouvez-vous confirmer si la déclaration du ministre Guilbeault correspond ou non à la politique de votre gouvernement?

L'hon. Sean Fraser: Le ministre Guilbeault a récemment clarifié ces commentaires, et il a expliqué que ces derniers visaient des projets en particulier, comme le troisième lien, au Québec.

Le ministre Guilbeault, le ministre Rodriguez et moi écrivons une lettre pour clarifier la situation. Nous faisons des investissements dans les infrastructures...

M. Xavier Barsalou-Duval: Je pense que vous m'avez bien répondu. Je comprends que cela veut dire non. Ce que M. Guilbeault a dit ne correspondait donc pas à la politique de votre gouvernement. Vous ne voulez pas le dire de cette façon, mais c'est ce que je comprends de votre réponse.

Avant de faire des annonces gouvernementales, comme dans le cas où un ministre dit que le gouvernement a pris une décision, j'imagine que des gens sont consultés et que des discussions ont lieu.

Comment cela se passe-t-il? Comment se fait-il qu'un ministre ait dit une chose pareille si cela ne correspondait pas à la politique du gouvernement?

• (1020)

L'hon. Sean Fraser: Vous devriez poser cette question au ministre Guilbeault. La bonne nouvelle, c'est qu'il sera ici, ce matin, pour en discuter. C'est intéressant, parce que quand j'ai lu ses premiers commentaires, j'étais dans une réunion avec mon homologue de la Colombie-Britannique pour discuter des investissements dans les infrastructures, y compris dans les infrastructures routières, comme des autoroutes, et d'autres projets.

[Traduction]

De mon point de vue, c'est une question que vous pouvez poser au ministre Guilbeault, mais nous allons continuer à atteindre cet objectif.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je lui poserai assurément la question.

Vous dites venir de la Nouvelle-Écosse, une région où il y a de grands territoires. Au Québec, il y a aussi de grands territoires. Des milliers de Québécois ne sont toujours pas reliés par la route au réseau routier national en ce moment. Entendre une telle déclaration d'un ministre, c'est assez frappant. Je ne sais pas si vous avez pensé aux gens qui n'ont pas accès à une route et à qui on dit qu'il n'y aura pas de nouvelles routes. Cela n'a aucun sens. Il y a des milliers de personnes qui sont délaissées depuis des dizaines d'années, voire des centaines, et qui espèrent voir un jour la route se rendre chez eux. On a un gouvernement central qui leur dit qu'ils ne comptent pas pour lui. Ce n'est vraiment pas fort, comme déclaration.

Je vais passer à un autre sujet. Mon chef, hier, a questionné deux fois le premier ministre sur la volonté de votre gouvernement d'obliger les municipalités du Québec à utiliser l'argent du Fonds pour le développement des collectivités du Canada pour le logement. Il s'agit d'un fonds qui sert, entre autres choses, à financer des usines de traitement des eaux, des égouts et des routes.

Visiblement, le premier ministre ne l'a pas compris. Il n'a aucune idée de ce que c'est, le Fonds pour le développement des collectivités du Canada. Pourtant, votre gouvernement y consacre deux milliards de dollars par année.

Avez-vous parlé avec le premier ministre avant que votre gouvernement prenne en otage l'argent des villes et s'ingère dans un champ de compétence qui n'est pas le sien?

L'hon. Sean Fraser: Ce n'est pas un nouveau programme. Celui-ci vise à donner l'occasion aux municipalités de faire des investissements afin d'améliorer les infrastructures. Il n'y a pas de changement en ce qui concerne l'admissibilité à ce programme.

Toutefois, j'ai besoin de soutenir les efforts en matière de construction de logements pour répondre à la crise du logement. Je veux faire avancer des priorités que nous avons en commun avec les provinces, les territoires ou les municipalités. L'objectif est de faciliter la construction de logements.

Nous sommes présentement en discussion avec les provinces sur cette question. Il est possible, pour le gouvernement, de discuter des occasions de faire avancer les priorités que nous avons en commun...

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous savez que l'Union des municipalités du Québec est en désaccord quant à votre volonté d'imposer la construction de logements comme critère d'admissibilité à ce fonds. La Fédération québécoise des municipalités est en désaccord. Le gouvernement du Québec, à ma connaissance, est aussi en désaccord.

Comme vous le savez, c'est de l'argent destiné à d'autres besoins, comme les égouts, les routes, les aqueducs ou le traitement des eaux.

Allez-vous dire à ces municipalités que vous les obligez maintenant à construire des logements?

Ne trouvez-vous pas que, finalement, votre politique est exactement la même que celle des conservateurs, qui insultent les maires, qui les traitent d'incompétents, qui les menacent de leur couper les vivres s'ils ne font pas ce qu'ils ont décidé pour les forcer à construire des logements que, parfois, ils ne peuvent pas construire?

L'hon. Sean Fraser: Je veux préciser que c'est une politique différente.

[Traduction]

Nous n'avons pas apporté de changements pour dire qu'il faut maintenant consacrer cet argent au logement. Il continuera à servir les mêmes sortes de projets qu'auparavant. Nous parlons, dans les accords que nous concluons avec les gouvernements provinciaux... Il y a des exceptions dans différentes provinces. Nous allons définir des priorités concernant l'évaluation des besoins en logement dans les plus grandes collectivités et certains changements qu'elles peuvent apporter pour faciliter la construction de logements, dans le cadre de nos transferts de plusieurs milliards de dollars aux provinces.

Toutefois, nous ne disons pas aux municipalités qu'elles doivent commencer à dépenser cet argent pour le logement. Nous travaillons à la négociation de politiques auxiliaires avec les gouvernements provinciaux, principalement, qui faciliteront le processus de construction de logements dans le cadre du transfert de fonds.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Bachrach. Vous avez la parole pour six minutes.

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

Merci, monsieur le ministre, d'être des nôtres aujourd'hui.

Vous avez mentionné dans une réponse précédente que vous avez rencontré récemment votre homologue de la Colombie-Britannique, le ministre Fleming. J'ai pensé commencer par là.

Le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique est une région que je représente. Cette région, et en particulier le territoire de Tahltan, est un important producteur de minéraux. Plusieurs mines en activité produisent actuellement des minéraux critiques. Je sais que c'est une priorité de votre gouvernement. Dans le cadre de la stratégie sur les minéraux critiques, votre gouvernement s'est engagé à investir dans les infrastructures qui soutiennent ce travail.

La route 37, qui dessert cette région ainsi que plusieurs collectivités autochtones, a connu une augmentation considérable du trafic industriel. Elle n'a pas été construite pour le trafic actuel. Par conséquent, il s'y produit des situations très dangereuses. Plus de 500 accidents de la route se sont produits sur cette seule autoroute depuis 2018. Lundi, le chef de la bande de Telegraph nous a parlé d'une personne âgée de 83 ans à Telegraph Creek qui souffrait de douleurs à la poitrine. Les intervenants d'urgence n'ont pas pu se rendre à Telegraph Creek par la route, parce que la route 51, qui mène à Telegraph Creek à partir de la route 37, était en trop mauvais état.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique s'est engagé à investir des fonds importants pour améliorer les routes 37 et 51 afin de desservir à la fois les collectivités autochtones qui en dépendent et l'industrie minière dans cette région.

Ma question est simple: votre gouvernement sera-t-il présent et fournira-t-il les ressources fédérales nécessaires pour améliorer la sécurité et l'accessibilité de ces routes?

• (1025)

L'hon. Sean Fraser: Tout d'abord, merci beaucoup. Lorsque les députés sont en mesure de présenter un contexte local pour les projets, je trouve cela très utile et, donc, je vous en remercie. Ayant siégé à ce comité pendant un certain nombre d'années, je me suis efforcé de faire de même pour certains des projets les plus importants dans ma collectivité. Il est possible que nous puissions soutenir des projets de cette nature.

Nous n'avons pas encore pris de décision pour le financement d'un projet précis. Ce n'est pas parce que nous restons inactifs et que nous retardons les choses, mais parce que lorsqu'il s'agit de projets routiers, la compétence principale relève généralement d'un gouvernement provincial ou d'une municipalité, selon la nature du projet particulier. Nous ne choisissons pas des projets précis et ne disons pas que nous faisons un chèque pour ceci ou pour cela. Nous établissons des programmes qui peuvent financer différents types de projets admissibles et nous nous en remettons ensuite aux partenaires qui ont la compétence principale pour ce qui est d'établir la priorité des projets.

Ce sont des conversations que je suis tout à fait disposé à entreprendre avec le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique afin de comprendre quels projets nous pourrions financer. Bien sûr, celui-ci décide par la suite à quoi attribuer sa part d'un programme fédéral.

À l'avenir, il pourrait certainement y avoir de nouveaux programmes ou des programmes différents qui modifieraient l'admissibilité. Toutefois, si vous souhaitez avoir un échange hors ligne avec moi ou mon équipe pour repérer les possibilités, nous serons heureux de le faire.

M. Taylor Bachrach: Oui, je vous remercie, monsieur le ministre.

Plus précisément, la province de la Colombie-Britannique s'est adressée à votre gouvernement et a demandé un partenariat pour soutenir ce travail dans le cadre de la stratégie sur les minéraux critiques. J'espère que vous vous engagerez dans ce travail en tant que ministre responsable de l'infrastructure et que vous veillerez à ce que cette importante région du Nord de la Colombie-Britannique reçoive le soutien qu'elle mérite en matière d'infrastructure.

J'aborderai plus largement d'autres questions d'infrastructure qui posent des difficultés aux collectivités de la région que je représente.

La collectivité de Smithers a présenté une demande en 2020 pour un important projet de traitement des eaux usées. Elle a reçu des lettres de votre homologue, le ministre de l'Environnement, l'informant qu'elle n'était plus en conformité avec les règlements fédéraux en matière d'eaux usées. Elle a déposé sa demande en 2020. Elle a essuyé un refus en 2021. Elle a remanié son projet et présenté une nouvelle demande en 2022. Cela fait maintenant près de deux ans qu'elle est sans nouvelles de votre gouvernement pour savoir si elle obtiendrait le financement.

Dans le Nord de la Colombie-Britannique, comme vous le savez, la saison de construction est très courte. Chaque saison qui passe sans que des travaux soient entrepris est une saison de plus où la collectivité risque de ne pas être en conformité avec les règlements de votre gouvernement en matière d'eaux usées. Leurs effluents se déversent bien sûr dans la rivière Bulkley, qui fait partie du bassin hydrographique de la Skeena, une importante rivière à saumons sauvages. Tout le monde veut que ce problème soit résolu. Tout le

monde veut faire ce qu'il faut et tenir compte de la croissance future de la collectivité.

Pouvez-vous dire aux habitants de Smithers quand ils auront des nouvelles de votre ministère au sujet de cet important projet d'infrastructure?

L'hon. Sean Fraser: Avant de vous donner une réponse, pour ce qui est de la demande plus récente dont vous avez parlé, savez-vous dans le cadre de quel programme elle a été présentée?

M. Taylor Bachrach: Je suppose que c'est dans le cadre du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada.

L'hon. Sean Fraser: Certainement.

En ce qui concerne le processus, lorsque nous mettons des fonds sur la table, nous invitons les gouvernements provinciaux avec lesquels nous avons conclu un accord bilatéral à nous envoyer une liste de leurs priorités classées afin d'attribuer les fonds que nous avons mis à disposition pour l'eau et les eaux usées. Dans l'ensemble, nous répondons aux priorités qui ont été définies par les gouvernements provinciaux.

Nous pouvons examiner ce projet précis, mais cela dépendra du fait de savoir si le gouvernement provincial a épuisé son allocation au titre du fonds, ainsi que de l'eau et des eaux usées. S'il reste des fonds disponibles et que le gouvernement provincial souhaite les avancer, et en supposant que le projet est admissible — ce qui semble être le cas d'après votre description —, il semble que ce soit un projet méritoire, mais il faudrait que j'examine l'évaluation.

Bien sûr, cela dépendrait aussi de la décision du gouvernement provincial de donner ou non la priorité à un projet particulier.

• (1030)

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le ministre.

L'hon. Sean Fraser: Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Muys. Monsieur Muys, vous avez cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

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

Monsieur le ministre, lorsque vous avez dit dans vos remarques préliminaires qu'il n'y avait pas eu de changement de politique, j'ai eu du mal à le croire, car hier, Global News a rapporté — et permettez-moi de lire une traduction du titre — que « Les remarques de M. Guilbeault sur le financement des routes ont bouleversé le personnel, selon les courriels ». C'était le résultat d'une demande d'accès à l'information de la part de Global News, à laquelle il a obtenu deux jours de courriels de votre ministère, Infrastructure Canada.

Pour citer une partie de ce qui a été révélé dans ces courriels, il y a eu « une réaction virulente », et il faut trouver d'urgence quelles routes ont été financées cette année et l'année dernière, et donner quelques exemples. Il y a eu des tentatives de dissimulation.

Peut-être pourriez-vous expliquer en quoi cela semble vous contredire lorsque vous dites que la politique n'a pas changé.

L'hon. Sean Fraser: Lorsque j'ai vu commenter les remarques pour la première fois, j'ai voulu savoir d'où cela venait. Par la suite, le ministre Guilbeault a fourni des éclaircissements précisant qu'il parlait d'un projet précis.

Il est important pour moi — non seulement en tant que ministre, mais aussi en tant que député d'une collectivité rurale — que nous puissions démontrer, y compris dans ma propre collectivité, que nous construisons des routes, lorsque les gens s'inquiètent de savoir si nous en construisons.

Il n'y a pas eu de changement de politique. Je suppose que c'est un malentendu qui s'est déroulé en public. Il a été éclairci par la suite, mais il nous a fallu démontrer publiquement qu'il n'y avait pas eu de changement de politique.

Je peux vous assurer que nous avons maintenu notre soutien à la construction de routes et qu'il n'y a pas eu de changement de politique.

M. Dan Muys: Je conteste cette affirmation, car les citations qui ont été lues intégralement par ma collègue, Mme Lewis, sur la décision de notre gouvernement de cesser de financer les routes, indiquent qu'il s'agit d'un changement assez important par rapport à ce dont vous avez parlé.

Par ailleurs, en réponse à M. Rogers, vous avez dit que sans la participation du gouvernement fédéral, bon nombre de ces projets ne verraient pas le jour.

Nous avons entendu des maires, des premiers ministres, des ministres des Transports à l'échelle provinciale et de nombreuses autres parties prenantes. Ils ont tous sonné l'alarme en entendant ces propos, de sorte que votre ministère n'a pas été le seul à être mobilisé. Beaucoup d'autres l'ont été aussi.

L'hon. Sean Fraser: Je suis désolé, mais je ne comprends pas bien la question.

M. Dan Muys: Ce n'était pas une question, c'était une observation.

Cela semble être une tendance. Mon collègue a mentionné les remarques du député de Milton, dont la circonscription est traversée par deux autoroutes de la série 400 de l'Ontario. C'était il y a deux ans et demi.

L'été dernier, la ministre des Finances a déclaré que les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard devraient prendre le métro, et il semble donc y avoir une guerre contre les voitures. Il y a apparemment incohérence — ou peut-être, en fait, cohérence dans la politique, ce qui était prévu depuis le début — et, en fin de compte, ce que le ministre Guilbeault a fait était de dire tout haut ce qui était sous silence.

L'hon. Sean Fraser: Je vais vous rassurer dans la mesure du possible, mais deux choses peuvent être vraies en même temps.

Nous voulons effectivement encourager plus de gens à utiliser le transport en commun et le transport actif, et nous avons appuyé notre désir de le faire en investissant plusieurs milliards de dollars dans le transport en commun et des centaines de millions de dollars dans le transport actif.

Cela ne signifie pas qu'il est faux de financer également les routes, car il y a d'autres raisons — la sécurité publique, le développement économique, l'efficacité des corridors de transport — pour lesquelles nous avons décidé de financer des projets routiers très précis. Il y en a eu dans ma propre collectivité. Je ne sais pas s'il y en a eu dans la vôtre, mais je pense que c'est tout à fait possible.

De mon point de vue, nous voulons à la fois encourager le développement et l'utilisation du transport en commun pour des raisons économiques, sociales et environnementales, et nous reconnaissons

également la valeur de la construction de routes, et je ne pense pas que ces deux déclarations soient incompatibles.

Si vous avez des questions précises sur les remarques du ministre Guilbeault, il sera présent ce matin et je vous encourage à lui poser vos questions.

M. Dan Muys: Si l'intention est d'encourager l'utilisation du transport en commun en Ontario, plus de la moitié des lignes du réseau GO sont des lignes d'autobus sur des autoroutes et des routes. Suggérer que le réseau actuel est parfaitement adéquat est incompatible avec l'objectif d'inciter les gens à utiliser le transport en commun.

● (1035)

L'hon. Sean Fraser: La plupart des modes de transport en commun, si vous parlez des autobus, sont développés pour des routes qui existent déjà. Il est rare qu'une nouvelle route soit construite dans le but d'encourager le transport en commun. Cependant, nous pensons qu'il est important d'encourager davantage de personnes à utiliser le transport en commun sur le réseau d'infrastructures existant.

M. Dan Muys: Vous avez mentionné le Fonds pour le développement des collectivités du Canada, qui est bien sûr la taxe sur l'essence, payée par les conducteurs, et vous avez parlé de 3,3 milliards de dollars. L'économie canadienne représente 500 milliards de dollars qui circulent sur l'autoroute 401 et traversent la frontière américaine à Detroit, de sorte que 3,3 milliards de dollars représentent une part minime de cette partie de notre économie. C'est pourquoi nous avons besoin de maintenir et d'améliorer l'autoroute 401. Nous ne pouvons pas livrer nos marchandises et soutenir notre économie avec des pistes cyclables sur la 401.

C'est ce qui est alarmant avec cette politique qui dit que le réseau routier actuel est parfaitement adéquat.

Le président: Merci, monsieur Muys.

L'hon. Sean Fraser: Puis-je donner une réponse rapide, monsieur le président?

Le président: Je peux vous donner 15 secondes.

L'hon. Sean Fraser: D'accord, j'ai juste quelques précisions à apporter.

Tout d'abord, le Fonds pour le développement des collectivités du Canada n'est pas lié aux recettes provenant des ventes d'essence. Nous parlons d'une époque révolue, ce qui explique en partie pourquoi le programme a changé. Cependant, le réseau routier dont vous parlez est largement financé par les gouvernements provinciaux, en particulier pour ce qui est de l'entretien.

À mon avis, il existe un certain nombre de programmes différents, en particulier le Fonds national des corridors commerciaux, pour ce genre de corridors commerciaux économiquement importants où nous avons investi des centaines de millions de dollars, voire des milliards, dans des projets, y compris des réseaux routiers, dans le but même que vous avez indiqué.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys. Merci, monsieur le ministre.

La parole est maintenant à Mme Murray. Vous avez la parole pour cinq minutes, s'il vous plaît.

L'hon. Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Merci beaucoup.

Bienvenue au Comité.

Je m'intéresse à la question de la construction dans le respect des considérations climatiques. J'ai étudié cette question au début de mon mandat de députée. J'aimerais une mise à jour, car ce que nous construisons et la manière dont nous le faisons sont des aspects importants. Si le gouvernement fédéral soutient l'infrastructure, comment veillons-nous à ce que l'infrastructure que nous soutenons soit compatible avec les considérations climatiques?

Si vous avez une courte réponse à cela, j'aimerais ensuite approfondir certains points.

L'hon. Sean Fraser: C'est excellent. Je vous remercie.

Il est rafraîchissant de trouver des députés qui ont un point de vue unique sur des questions de grande importance. Depuis le jour où je vous ai rencontrée pour la première fois, le climat a été à l'avant-plan, et je vous en remercie.

Nous faisons un certain nombre de choses différentes. Nous avons créé des programmes d'aide à l'adaptation et à la résilience. Nous avons mis en place des programmes axés sur l'atténuation. Nous mettons l'accent sur l'eau et les eaux usées, ce qui peut réellement protéger la santé de nos environnements marins.

En outre, il y a le travail de l'un de nos collègues, Andy Fillmore, le député de Halifax. Lorsque nous étions tout nouveaux députés, il a présenté un projet de loi d'initiative parlementaire qui nous obligeait à adopter une perspective climatique pour les investissements dans les infrastructures. Il est essentiel que nous continuions à évaluer l'impact des investissements dans les infrastructures sur notre climat afin de prendre de meilleures décisions pour garantir que nous construisons des collectivités durables, saines et prospères.

L'hon. Joyce Murray: C'était un excellent projet de loi.

J'aimerais parler un peu du bois massif d'ingénierie, parce qu'il y a à l'Université de la Colombie-Britannique, dans la circonscription Vancouver Quadra, l'édifice Brock Commons, une résidence étudiante de 18 étages en bois massif. Il s'est écoulé à peine trois mois entre le premier coup de pelle et le moment où les étudiants ont emménagé dans la résidence. Nous savons que le bois massif peut être rentable parce qu'il permet d'arriver plus rapidement au stade d'occupation. Le bois massif permet également de réduire le carbone incorporé dans des matériaux tels que l'acier et le béton.

Faisons-nous quelque chose pour exiger ou encourager particulièrement des formes de construction telles que le bois massif dans tous les projets soutenus par le gouvernement fédéral?

L'hon. Sean Fraser: Absolument.

Nous soutenons le bois massif de plusieurs façons. Avant d'en parler, je dirai que je suis un fervent partisan des progrès technologiques qui nous permettent de construire des bâtiments durables à une vitesse accrue tout en assurant la sécurité sur le chantier. La possibilité de construire un environnement de style usine crée d'énormes avantages pour la technologie. Elle jouera un rôle important dans la lutte contre la crise climatique.

Nous envisageons d'inclure un certain nombre de technologies différentes dans le catalogue des conceptions préapprouvées que nous avons lancé, y compris celle du bois massif en particulier. Cela permettra de créer une demande cohérente qui nous aidera à accélérer la production de bois massif. Nous avons soutenu un certain nombre de projets pour aider à résoudre le problème de l'offre de logements, y compris un programme unique à l'Université de la Colombie-Britannique qui se concentre sur les modules de construc-

tion conçus pour produire des maisons conformes au code du bâtiment de la province.

Nous cherchons également d'autres moyens de soutenir les projets de construction en bois massif en investissant dans les usines qui participent à ce genre de construction. Nous envisageons plusieurs façons de procéder et nous avons déjà soutenu un certain nombre de projets par le passé. En tant que solution à la crise du logement, la technologie est durable et pourrait également stimuler des possibilités économiques dans le secteur forestier de notre pays. Je soutiens pleinement ce projet.

• (1040)

L'hon. Joyce Murray: La compatibilité avec les considérations climatiques doit être la condition fondamentale de tout financement d'infrastructure que nous accordons. Il s'agit de la structure, mais le fonctionnement des bâtiments est une autre question. Il y a d'autres aspects. Les architectes, les ingénieurs, etc., ont-ils les compétences nécessaires pour concevoir des bâtiments intelligents sur le plan climatique et dont l'infrastructure est compatible avec les considérations climatiques? Avons-nous un mandat qui les oblige à une telle compatibilité? C'est une partie du fonctionnement.

Je voudrais également poser une question sur les permis et la formation en matière de gestion des bâtiments. Les États-Unis ont un programme pour les professionnels du changement climatique. Il s'agit d'un programme enregistré au moyen duquel l'Association of Climate Change Officers dirige la préparation des entreprises au changement climatique par le truchement de programmes de formation et de certification.

Avons-nous quelque chose de semblable au Canada, ou envisageons-nous quelque chose de semblable?

Le président: Vous avez 10 secondes.

L'hon. Sean Fraser: Je n'ai qu'une compréhension superficielle de certains des travaux que nous menons, mais j'ai à côté de moi une experte qui me chuchote à l'oreille. Plutôt que de jouer au téléphone arabe, je vais passer la parole à notre sous-ministre.

Si vous voulez apporter un peu de clarté, ce sera utile.

Mme Kelly Gillis (sous-ministre, Bureau de l'infrastructure du Canada): Merci, monsieur le ministre.

Nous avons essayé d'accroître et de soutenir l'expertise des municipalités et des promoteurs en mettant en place des programmes nous-mêmes ou par l'intermédiaire de la Fédération canadienne des municipalités. Cela leur donne les outils, la formation et les connaissances nécessaires pour comprendre les actifs qu'ils possèdent, les risques climatiques auxquels ils sont confrontés, et comment être de meilleurs gardiens de ces actifs particuliers en soutenant le Conseil national de recherches et en travaillant avec lui sur les codes et les normes et en les mettant en place.

Par exemple, si une municipalité envisage d'atténuer les inondations, il ne s'agit pas seulement d'investir dans les actifs, mais aussi de comprendre et de protéger l'environnement et les différents investissements qui doivent être faits. Nous avons investi dans ce type de capacité à l'échelle municipale.

Le président: Merci beaucoup, madame Gillis.

Comme vous pouvez le constater, chers collègues, j'essaie de respecter le plus possible le temps imparti pour que nous puissions exécuter tous les tours.

[Français]

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

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

Monsieur le ministre, nous avons terminé notre échange tantôt en parlant du Fonds pour le développement des collectivités du Canada. Nous avons dénoncé la volonté de votre gouvernement d'ajouter encore des conditions relativement à ce fonds, de s'ingérer dans un champ de compétence qui n'est pas le sien. Vous nous avez dit que votre priorité était de faire avancer la construction de logements. Je suis content d'entendre cela, parce que je voudrais vous parler d'un projet très précis en matière de logement.

Dans la circonscription que je représente se trouve la municipalité de Contrecoeur. La municipalité a eu un problème avec la Société canadienne d'hypothèques et de logement, ou SCHL, parce qu'elle a été classée dans la catégorie des municipalités rurales, alors que la population a augmenté. Elle s'élève à plus de 10 000 habitants. Le problème, c'est que Contrecoeur reste quand même dans la même catégorie, ce qui fait qu'il devient extrêmement difficile de mettre en œuvre tous les programmes de financement pour la création de logements sociaux ou de logements abordables dans cette municipalité. En effet, le financement est beaucoup trop faible. De plus, cette municipalité est située dans la région métropolitaine de Montréal, ce qui fait que les prix sont extrêmement élevés et qu'il y a beaucoup de pression sur le marché local.

On vous a écrit une lettre la semaine dernière afin de savoir si on pouvait compter sur votre appui pour faire changer la classification de Contrecoeur. Cela lui permettrait de rendre viables les projets de développement de logements sociaux et de logements abordables pour les années à venir. Sans cet appui, la municipalité va rester prise dans cette situation pour les quatre, cinq ou six prochaines années. J'ai une copie de cette lettre.

J'aimerais que vous nous parliez de cette situation. Comment arrive-t-on à faire en sorte qu'une municipalité puisse changer de catégorie lorsqu'une telle erreur administrative survient ou lorsqu'un changement démographique rend nécessaire ce changement?

• (1045)

L'hon. Sean Fraser: Je vous remercie de la question.

J'estime qu'il est très important de comprendre la réalité des petites communautés. Je viens d'une communauté d'environ 200 personnes. Ma famille vient en effet d'une communauté rurale. J'habite maintenant une petite ville.

J'ai examiné des pistes de solution pour des petites villes de communautés rurales afin de répondre à leurs besoins. Le travail n'est pas terminé, et je continue à me pencher là-dessus pour régler la situation.

Dans la circonscription que je représente, la situation est similaire. La municipalité de Halifax inclura des petits villages d'environ une centaine de personnes, lesquels sont situés à deux heures de la ville. Je me suis aussi penché sur ce dossier.

Si vous m'envoyez un courriel incluant les détails, mon équipe pourra examiner la situation et vous fournir une réponse.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[Traduction]

Le président: Nous passons maintenant à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez deux minutes et demie, s'il vous plaît.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, il y a quelques mois de cela, je vous ai fait part de ma crainte que la structure du Fonds pour accélérer la construction de logements crée une rivalité entre les très petites et les très grandes villes. Pour le volet urbain, le seuil de population est fixé à 10 000 personnes ou plus. Quand je vous en ai parlé, j'avais en tête une ville comme Terrace, qui a une population de 12 000 personnes environ. Cette préoccupation a été portée directement à mon attention par le maire de Terrace.

Dans votre réponse, vous aviez fait allusion au fait que vous représentez vous-même une circonscription rurale et que vous comptiez bien vous assurer que les petites communautés auraient des chances équitables de profiter du fonds. Comme la demande de la Ville de Terrace au Fonds pour accélérer la construction de logements a été refusée par votre gouvernement, ces gens s'interrogent sur votre position pour ce qui est du soutien à leurs priorités en matière de logements.

Pour mettre les choses en contexte, je rappelle que la Ville de Terrace a été durement touchée par le développement industriel dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. Terrace est un centre régional de services, et les possibilités offertes par les industries y sont beaucoup moins importantes que dans d'autres communautés.

Il y a une crise du logement à Terrace. La ville veut construire des logements, et elle veut le faire en partenariat avec votre gouvernement. Quel message voulez-vous transmettre aux leaders de la communauté de Terrace? Seriez-vous prêt à me rencontrer le plus rapidement possible pour discuter avec moi de leurs priorités et d'un moyen pour que cette communauté reçoive une aide financière du fédéral?

L'hon. Sean Fraser: Premièrement, pour répondre à votre question directe, nous pouvons certainement avoir cette discussion. Nous nous rencontrons dans les couloirs du Parlement. Je serai ravi de prendre du temps pour discuter avec vous. Mieux encore, si quelqu'un de mon bureau souhaite communiquer avec une municipalité en particulier, il est possible de prendre des dispositions pour examiner les détails de la demande. Je suis désolé, mais comme nous avons reçu 540 demandes de partout au pays, je ne connais pas en détail cette demande en particulier.

Nous avons déployé des efforts considérables pour assurer une représentation équitable des petites communautés au sein du fonds. Nous avons réservé une partie du financement pour les petites communautés, et nous avons prévu une marge de manœuvre pour celles dont la population dépasse de très peu le seuil fixé. Nous avons tenu compte des besoins, du taux de croissance et de la compatibilité entre les mesures qu'elles se disaient prêtes à adopter et les pratiques exemplaires que nous avons publiées en ligne.

Je réalise que j'ai utilisé une bonne partie de votre temps de parole, mais nous pourrions faire un suivi après la réunion. Je ne veux pas vous empêcher de poser une autre question.

Le président: Il vous reste 30 secondes.

M. Taylor Bachrach: Pour ma dernière question, je vais revenir à ce que Mme Murray a dit concernant les répercussions climatiques des investissements dans l'infrastructure. Dans la réponse que vous lui avez donnée, vous avez parlé de l'Optique des changements climatiques. C'est quelque chose qui m'intéresse depuis plusieurs années. Ma question sera liée directement au sujet dont nous sommes réunis pour discuter, soit les investissements dans les infrastructures routières.

Est-ce que des investissements fédéraux dans des projets d'élargissement d'une autoroute ont fait l'objet d'une évaluation selon le cadre de l'Optique des changements climatiques?

L'hon. Sean Fraser: Je pense que oui, mais la sous-ministre en sait sans doute plus que moi sur les projets en question.

Mme Kelly Gillis: Tous les projets soumis au Programme d'infrastructure Investir dans le Canada ont fait l'objet d'une évaluation selon l'Optique des changements climatiques, c'est clair. Elle fait maintenant partie intégrante des critères d'admissibilité au programme. L'Optique des changements climatiques n'est pas une exigence distincte; elle fait partie des critères d'admissibilité de chaque programme.

M. Taylor Bachrach: Le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada est un des nombreux mécanismes de financement...

Le président: Merci beaucoup, madame la sous-ministre.

Mme Kelly Gillis: En fait, tous les programmes, y compris le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes, comme vous le savez, sont...

Le président: Merci à vous deux.

Nous en sommes à la troisième série de questions. Mme Lewis aura la parole pour cinq minutes.

Je demanderais aux deux députés qui prendront la parole en dernier de s'en tenir aux cinq minutes allouées. Cela nous permettra de respecter le temps prévu pour le ministre.

Madame Lewis, je vous cède la parole.

Mme Leslyn Lewis: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, votre collègue Mme Murray vous a posé une question dans laquelle elle a soutenu que la compatibilité avec les considérations climatiques doit être une condition fondamentale de tout financement d'infrastructure. Vous vous êtes dit d'accord avec elle.

J'ai une question pour vous, monsieur le ministre. Est-ce que les voitures et leurs émissions de carbone cadrent avec vos objectifs en matière de compatibilité des infrastructures avec les considérations climatiques?

L'hon. Sean Fraser: Nous devons être conscients de la réalité dans laquelle nous vivons.

Les voitures font partie de notre vie, mais nos communautés doivent être conçues de façon à faciliter l'accès aux possibilités offertes et aux services dont les gens ont besoin, idéalement en tirant profit des infrastructures existantes.

J'ai déjà parlé de l'importance du soutien accordé à un projet d'élargissement de l'autoroute dans ma propre communauté, surtout pour des raisons économiques et de sécurité publique, mais je maintiens qu'il est possible de financer un projet de construction de routes sans mettre en péril l'atteinte de nos objectifs climatiques si on adopte parallèlement une série de mesures stratégiques.

• (1050)

Mme Leslyn Lewis: D'accord. Dans votre réponse, vous avez affirmé qu'idéalement, il faut tirer profit des infrastructures existantes.

Tout comme vous, monsieur le ministre, je vis dans une communauté rurale. Chez nous, il n'y a ni métro ni transport en commun. Réalisez-vous qu'en raison de la vastitude du territoire, les gens des communautés rurales ne peuvent pas se passer d'une voiture et qu'il faut accroître l'infrastructure pour qu'ils puissent pourvoir à leurs besoins quotidiens?

L'hon. Sean Fraser: Quand j'utilise le terme « infrastructure », je pense aux endroits où il y a une infrastructure existante, y compris le réseau routier existant.

Je vis dans une très petite communauté, mais nous soutenons le transport en commun. Il n'est pas question de prolonger une ligne de métro pour une communauté de 9 500 personnes, mais un petit autobus dessert la population des aînés, les familles à faible revenu et les Canadiens qui ont un handicap afin qu'ils aient accès aux services dont ils ont besoin dans leur communauté.

Je sais que les voitures sont essentielles pour beaucoup de gens dans des communautés comme les nôtres. Cela dit, nous pouvons en faire davantage pour accroître l'utilisation du transport en commun et des transports actifs, ou pour bâtir des quartiers propices à la marche, sans pour autant nier le fait que des gens ont besoin d'une voiture dans certaines sphères de leur vie.

Nous pouvons aider les gens à varier leurs modes de déplacement au sein des communautés en faisant des investissements judicieux dans l'infrastructure.

Mme Leslyn Lewis: Cela nous ramène à ce que le ministre Guilbeault a dit. Comme vous, il a affirmé que le réseau actuel, que les infrastructures existantes sont parfaitement adéquats. Vous dites essentiellement la même chose que lui.

L'hon. Sean Fraser: Non. Si mes propos n'étaient pas clairs, permettez-moi de les préciser.

Nous finançons les routes et nous pensons que de nouveaux projets routiers seront nécessaires et auront besoin du financement du fédéral. Cependant, chaque projet particulier sera évalué en fonction de son bien-fondé... Par exemple, pour ce qui concerne les endroits où des logements sont construits, nous accordons la priorité à la densification autour des lieux où des services, une infrastructure et des possibilités existent déjà plutôt qu'à l'étalement urbain. C'est préférable du point de vue de la durabilité, mais c'est aussi plus économique. Cela permet de réduire le coût de la vie et, pour les nombreuses personnes qui habiteront à proximité de leur travail, de l'épicerie, de leurs amis et de leurs voisins, de créer des communautés où la qualité de vie sera meilleure.

Ces gens pourront continuer de posséder une voiture et de se déplacer d'une communauté à l'autre, mais ils auront aussi accès à d'autres modes de transport si nous adoptons des politiques de planification intelligente.

Mme Leslyn Lewis: En préconisant ces politiques de planification intelligente, vous donnez raison à M. Guilbeault quand il affirme que le réseau routier actuel est parfaitement adéquat. Vos politiques, y compris les politiques de planification intelligente, vont limiter au minimum l'utilisation des voitures et l'agrandissement du réseau routier puisque vous allez donner la priorité à l'infrastructure existante.

L'hon. Sean Fraser: Il faudra continuer d'investir dans des projets routiers, mais il est souvent possible de trouver des solutions dans les communautés en encourageant la densification et la proximité des services.

Encore là, l'un n'empêche pas l'autre. Il est possible d'investir dans l'élargissement d'une autoroute pour des raisons de sécurité publique et, du point de vue économique, pour accroître l'efficacité du transport, mais cela ne nous empêche pas de faire en sorte que des personnes vivent à proximité de leur lieu de travail, de leurs amis et de leurs voisins et d'éviter ainsi de dépenser des millions de dollars appartenant aux contribuables canadiens pour construire de nouvelles conduites d'eau et de nouvelles routes puisque nous pouvons tirer profit de celles qui sont en place pour leur offrir des possibilités.

Nous allons faire économiser de l'argent aux municipalités, mais à l'ensemble des Canadiens aussi. Ils ne seront peut-être plus obligés de vivre loin de leur lieu de travail si nous leur donnons la possibilité de vivre à un endroit où le transport en commun est facilement accessible ou à proximité de leur destination.

Je ne suis pas d'accord avec votre interprétation de ma réponse. Je dirais plutôt qu'il est possible d'investir dans les routes pour diverses raisons tout en nous concentrant sur l'offre de possibilités de déplacement à l'intérieur des communautés en investissant dans le transport en commun et en mettant l'accent sur la densification, notamment pour ce qui concerne le logement.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci beaucoup, madame Lewis.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Bonjour, monsieur le ministre.

Je vais m'adresser à vous en français, car je sais que vous avez fait beaucoup de progrès dans l'apprentissage de cette langue.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous parler du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada et du soutien continu qu'il apporte aux projets d'infrastructure dans l'ensemble du Canada?

L'hon. Sean Fraser: Avant de commencer, j'aimerais remercier ma collègue, qui a été ma professeure pendant ma première année au sein de ce comité. Elle m'a encouragé lorsque je m'efforçais à parler français. Au début, je ne parlais pas un mot de français, mais je m'exprime maintenant dans un français convenable et j'ai envie de le pratiquer.

Le Programme d'infrastructure est très important.

En investissant dans les infrastructures, nous avons aussi augmenté les possibilités économiques pour les Canadiens et leur famille. C'est très important, parce que la qualité de vie s'en trouve aussi améliorée.

La qualité de notre environnement s'améliore aussi quand nous investissons dans des infrastructures vertes et des usines de traitement de l'eau pour les communautés. C'est très important, car cela augmente aussi les occasions d'utiliser le transport public. Cela permet aussi de construire de nouveaux édifices ainsi que des infrastructures récréatives et culturelles qui soutiennent le patrimoine.

Quand nous faisons de tels investissements, nous améliorons la qualité de vie, l'environnement et les possibilités économiques. Nous créons aussi des emplois pour les Canadiens. C'est une bonne chose partout dans le pays.

• (1055)

M. Angelo Iacono: Vous êtes donc d'accord pour dire que cela a beaucoup facilité la vie pour les gens et les communautés.

L'hon. Sean Fraser: Je suis d'accord sur cela.

C'est simple. Quand on construit des logements, par exemple, ce ne sont pas seulement des habitations pour des familles; cela profite à toute la communauté. Par exemple, mes enfants utilisent des parcs. Ma fille, qui célébrait son anniversaire aujourd'hui, a joué au soccer dans ma communauté. Sans infrastructures récréatives, ce ne serait pas possible.

Par ailleurs, quand nous investissons dans les infrastructures, c'est aussi bon pour les gens qui les construisent. Je connais des personnes avec qui je suis allé à l'école qui travaillent dans ce domaine.

C'est donc une bonne chose pour notre économie, la qualité de vie des Canadiens et notre environnement, et c'est un bon programme social. Chaque fois que nous avons l'occasion de construire de nouvelles infrastructures, nous soutenons l'économie et nous améliorons la qualité de vie des Canadiens.

M. Angelo Iacono: Monsieur le ministre, pouvez-vous nous parler des investissements que notre gouvernement a faits dans le passé dans le transport en commun et nous faire part de l'importance de la création d'un fonds permanent pour le transport en commun?

L'hon. Sean Fraser: Il est essentiel de faire des investissements dans le transport en commun. Le programme dont on vient juste de discuter prévoit des investissements de quelques milliards de dollars dans chaque province pour soutenir le réseau de transport en commun. La Banque de l'infrastructure du Canada a investi 1,3 milliard de dollars dans le Réseau express métropolitain, ou REM, à Montréal.

Cependant, dans l'avenir, il sera essentiel de respecter la capacité des municipalités d'établir un plan à long terme. C'est pourquoi nous établirons des programmes permanents pour appuyer les investissements dans le système de transport en commun.

Quand nous prenons un engagement pour une décennie, par exemple, cela permet aux communautés d'avoir une vision à long terme en ayant la certitude que le gouvernement sera là pour les soutenir. Ainsi, elles peuvent se doter d'un plan non seulement pour le transport en commun, mais aussi pour le logement et d'autres infrastructures, comme les écoles, le réseau de la santé et les infrastructures récréatives.

La planification à long terme est très importante et, si nous voulons faire de bons investissements, il faut en tenir compte. C'est important pour les investissements faits dans le passé, et il est très important de continuer à faire aussi des investissements dans l'avenir.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur Iacono.

Merci, monsieur le ministre, d'avoir pris le temps de venir au Comité aujourd'hui.

[Traduction]

Avant de suspendre la séance, puis-je vous demander de transmettre nos vœux d'anniversaire à votre fille de la part de tous les membres du Comité?

Nous allons suspendre la séance afin d'accueillir le ministre Rodriguez.

• (1055) _____ (Pause) _____

• (1100)

Le président: La séance reprend.

Chers collègues, pour la deuxième heure de notre réunion, nous accueillons le ministre des Transports, l'honorable Pablo Rodriguez. Merci beaucoup de vous joindre à nous, monsieur le ministre.

Nous accueillons également M. Arun Thangaraj, le sous-ministre des Transports. Bienvenue.

[Français]

Il est accompagné de M. Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Politiques, et de M. Joshua LaRocque, directeur général, Programmes d'infrastructure de transport.

[Traduction]

Nous allons commencer tout de suite, monsieur le ministre, pour nous assurer que les membres auront le temps de poser toutes leurs questions.

Je vous cède la parole pour votre déclaration liminaire, monsieur le ministre.

[Français]

L'hon. Pablo Rodriguez (ministre des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président.

[Traduction]

Merci de l'invitation, chers collègues.

Comme vous le savez, le Canada est un grand pays, un immense pays, et c'est pourquoi il est essentiel d'avoir un réseau routier efficace et fiable. D'un océan à l'autre, le réseau routier fait partie des moyens qui permettent aux biens et aux gens de parvenir à destination de manière sûre et rapide. Il est important de prendre soin de nos routes et de nous assurer qu'elles restent solides et en bon état. Il est aussi important d'étendre le réseau routier là où c'est nécessaire.

[Français]

Soyons clairs: la majorité des routes canadiennes sont de compétence provinciale, territoriale ou municipale. Cela veut dire que ces paliers de gouvernement sont principalement responsables des activités comme la planification, la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et le financement du réseau routier. Pour sa part, Transports Canada finance depuis longtemps plusieurs projets d'infrastructure routière, et il continue de le faire.

• (1105)

[Traduction]

La principale source de financement de ces projets est de loin le Fonds national des corridors commerciaux, ou FNCC.

Je ne vous apprends rien. Depuis son instauration en 2017, le FNCC a versé plus de 4,1 milliards de dollars à 213 projets d'infrastructure à l'échelle du pays, dont 1 milliard de dollars à 42 projets routiers. C'est important de le mentionner. Ces projets visent à renforcer notre chaîne d'approvisionnement nationale en améliorant sa fluidité, son efficacité et sa résistance. L'objectif est de nous assurer que les marchandises et les matières premières parviennent à bon port au moment où les Canadiens en ont besoin.

Je vais donner quelques exemples.

Nous avons investi 135 millions de dollars pour l'amélioration du corridor de la route du Klondike au Yukon. Ce projet comprend la reconstruction de 110 kilomètres de route, la construction de nouveaux ponts et l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Nous avons de plus versé 70 millions de dollars à la Ville d'Edmonton pour lui permettre d'améliorer le croisement de la 58^e Rue et aider le Canadien Pacifique à améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation. Dans le cadre de ce projet, un nouveau passage sera construit par-dessus le croisement existant, deux nouvelles voies de circulation seront ajoutées et le tracé sera modifié à l'intersection de la 82^e Avenue et de la 58^e Avenue.

En Nouvelle-Écosse, nous avons terminé le projet d'élargissement de l'autoroute 104. Notamment, 28 kilomètres de route ont été élargis et améliorés, et un tout nouveau tronçon à quatre voies permettra de réorienter le tracé sur 1 kilomètre afin de faciliter la circulation des conteneurs et des camions.

[Français]

Nous avons annoncé 45,9 millions de dollars pour améliorer l'accès au port de Montréal; on va prolonger le boulevard de l'Assomption entre la rue Notre-Dame et l'avenue Pierre-De-Coubertin. On va aussi créer un lien routier entre le port et l'autoroute Transcanadienne. Par le truchement du Fonds national des corridors commerciaux, ou FNCC, Transports Canada a fourni 50 millions de dollars pour un autre projet à Montréal. Ce projet permettra, entre autres choses, d'améliorer le réseau routier autour de l'aéroport de Mirabel et de faciliter l'accès à un nouveau pont de chargement.

[Traduction]

En Colombie-Britannique, un octroi de 12,2 millions de dollars permettra d'améliorer la fluidité et la sécurité de la circulation routière et ferroviaire sur les terrains portuaires de Fraser Surrey.

C'est un très petit échantillon des projets financés par le FNCC qui sont liés au réseau routier. Ce programme nous a permis d'investir dans des projets importants partout au pays.

[Français]

Je suis très content de constater que, dans le rapport de la vérificatrice générale déposé il y a quelques jours, celle-ci reconnaît que le Fonds national des corridors commerciaux fonctionne très bien. J'aimerais faire une parenthèse pour dire que Transports Canada est également responsable de l'Entente d'aménagement des routes de l'Outaouais, dont l'objectif est d'améliorer l'efficacité routière globale, de promouvoir la sécurité et d'encourager le développement industriel et touristique dans la région de la capitale nationale.

D'ailleurs, en décembre dernier, j'ai eu le plaisir d'annoncer un investissement conjoint de 70,4 millions de dollars dans le cadre de ce programme pour soutenir plusieurs projets routiers autour de Gatineau. Il s'agit donc de routes que vous fréquentez très certainement à l'occasion.

[Traduction]

Je vais conclure en réitérant ce que j'ai dit tout à l'heure. Bien que la majorité des autoroutes et des routes du pays relève de la compétence des municipalités, des territoires et des provinces, le rôle du gouvernement fédéral reste primordial, et nous allons continuer de nous en acquitter.

[Français]

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Nous allons maintenant commencer le premier tour de questions.

Monsieur Strahl, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être ici.

Nous sommes ici parce que M. Steven Guilbeault, votre collègue de Montréal et au Cabinet, a déclaré dans un discours préparé qu'il a prononcé lors d'un symposium sur le transport en commun à Montréal que son gouvernement avait pris la décision de ne plus investir dans de nouvelles infrastructures routières. Il a ajouté que le gouvernement fédéral ne financerait plus l'agrandissement du réseau routier.

Étiez-vous présent à la réunion du Cabinet au cours de laquelle cette décision a été prise?

L'hon. Pablo Rodriguez: Je pense qu'il a eu la possibilité de clarifier ses propos. Comme il sera ici juste après moi, monsieur Strahl, vous allez pouvoir lui demander de préciser ce qu'il entendait par là.

J'ai compris, après qu'il a clarifié ses propos, qu'il parlait d'un projet bien précis, qui touche...

M. Mark Strahl: Je vous arrête. Il n'a pas parlé d'un projet précis. Ce qu'il a dit, c'est que le gouvernement n'avait pas d'argent à investir dans les grands projets comme le troisième lien. Il a dit qu'à l'avenir, le gouvernement n'investirait plus dans les grands projets.

Vous avez dit qu'il ne s'agissait pas d'une décision du Cabinet...

• (1110)

L'hon. Pablo Rodriguez: Je ne peux pas parler de ce dont nous avons discuté...

M. Mark Strahl: Quand il a parlé d'une décision de son gouvernement, est-ce qu'il mentait? Comment cela...

L'hon. Pablo Rodriguez: Monsieur Strahl, vous êtes ici depuis un bon moment. Vous savez que je ne peux pas parler des discussions du Cabinet.

M. Mark Strahl: D'accord. Donc...

L'hon. Pablo Rodriguez: Ce que je peux vous dire, preuve à l'appui, c'est que nous avons financé de nombreux projets, notamment par la voie de transferts du FNCC.

M. Mark Strahl: M. Guilbeault a également dit que selon l'analyse que « nous » avons faite — j'imagine qu'il fait de nouveau référence au gouvernement —, le réseau répond parfaitement à nos besoins.

En tant que député de Montréal, pensez-vous que le réseau routier y est parfaitement adéquat?

L'hon. Pablo Rodriguez: Je répète depuis un moment déjà qu'il y a beaucoup à faire dans le domaine des routes, pas seulement à Montréal, mais dans toute la province, notamment dans la région de Québec, d'où Mme Vien est originaire, et ailleurs au pays, dans d'autres provinces. C'est pour cette raison que nous avons mis ce projet sur pied et que nous investissons dans les routes.

M. Mark Strahl: Vous n'êtes pas d'accord avec l'analyse que votre gouvernement a faite et dont le ministre a parlé? Nous allons lui poser les mêmes questions.

L'hon. Pablo Rodriguez: Je ne sais pas de quelle analyse vous parlez, parce que...

M. Mark Strahl: Il a dit que votre gouvernement avait fait une analyse, et c'est à cela que je fais référence. Si vous avez cette analyse, nous serions ravis de la voir, mais c'est ce qu'il a dit.

Je n'invente rien. Il n'a pas été apostrophé par un journaliste au coin d'une rue. Il a tenu ces propos dans le cadre d'un discours préparé qui, je suppose, avait été approuvé par le Cabinet du premier ministre.

L'hon. Pablo Rodriguez: Vous supposez...

M. Mark Strahl: J'ai une autre question concernant Montréal.

Nous avons entendu parler d'un incident qui a nécessité l'intervention des policiers dans une banque alimentaire de Montréal. La demande d'aide à la banque alimentaire est si forte qu'il y a eu des accrochages. Les policiers ont dû être appelés pour rétablir l'ordre parce que des gens n'ont pas les moyens de se payer de quoi manger. Or, la hausse de 23 % de la taxe sur le carbone que votre gouvernement s'appête à imposer va encore faire grimper le prix des aliments puisque, comme vous êtes bien placé pour le savoir en tant que ministre des Transports, qui dit hausse de la taxe sur le carbone dit hausse du coût du transport et du camionnage.

Compte tenu de ce qui se passe dans votre propre communauté...

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Excusez-moi, monsieur Strahl. Il y a un rappel au Règlement.

Nous vous écoutons, madame Koutrakis.

Mme Annie Koutrakis: Je suis désolée d'interrompre mes honorables collègues, mais je dois soulever la question de la pertinence. J'aimerais savoir, après avoir entendu ce qui vient d'être dit, à quoi rime cette discussion.

M. Mark Strahl: Je suis désolé, monsieur le président. Après ce qui vient de se passer dans la partie précédente de cette réunion, durant laquelle la discussion a dévié sur les immeubles de l'Université de la Colombie-Britannique alors que nous sommes censés parler des routes, vous me voyez désolé d'être interrompu par une députée libérale pendant que je pose des questions au ministre.

Nous n'avons pas interrompu les discussions malgré les remarques et les questions hors sujet aux témoins précédents, et nous nous attendons à ne pas être interrompus par les libéraux quand nous posons des questions qui touchent un enjeu important pour les Canadiens.

Le président: Merci, monsieur Strahl. J'ai arrêté le chronomètre pour que ce rappel au Règlement n'empiète pas sur votre temps de parole.

Je demande à mes collègues, sans égard à leur allégeance politique, de s'en tenir au sujet dont nous sommes censés discuter aujourd'hui.

Je vous redonne la parole, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: Le 1^{er} avril, quand vous allez augmenter la taxe sur le carbone de 23 %, vous allez en même temps augmenter le coût des aliments et, par conséquent, la demande aux banques alimentaires. Il y a actuellement deux millions de Canadiens qui doivent recourir aux banques alimentaires tous les mois.

Pourquoi augmenter la taxe sur le carbone alors que vous savez que les répercussions seront désastreuses, même dans votre propre communauté?

L'hon. Pablo Rodriguez: Et quel serait le coût de ne rien faire, comme vous le proposez, monsieur Strahl? Quelles sont les répercussions des inondations, des incendies gigantesques? Quelles seront les répercussions sur l'avenir de nos enfants et de nos petits-enfants si nous cessons de lutter contre les changements climatiques, monsieur le président?

Pour ce qui est du coût de la vie, je suis d'accord avec vous. La vie coûte cher. Nous devons en faire plus, et nous en faisons plus. C'est pourquoi nous avons mis sur pied des programmes comme le FNCC, qui investit dans les corridors commerciaux essentiels pour la circulation des biens. Je pourrais vous parler de bien d'autres projets si vous me posez la question. J'ai une longue liste de projets sur lesquels je pourrais échanger avec vous.

M. Mark Strahl: Concernant certains des projets dont le ministre Fraser nous a parlé, il a admis le rôle essentiel que joue le réseau routier pour les nombreux Canadiens, dont ceux qui vivent en région rurale, qui contrairement à vous et à votre collègue M. Guilbeault n'ont pas accès au métro ou à des pistes cyclables, et qui ne peuvent pas se rendre à pied au travail. Les communautés rurales ont besoin des routes pour rester en lien.

Sur les routes de beaucoup de ces communautés, l'utilisation de véhicules électriques est hors de question. C'est impossible à cause des distances trop importantes ou des conditions climatiques. Encore une fois, pourquoi persistez-vous à augmenter le coût du carburant dont les gens ont besoin pour rouler sur ces routes, pour utiliser les voitures dont ils ont besoin pour vivre leur vie? Pourquoi augmentez-vous le coût de la vie pour les Canadiens en haussant la taxe sur le carbone? Comment pouvez-vous permettre à votre collègue de leur dire cavalièrement qu'ils devront se débrouiller parce que le gouvernement fédéral n'investira plus dans leurs routes?

• (1115)

L'hon. Pablo Rodriguez: Je ne pense pas que c'est ce qu'il a dit. Je le répète, monsieur Strahl, il a parlé d'un projet précis, que nous appelons le *troisième lien* dans la région de Québec. En fait, il est difficile de savoir si le gouvernement en poste est favorable ou non à ce projet. L'avenir nous le dira. Pour notre part, nous avons dit

clairement que nous allions appuyer un projet de transport en commun.

Nous sommes aussi très conscients de la diversité canadienne. Des services de transport en commun sont offerts dans les villes comme la mienne, à Toronto et ailleurs. Dans les régions rurales, c'est une autre paire de manches. Les gens n'ont pas le choix d'utiliser leur voiture, et c'est tout à fait normal. Nous comprenons parfaitement cette réalité, monsieur Strahl.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Strahl.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le président.

Pour revenir au thème de la pertinence, je tiens à dire que les Montréalais, y compris dans ma circonscription de Laval, sont très satisfaits pour ce qui concerne le réseau routier.

Comme vous le savez, la construction du pont Samuel-De Champlain est terminée et il est sans péage. Dans ma circonscription, le pont Pie-IX vient d'être rénové. Des travaux d'élargissements de l'autoroute 15 sont aussi en cours.

Tout cela est possible grâce à notre gouvernement, qui a investi de manière efficace dans les routes.

[Français]

Monsieur le ministre, c'est avec plaisir que nous vous recevons aujourd'hui.

Vous avez mentionné que le Fonds national des corridors commerciaux a été créé par notre gouvernement.

Pouvez-vous nous parler de l'importance d'un programme comme le Fonds national des corridors commerciaux et de la manière dont il aide les Canadiens?

L'hon. Pablo Rodriguez: Merci de votre question, monsieur Iacono.

Il s'agit d'un fonds qui est essentiel. J'ai eu la chance d'être le secrétaire parlementaire de M. Amarjeet Sohi, qui était le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités à l'époque où le projet a été mis en avant. J'ai donc participé à la création du Fonds et à l'annonce concernant celui-ci.

Le Fonds joue un rôle essentiel pour ce qui est des chaînes d'approvisionnement, puisque cela permet de faciliter la circulation des biens. On comprend l'importance des chaînes d'approvisionnement et, pendant la pandémie, on a vu les conséquences d'une chaîne d'approvisionnement qui ne fonctionne pas bien.

Nous investissons de façon stratégique, que ce soit dans les ports, les routes ou les passages à niveau. Il faut voir cette chaîne d'approvisionnement de façon plus globale, plus unie, plus structurée. Il faut que ce soit plus fluide. Un des rôles de ce programme, c'est de financer des projets de façon stratégique pour rendre ces corridors beaucoup plus fluides et beaucoup plus résilients. Malgré ce que disent les conservateurs, les changements climatiques ont des conséquences réelles sur nos infrastructures, y compris les infrastructures routières. Nous faisons donc des investissements stratégiques.

M. Angelo Iacono: Merci.

La vérificatrice générale a récemment publié un rapport sur le Fonds national des corridors commerciaux, dans lequel elle faisait l'éloge du Fonds et formulait quelques recommandations.

Pouvez-vous nous dire quelques mots sur les conclusions du rapport concernant le Fonds national des corridors commerciaux et sur ce que le gouvernement a l'intention de faire en ce qui a trait aux conclusions et aux recommandations du rapport?

L'hon. Pablo Rodriguez: Oui, je peux certainement vous en parler.

Nous en avons d'ailleurs discuté cette semaine. J'ai eu l'occasion de faire une conférence de presse avec mes collègues M. LeBlanc et Mme Hajdu, parce que cela touchait trois points. J'ai donc eu l'occasion de faire le suivi du rapport. Évidemment, nous remercions la vérificatrice et son équipe d'avoir fait leur travail avec sérieux.

Je rappelle que 213 projets ont été approuvés et financés par le Fonds, qui a un rôle stratégique, et que 42 d'entre eux ont trait à des infrastructures routières. On ne peut donc pas dire que nous ne finançons pas les projets routiers.

Ce que la vérificatrice nous a dit, essentiellement, c'est que le Fonds fonctionne bien. Elle a fait deux recommandations.

Normalement, les projets sont soumis au groupe d'experts ou de fonctionnaires qui travaillent sur ce fonds. Ces derniers les analysent et en approuvent certains. Ils font une liste et l'envoient à un autre comité. Ce que la vérificatrice disait, c'est que lorsque les projets étaient cotés, il n'y avait pas assez d'information. Par exemple, on ne savait pas pourquoi tel projet avait une cote de 7,2 sur 10 alors qu'un autre projet avait une cote de 7. Qu'est-ce qui justifie cet écart? Il fallait que ce soit mieux documenté, et nous sommes tout à fait d'accord sur cela. Cela va d'ailleurs être fait.

La deuxième recommandation, c'était de s'assurer qu'il y a de meilleurs mécanismes d'évaluation des résultats. Au moment où la vérificatrice générale a présenté ses recommandations, la deuxième était déjà pas mal implantée au sein du ministère. On voulait s'assurer d'être mieux outillé pour évaluer l'impact de ces projets.

• (1120)

M. Angelo Iacono: Merci.

Le parti de l'opposition nous dit que le Canada est brisé. Cependant, je ne peux pas dire que c'est le cas, puisque l'on parle de 213 projets.

Comment ces 213 projets touchent-ils la vie des Canadiens?

L'hon. Pablo Rodriguez: Ils touchent leur vie tous les jours, parce qu'ils permettent d'avoir un corridor plus fluide.

Comme je le disais tantôt, il faut voir ces chaînes d'approvisionnement comme quelque chose de continu. Puisque le Canada est énorme, il faut que tout fonctionne bien, que tout circule bien. Il y a des ports dans l'est et dans l'ouest du Canada. Le transport aérien, le transport ferroviaire et le transport maritime jouent également un rôle extrêmement important sur le plan du transport des conteneurs.

Il faut s'assurer que le financement de ces projets est plus fluide et plus résilient, en plus de permettre de transporter ces produits le plus rapidement possible afin de faire diminuer les coûts le plus rapidement possible.

M. Angelo Iacono: Le Canada n'est donc pas brisé.

L'hon. Pablo Rodriguez: Le Canada n'est absolument pas brisé. Nous sommes très fiers de notre pays.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur Iacono.

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

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval: Après celui qui dit que le Canada n'est pas brisé, c'est au tour de celui qui veut le briser.

Des députés: Ha, ha!

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le ministre, lors de sa conférence du 12 février dernier devant Propulsion Québec, votre collègue a dit: « [...] l'analyse que nous avons faite est que le réseau routier est parfaitement adéquat pour répondre aux besoins que nous avons. »

J'aimerais savoir s'il est possible de déposer cette fameuse analyse au Comité pour que nous puissions la consulter, nous aussi. Je suis très curieux d'en voir le contenu.

L'hon. Pablo Rodriguez: Il s'en vient. Vous le lui demanderez.

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous n'avez pas vu cette analyse?

L'hon. Pablo Rodriguez: J'ai vérifié, mais je ne l'ai pas ici.

Non, je ne l'ai pas vue.

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous ne l'avez pas vue. Savez-vous si elle existe?

L'hon. Pablo Rodriguez: Il faudrait le lui demander.

Vous faites évidemment allusion à M. Guilbeault, qui a dit clairement que je parlais du troisième lien. Il s'agit donc d'un projet très précis, dans ce cas-là.

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Vous ne savez donc pas non plus si elle existe.

L'hon. Pablo Rodriguez: Il va venir.

M. Xavier Barsalou-Duval: Oui, c'est cela. Il va pouvoir nous le dire.

Monsieur le ministre, on parle de projets routiers, mais on parle aussi de financer des solutions de rechange aux routes. On dit parfois qu'il y a un manque de choix parmi ces solutions et que, si on veut que les gens passent de la route au transport en commun, il faut les aider à le faire.

Je vais vous faire une confidence. Ce matin, je suis venu en voiture. J'ai pris une voiture électrique. C'est mieux.

Malheureusement, en partant du Québec, il y a beaucoup de circulation pour se rendre à Ottawa. Je pense que vous commencez à savoir où je m'en vais.

Il y a un projet très important défendu par des gens de Gatineau, de Hull, d'Aylmer et de partout en Outaouais, qui aimeraient voir enfin un tramway arriver chez eux.

Votre collègue M. Greg Fergus disait, en août 2023, qu'une annonce était imminente, qu'une annonce serait faite en septembre 2023. Nous sommes rendus en mars, c'est-à-dire presque six mois plus tard.

Vous avez vous-même dit, en novembre 2023, qu'une annonce serait faite « dans quelques semaines » et que « de bonnes nouvelles » s'en venaient. Vous disiez que de bonnes nouvelles allaient être annoncées sous peu « concernant le financement des études et la suite du projet ».

J'aimerais savoir si vous pouvez aujourd'hui nous annoncer ces fameuses bonnes nouvelles pour la suite du projet, que tout le monde aimerait voir se réaliser pour décongestionner la région de l'Outaouais.

L'hon. Pablo Rodriguez: Nous l'espérons aussi, moi et mon gouvernement.

Comme vous le savez, monsieur Barsalou-Duval, le transport en commun est pour nous une priorité absolue. Nous avons investi des sommes records. D'après ce que je comprends, c'est un projet qui est également important pour le gouvernement du Québec.

Oui, il va y avoir de bonnes nouvelles. J'ai peut-être parlé un peu vite en disant « dans quelques semaines ». J'aurais dû dire que cela prendrait un peu plus de temps. Toutefois, des discussions se poursuivent. J'en ai discuté de vive voix avec la ministre Bibeau à quelques reprises, car il doit y avoir des études préalables à ce sujet. Nous serons présents pour le financement de ces études.

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous annoncez donc aujourd'hui qu'il y aura de l'argent du fédéral pour ce projet.

L'hon. Pablo Rodriguez: Nous sommes intéressés, parce que, comme vous le savez, cela touche le transport en commun.

Évidemment, l'idéal serait de désengorger les routes, de changer cette façon de voyager.

J'habite du côté du Québec, moi aussi. Je me suis également tapé la circulation ce matin.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je dis cela parce que le gouvernement du Québec, la Société de transport de l'Outaouais, ou STO, et la Ville de Gatineau se sont engagés. Il manque juste le gouvernement fédéral.

Nous sommes très impatients de le voir pour vrai.

L'hon. Pablo Rodriguez: Nous nous sommes engagés...

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends que cela s'en vient. Est-ce que ce sera...

L'hon. Pablo Rodriguez: ... en matière d'infrastructure.

M. Xavier Barsalou-Duval: ... demain matin? Est-ce que ce sera au cours des prochains jours?

Cela fait tout de même plusieurs mois déjà.

L'hon. Pablo Rodriguez: Vous avez hâte, n'est-ce pas?

Nous nous sommes engagés sur le plan des études. Québec s'est engagé aussi sur le plan des études. Il n'y a pas de sommes prévues actuellement pour le financement global.

• (1125)

M. Xavier Barsalou-Duval: C'est cela. Nous voulons voir l'argent pour les études.

L'hon. Pablo Rodriguez: Nous allons être là pour les études.

M. Xavier Barsalou-Duval: Me reste-t-il encore du temps, monsieur le président?

Le président: Il vous reste deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: C'est parfait.

J'ai une autre question concernant le transport en commun, puisque nous parlons de solutions de rechange quant aux routes.

Il y a un projet qui me tient beaucoup à cœur et dont on a entendu parler assez récemment. On dit souvent qu'il n'y a pas de possibilité autre que la voiture en région, mais, en fait, il y en a une, que ce soit en Gaspésie, au Bas-Saint-Laurent, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, en Abitibi ou même en Mauricie. Ce sont les trains de VIA Rail.

Malheureusement, la plupart de ces trains datent des années 1940 ou 1950. Les voitures tombent en ruine. On dit même qu'il pourrait y avoir des bris de service prochainement. On a besoin d'investissements massifs dans les trains de VIA Rail pour les régions. Des trains qui sont plus âgés que mon grand-père, ce n'est pas rien.

Votre gouvernement pourrait-il décider d'investir de l'argent dans ce domaine? Pourrait-il décider de renouveler le parc pour qu'il n'y ait pas de bris de service au cours des prochaines années?

L'hon. Pablo Rodriguez: C'est une excellente question. Nous sommes tout à fait au courant de ce dossier. Je fais beaucoup de pressions pour aller chercher des sous.

Ce serait intéressant si vous, monsieur Barsalou-Duval, et d'autres pouviez m'aider et parler à ma collègue pour qu'on investisse de façon importante dans ces locomotives. C'est vrai qu'elles datent d'un bout de temps.

C'est une chose que nous souhaitons faire, en tant que gouvernement. Disons-le honnêtement: dans le contexte actuel, c'est très cher. Nous souhaitons tout de même aller de l'avant.

D'ailleurs, nous allons de l'avant...

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous savez cependant que le processus d'approvisionnement prend environ 10 ans et qu'il reste moins de 10 ans de vie utile à ces wagons.

Pouvez-vous donc...

L'hon. Pablo Rodriguez: Non, ce n'est pas du tout cela...

M. Xavier Barsalou-Duval: Pouvez-vous donc nous garantir qu'il n'y aura pas de bris de service, que les gens en région auront un service, qui pourrait d'ailleurs être bonifié? Je dis cela parce qu'on s'entend pour dire que le service actuel n'est pas très bon.

L'hon. Pablo Rodriguez: Nous avons parlé avec des constructeurs de trains, des experts du domaine.

D'ailleurs, honnêtement, j'ai parlé pas plus tard que ce matin avec des gens qui travaillent dans le secteur des trains. Ils nous disent qu'il existe en effet des façons de réparer les trains.

De plus, tout un débat a cours sur l'orientation que prendra le transport par train. Pour l'instant, il fonctionne au diésel. Or, on se demande si on doit tout changer tout de suite pour racheter des locomotives au diésel, ou si on doit attendre encore un peu pour acheter des locomotives hybrides, qui pourraient fonctionner en partie au diésel et en partie à l'électricité, grâce à un réseau ou à des batteries.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes. Nous vous écoutons.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre.

Le débat que nous avons aujourd'hui porte essentiellement sur l'équilibre entre les investissements dans les infrastructures routières et les investissements dans le transport en commun. C'est la manière dont votre gouvernement présente ce débat. La question du transport en commun soulève beaucoup de préoccupations.

Je représente une circonscription rurale située au nord de la Colombie-Britannique. Pour les gens de ma circonscription qui n'ont pas de voiture, les options de transport sont beaucoup moins nombreuses qu'il y a 50 ans, je pense. La société Greyhound a complètement cessé ses activités au Canada et, dans plusieurs régions, le service ferroviaire voyageurs est moribond.

Votre gouvernement s'est engagé dans un projet de construction d'un réseau de service ferroviaire voyageurs entre Toronto et la ville de Québec, et il a pour ainsi dire privatisé ce corridor. Avant de protester contre l'emploi du terme « privatisation », permettez-moi de dire qu'il y a de facto privatisation quand un consortium privé conçoit, finance, construit et exploite un réseau ferroviaire.

Ce corridor, comme vous le savez pertinemment, génère actuellement 95 % des revenus de VIA Rail pour l'ensemble du pays. Il va sans dire que pour ce qui a trait aux revenus voyageurs, ce corridor joue un rôle très important dans la rentabilité à long terme de VIA Rail. Ces revenus sont essentiels au maintien du service ferroviaire dans la région que je représente, et même pour l'élargissement de l'offre dans le futur.

Comment la société VIA Rail arrivera-t-elle à maintenir les itinéraires de longue distance à l'échelle du pays avec seulement 5 % des revenus?

L'hon. Pablo Rodriguez: Le train auquel vous faites allusion va jouer un rôle essentiel parce que nous voulons changer

[Français]

le comportement des gens.

[Traduction]

C'est un gros morceau... Je ne connais pas la proportion exacte de voyageurs qui circulent entre Québec et Toronto...

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, permettez-moi de vous interrompre. Je vous parle de la Colombie-Britannique. Comment le train entre...

L'hon. Pablo Rodriguez: J'y arrive. Soyez patient.

M. Taylor Bachrach: D'accord, mais nous avons peu de temps.

L'hon. Pablo Rodriguez: Nous nous sommes attaqués à cette partie du réseau parce que c'est celle où il y a le plus de voyageurs. Cela dit, nous sommes parfaitement conscients qu'il y a des besoins ailleurs, et nous sommes parfaitement conscients, comme je l'ai dit d'entrée de jeu, que les défis sont différents pour les gens qui vivent en région. Tout le monde ne vit pas à Montréal ou à Toronto, et c'est tant mieux.

Il faudra réfléchir à ce qui pourra être fait en matière d'investissements dans le transport ferroviaire et les liaisons, de la même façon que nous l'avons fait pour ce projet. Il faut quand même garder en tête que la proportion de la population qui vit dans la région desservie est énorme.

• (1130)

M. Taylor Bachrach: D'accord. Mon interprétation est que vous seriez disposé à soutenir financièrement les itinéraires de longue distance de VIA Rail.

VIA Rail a dit très clairement à votre gouvernement qu'il faut investir en priorité dans le renouvellement du parc. Certains des trains qui roulent actuellement au Canada comptent parmi les plus anciens dans le monde. Des voitures ont plus de 70 ans. Leur mécanique n'est pas éternelle. Le chef de la direction de VIA Rail nous a dit très clairement que si rien n'était prévu dans le budget de cette année pour le renouvellement du parc des itinéraires de longue distance, ils devront être abandonnés. Le matériel roulant ne durera pas éternellement et, d'ici 10 ans, il ne sera plus en état de service.

Est-ce que votre gouvernement est prêt à s'engager à acheter du nouveau matériel roulant pour les itinéraires de longue distance et à nous assurer que le service ferroviaire sera maintenu dans les régions comme celles que je représente dans le nord de la Colombie-Britannique, sur l'itinéraire du Canadien, entre Toronto et Vancouver, et sur celui qui se rend jusqu'à Churchill? Tout le matériel roulant sur ces itinéraires est extrêmement vétuste. Êtes-vous prêt à vous engager à renouveler ce parc?

L'hon. Pablo Rodriguez: Nous y travaillons, je vous l'assure. Nous sommes parfaitement conscients, comme je l'ai dit à M. Barsalou-Duval, que c'est une priorité absolue.

Permettez-moi toutefois de vous poser une question. Je vous assure, je ne veux pas faire de la propagande ni de la partisanerie. Devrais-je remplacer le parc demain matin et acheter des locomotives qui fonctionnent entièrement au diesel, ou est-ce qu'il vaudrait mieux attendre quelques années pour acheter des locomotives hybrides? C'est à cela que je dois réfléchir. Si j'achète du nouveau matériel maintenant et que je renouvelle le parc au complet, je vais me retrouver avec le même genre de locomotives polluantes.

M. Taylor Bachrach: Tout cela pour dire que vous auriez dû entamer ce processus il y a 20 ans. Vous nous demandez plus de temps, mais le problème est que nous sommes en crise.

L'hon. Pablo Rodriguez: Je n'ai pas demandé plus de temps. J'ai dit que je réfléchissais, et je vous invite à réfléchir avec moi.

M. Taylor Bachrach: Je vais répondre avec plaisir à votre question.

Je pense que nous devrions acheter de nouveaux trains qui seront prêts pour le futur, qui seront aussi efficaces que possible et qui nous aideront à lutter contre les changements climatiques. C'est clair.

Cependant, on nous a parlé d'un processus d'approvisionnement et de construction qui s'étendra sur 10 ans. Nos trains actuels ne seront plus en état de service en 2035. Cela signifie qu'il faut lancer le processus cette année puisque le matériel roulant devra être conçu sur mesure. Il faudra commencer par un processus d'approvisionnement concurrentiel — je sais que c'est tout un défi pour votre gouvernement —, qui sera suivi de l'étape de la construction. Ce processus prendra 10 ans. Il faut le mettre en route maintenant.

L'hon. Pablo Rodriguez: Nous collaborons avec VIA Rail.

Avez-vous quelque chose à ajouter à ce sujet, monsieur Thangaraj?

M. Arun Thangaraj (sous-ministre, ministère des Transports): Oui, merci.

Comme vous le savez, VIA Rail a fait l'acquisition de matériel pour le parc du corridor Toronto-Montréal. Nous avons collaboré avec VIA Rail pour une opération de contrôle de la sécurité du matériel roulant du train Le Canadien et d'autres itinéraires, et notamment pour ce qui est de l'entretien. Nous avons eu des discussions suivies au sujet des caractéristiques du nouveau matériel roulant, y compris les locomotives et les voitures, comme le ministre l'a dit. Nous avons parlé entre autres du système de propulsion.

Nous avons aussi discuté, avec VIA Rail et les constructeurs, d'un processus d'approvisionnement qui ne serait pas entièrement linéaire et qui ne prendrait pas nécessairement 10 ans, mais qui resterait concurrentiel et qui garantirait un bon rapport qualité-prix. Ces discussions sont en cours avec VIA Rail et les constructeurs.

M. Taylor Bachrach: Merci.

Le président: Merci à vous.

[Français]

La prochaine intervenante est Mme Vien.

Madame Vien, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Dominique Vien (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Rodriguez, je vous remercie de votre présence.

Pour faire suite à ce que vous avez dit, ce ne sont pas les députés présents autour de la table qui ont dit qu'il n'y aurait plus d'investissements dans le réseau routier, mais bien votre collègue le ministre de l'Environnement et du Changement climatique.

Monsieur Rodriguez, il y a quelques années, j'ai siégé au conseil des ministres du Québec. Je sais donc que le fait de s'immiscer dans les dossiers d'un collègue n'est pas tellement apprécié, normalement. Alors, quand un collègue se présente et veut parler d'un dossier qui concerne un autre collègue du conseil des ministres, la moindre des choses serait de l'en informer et d'obtenir son approbation.

Monsieur Guilbeault a dit que le gouvernement fédéral avait pris la décision de cesser d'investir dans de nouvelles infrastructures routières. Il l'a donc fait au nom du gouvernement du Canada, auquel vous appartenez.

Vous avait-il informé qu'il ferait cette déclaration, oui ou non?

L'hon. Pablo Rodriguez: Madame Vien, vous avez beaucoup d'expérience. J'ai suivi votre carrière à Québec.

M. Guilbeault a clarifié ses propos...

Mme Dominique Vien: Ce n'est pas ce que je vous demande, monsieur Rodriguez.

Vous a-t-il consulté?

L'hon. Pablo Rodriguez: Il ne peut pas me consulter à propos de quelque chose qu'il clarifie. Vous me demandez s'il m'a consulté à propos de quelque chose qu'il n'a pas dit.

• (1135)

Mme Dominique Vien: Monsieur Rodriguez, votre collègue, M. Guilbeault, a fait une déclaration importante par visioconférence devant un parterre. Il a dit qu'il n'investirait plus dans le réseau routier. Il a donc donné une gifle à un projet très important dans la région de Québec.

La question est la suivante, et elle est claire: vous a-t-il consulté au sujet de la déclaration qu'il allait faire devant des adeptes du transport collectif, oui ou non?

L'hon. Pablo Rodriguez: Nous avons eu plusieurs discussions sur le troisième lien. Vous le savez comme parlementaire et comme collègue. S'il dit qu'il fait référence au troisième lien, nous avons effectivement eu des discussions à ce sujet.

Mme Dominique Vien: Vous a-t-il consulté sur la question d'investir dans le réseau routier et le fait qu'il allait cesser de créer de nouveaux projets routiers, oui ou non?

L'hon. Pablo Rodriguez: M. Guilbeault n'est pas responsable des réseaux routiers. C'est M. Fraser et moi qui en sommes responsables...

Mme Dominique Vien: C'est grave, monsieur Rodriguez. Il a fait une déclaration disant qu'il n'allait plus, comme gouvernement, investir dans le réseau routier. Cela a un impact majeur partout au Canada, et en particulier dans nos régions rurales.

Je comprends donc que vous n'étiez pas au courant.

L'hon. Pablo Rodriguez: Je vous dis qu'il a clarifié ses propos. Il parlait du troisième lien...

Mme Dominique Vien: Soutenez-vous ce qu'il a dit?

L'hon. Pablo Rodriguez: Laissez-moi répondre un peu.

Mme Dominique Vien: C'est que vous ne répondez pas à ma question, monsieur Rodriguez.

L'hon. Pablo Rodriguez: C'est votre point de vue. Je pense que j'y ai répondu.

Laissons faire les suppositions et regardons les faits. Investissons-nous ou non dans les routes? Absolument. Madame Vien, j'ai une longue liste ici.

Mme Dominique Vien: C'est parfait.

Tout à l'heure, vous avez parlé de la région de Gatineau et vous avez dit que vous vouliez dépenser 70 millions de dollars.

Confirmez-vous que, avec cette somme, de nouveaux ponts seront construits?

L'hon. Pablo Rodriguez: De nouveaux quoi?

Mme Dominique Vien: Je parle de nouveaux ponts.

L'hon. Pablo Rodriguez: Non, on n'en est pas là.

Le tramway peut très bien passer par le pont du Portage. Il passerait par là. Cependant, au préalable, il faut financer ces études. C'est à cet égard que je dis que nous serons présents.

Mme Dominique Vien: Je voudrais vous parler du pont de Québec.

Le gouvernement libéral, auquel vous appartenez, a fait une promesse solennelle lors de la campagne électorale de 2015. Il a promis que, le 30 juin 2016, le dossier du pont de Québec serait réglé, sinon le gouvernement allait montrer les dents.

En octobre 2023, sept ans plus tard, votre parti, le Parti libéral, a soutenu que le dossier du pont de Québec était sur le point d'être réglé, que c'était imminent. C'était en 2023. Un an plus tard, en mars 2024, nous pensions que vous veniez à Québec pour nous annoncer une bonne nouvelle concernant le pont de Québec. Eh bien non, vous êtes venus nous redire encore une fois que ce serait réglé de façon imminente.

Je pense que, la seule réalisation du gouvernement libéral dans ce dossier, c'est l'épaisseur de la rouille sur le pont, monsieur Rodriguez.

Avez-vous, aujourd'hui, une date à donner pour la conclusion de ce dossier? Cela fait 2 821 jours que vous avez promis que ce dossier allait être réglé et nous en sommes encore au même point.

L'hon. Pablo Rodriguez: Vous êtes très impatiente et je suis d'accord avec vous. Moi aussi, je suis impatient relativement à ce dossier.

Nous avons réglé beaucoup de choses. Il en reste une dernière à régler avec le CN et quand ce sera fini...

Mme Dominique Vien: Arrêtez de nous dire des choses que nous savons, monsieur Rodriguez. Dites-nous des choses que nous ne savons pas, donnez-nous une date.

L'hon. Pablo Rodriguez: Vous ne le savez peut-être pas, si vous posez la question.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Je donne maintenant la parole à Mme Koutrakis.

Mme Annie Koutrakis: Merci, monsieur le président.

Je remercie également le ministre et tous les représentants de Transports Canada d'être ici, avec nous, ce matin.

Monsieur le ministre, seriez-vous d'accord pour dire que les investissements réalisés ont été essentiels pour soutenir notre réseau de transport partout au Canada? Plus particulièrement, pouvez-vous expliquer à quel point ces investissements ont été essentiels et continueront de l'être?

L'hon. Pablo Rodriguez: Absolument, ils le sont.

Il est important de mentionner aussi que ces fonds, par exemple le Fonds national des corridors commerciaux, sont utilisés partout. Je regardais aujourd'hui la liste et je mentionnais plus tôt que 4,1 milliards de dollars sont investis dans le Fonds et qu'ils sont répartis sur 213 projets.

Par exemple, il y a 12 projets en Alberta; M. Strahl sera intéressé de savoir qu'il y en a 52 en Colombie-Britannique. Il y en a au Manitoba et au Nouveau-Brunswick aussi. Je pourrais donner la liste complète des projets aux membres du Comité. Or ces projets sont pensés et conçus de façon stratégique. On se demande où on peut intervenir pour faciliter la circulation des biens ou éliminer un problème qui existe pour cette même circulation de biens.

Par exemple, si un train passe et bloque régulièrement la circulation, et qu'on se rend compte que c'est un passage pour de nombreux camions avec beaucoup de conteneurs, il serait peut-être bien de construire un viaduc. Ainsi, ni la circulation des trains ni la circulation des camions ne serait ralentie.

Le Fonds national des corridors commerciaux, que ce soit pour les routes ou pour son ensemble, est pensé, structuré et financé de manière à rendre ces corridors plus fluides et plus résilients, parce

que les changements climatiques existent et ont des répercussions. Les feux de forêt sont causés par ces changements climatiques. Prenons l'exemple des feux de forêt qu'il y a eu dernièrement. Lors de l'évacuation des villes, il y a eu des répercussions non seulement sur la vie des gens, mais aussi sur le commerce, en raison des routes qui étaient fermées. Nous investissons donc de façon stratégique pour la circulation de ces biens, mais également pour la résilience de l'infrastructure pour qu'elle soit moins touchée par les changements climatiques.

• (1140)

Mme Annie Koutrakis: Je vous remercie de votre réponse, monsieur le ministre.

La moitié de votre allocution d'ouverture portait sur les routes que ce gouvernement a financées d'un océan à l'autre, dans les communautés rurales et autochtones, et nous avons entendu le ministre Fraser dire la même chose avant vous.

J'aimerais vous donner l'occasion de nous expliquer pourquoi, d'après vous, nos honorables collègues conservateurs ont exigé votre présence, ici, aujourd'hui.

J'aimerais honnêtement savoir ce que vous en pensez.

L'hon. Pablo Rodriguez: Je pense que c'est pour des raisons purement politiques. Dans les faits, la personne qui va venir répondre aux questions de mes collègues est M. Guilbeault, qui sera ici tantôt.

Puisque je suis ici, cela me donne l'occasion de parler de l'ensemble des investissements qui concernent aussi mes collègues. Je pense à M. Strahl et à Mme Vien, notamment. Ils sont très contents lorsque nous investissons en Colombie-Britannique ou au Québec. Ce sont de bonnes nouvelles pour l'ensemble de la population.

Je pense de nouveau à la pandémie ainsi qu'aux répercussions que le bris dans les chaînes d'approvisionnement a eues sur le coût de la vie. Elles sont énormes. En tant que gouvernement, notre responsabilité est d'atténuer ces répercussions sur les chaînes d'approvisionnement et de nous assurer que nos camions roulent plus librement, que nos trains arrivent et partent à temps et que nos ports fonctionnent.

C'est, en partie, le rôle que joue ce programme.

Mme Annie Koutrakis: Je vais vous poser la même question que l'une de mes collègues a posée au ministre Fraser.

Y a-t-il actuellement une politique au gouvernement du Canada voulant qu'on n'investisse pas dans les infrastructures routières?

L'hon. Pablo Rodriguez: Absolument pas. Nous faisons des investissements. J'ai mentionné que, sur les fonds de 1,4 milliard de dollars, plus de 1 milliard de dollars sont alloués au financement de projets routiers. Nous pourrions discuter et parler de toutes sortes de choses théoriques, mais, dans les faits, j'ai une liste complète de projets que nous avons financés ou que nous allons financer.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis et monsieur le ministre.

Vous êtes le prochain intervenant, monsieur Barsalou-Duval. Vous avez la parole pour deux minutes et demie.

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

Je voulais revenir rapidement à la question du fameux train de la flotte de VIA Rail en région.

Le gouvernement du Québec a investi 872 millions de dollars pour réparer un tronçon du rail entre Matapédia et Gaspé qui était complètement abandonné et en mauvais état et sur lequel VIA Rail ne voulait plus circuler. Le gouvernement du Québec a pris le taureau par les cornes. Il a décidé de payer pour la construction et la réfection des rails afin que les trains reviennent enfin à Gaspé. Or VIA Rail nous a dit qu'elle n'était même pas certaine, avec le matériel roulant actuel, d'être en mesure d'offrir un service adéquat quand le temps viendra d'ouvrir ce tronçon à Gaspé.

Quel engagement votre gouvernement va-t-il prendre pour s'assurer que les gens de Gaspé auront le transport par train et que le gouvernement du Québec n'aura pas investi 872 millions de dollars pour rien?

L'hon. Pablo Rodriguez: Comme je vous l'ai mentionné tantôt, le renouvellement de la flotte est absolument essentiel.

Je vous poserai la question que j'ai posée plus tôt à M. Bachrach, et ce n'est pas une question de politique.

Je vais vous poser une question qui suscitera une réflexion à laquelle j'aimerais que vous participiez. Peut-être que cette question n'intéresse pas beaucoup les conservateurs.

Plutôt que de renouveler aujourd'hui l'entièreté de notre flotte avec du diésel, ne vaudrait-il pas la peine d'attendre un peu? Je ne le sais pas.

M. Xavier Barsalou-Duval: J'ai la réponse à votre question.

• (1145)

L'hon. Pablo Rodriguez: Je vous écoute, monsieur Barsalou-Duval.

M. Xavier Barsalou-Duval: En fait, je pense que la technologie hybride existe déjà. Il existe aussi déjà des technologies électriques pour les trains.

L'hon. Pablo Rodriguez: Non. J'ai déjà posé cette question.

M. Xavier Barsalou-Duval: Il est quand même possible d'avoir des technologies en ce moment qui permettent de répondre à cet enjeu.

Je voulais aussi aborder un autre sujet, parce que je n'ai pas beaucoup de temps.

Nous avons parlé du tramway de Gatineau, ainsi que de la flotte de VIA Rail en région. Nous avons aussi parlé du manque d'investissement de la part du fédéral. L'investissement est déficient, à mon sens. En fait, c'est un investissement qu'on attend toujours. Or, j'ai vu aussi que le gouvernement du Québec a dénoncé, hier, le fait que votre gouvernement n'avait prévu aucun investissement pour le transport collectif au cours des trois prochaines années, et cela les inquiète. Cela inquiète aussi les sociétés de transport, et pas seulement la Société de transport de Montréal, mais aussi d'autres sociétés de transport ailleurs au Canada. Elles vous ont écrit pour vous faire part de leurs inquiétudes, parce que ça ne va pas bien dans le transport en commun, en ce moment.

Dans ce contexte, croyez-vous que votre gouvernement devra en faire davantage pour les aider? On constate que tout le monde trouve que vous n'en faites pas assez pour ce secteur.

L'hon. Pablo Rodriguez: Je présume que vous avez posé cette question à mon collègue, parce que cela relève d'Infrastructure...

M. Xavier Barsalou-Duval: Non. Je parle des transports en commun.

L'hon. Pablo Rodriguez: Oui, mais cette question ne relève pas de mon ministère. Cette question relève d'Infrastructure Canada.

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous êtes quand même le lieutenant du Québec.

L'hon. Pablo Rodriguez: Bien sûr, vous pouvez me parler en tant que lieutenant du Québec...

Nous investissons et nous allons continuer d'investir de façon massive. J'ai discuté avec mon homologue du Québec, Mme Geneviève Guilbault, au sujet du financement de transports en commun. Toutefois, il faudrait poser cette question spécifiquement à mon collègue. J'ai aussi annoncé récemment des projets de transport en commun avec Mme Guilbault.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval et monsieur le ministre.

[Traduction]

Le prochain intervenant sera M. Bachrach, pour deux minutes et demie.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, avez-vous communiqué personnellement avec Flair Airlines après l'abandon de plus de 100 passagers au Mexique la fin de semaine dernière?

L'hon. Pablo Rodriguez: Mon sous-ministre l'a fait.

M. Taylor Bachrach: Et pourquoi ne l'avez-vous pas fait vous-même?

L'hon. Pablo Rodriguez: Je ne l'ai pas fait parce qu'il l'avait déjà fait.

M. Taylor Bachrach: À quels recours ces passagers ont-ils droit?

L'hon. Pablo Rodriguez: Flair Airlines, comme toute autre société, doit leur fournir au minimum des indemnités de repas et d'autres choses du genre, et elle doit leur réserver...

M. Taylor Bachrach: Mais c'est trop tard pour tout cela.

L'hon. Pablo Rodriguez: Puis-je terminer?

En fait, la bonne nouvelle est qu'ils ont tous quitté le Mexique. Ils sont tous rentrés au Canada.

Flair Airlines devait leur réserver un autre vol le plus rapidement possible, à bord de ses propres avions ou de ceux d'un autre transporteur.

La question est complètement hors sujet, mais elle est néanmoins importante, même si elle ne concerne pas les routes.

C'est pour ce genre de situations que nous avons établi les droits des passagers. Nous avons par la suite réalisé qu'il y avait des lacunes, et nous avons demandé... Je ne me souviens plus du nom de l'Office des transports du Canada en anglais.

M. Arun Thangaraj: Canadian Transportation Agency.

M. Taylor Bachrach: Je sais tout cela, monsieur le ministre...

L'hon. Pablo Rodriguez: D'accord.

L'hon. Pablo Rodriguez: Nous attendons ses recommandations, mais c'est clair que les transporteurs aériens doivent faire mieux.

M. Taylor Bachrach: Est-ce que Flair Airlines a contrevenu au Règlement sur la protection des passagers aériens?

Vous parlez des règles et de leur obligation de les suivre. Vous avez pris une bonne partie du temps pour nous l'expliquer.

Flair Airlines a manifestement contrevenu au Règlement sur la protection des passagers aériens. Je crois que c'est ce que votre sous-ministre vous murmure à l'oreille en ce moment même.

Qu'avez-vous fait pour ces passagers? Ils ont dû se débrouiller seuls pour revenir au Canada.

L'hon. Pablo Rodriguez: Tout d'abord, ce n'est pas moi qui vais défendre les gros transporteurs aériens. Ils sont tout à fait en mesure de le faire eux-mêmes. En réalité, ils peuvent tous le faire beaucoup mieux que moi.

Ce n'est pas à moi de trancher si une société est responsable ou non. Si un passager en transit est resté coincé là-bas, il doit déposer une plainte...

M. Taylor Bachrach: C'est ma prochaine question.

L'hon. Pablo Rodriguez: L'Office va ensuite établir si la plainte est fondée et s'assurer qu'il sera indemnisé, s'il y a lieu.

M. Taylor Bachrach: C'est formidable.

Ma prochaine question s'adresse à M. Bijimine.

Combien de plaintes sont en attente de traitement à l'Office des transports du Canada?

M. Serge Bijimine (sous-ministre adjoint, Politiques, ministère des Transports): Nous en sommes à 70 000 plaintes environ.

M. Taylor Bachrach: Vous avez bien dit 70 000 plaintes? C'est tout à fait ahurissant.

Air Canada m'a envoyé un courriel pour m'informer que le traitement de ma plainte par l'Office pourrait prendre jusqu'à trois ans, et que je devrais accepter les 150 \$ que la société m'offre plutôt que d'attendre les milliers de dollars qu'elle me doit.

Est-ce qu'un délai d'attente de trois ans vous semble réaliste?

M. Serge Bijimine: Un nouveau processus a été mis en place pour accélérer le traitement plus rapide des plaintes. Nous avons constaté un grand progrès depuis quelques mois.

M. Taylor Bachrach: L'arriéré augmente. Comment pouvez-vous parler de progrès?

Le président: Merci, monsieur Bijimine, et merci, monsieur Bachrach.

M. Serge Bijimine: Le nombre de plaintes a augmenté, mais le temps de traitement a diminué considérablement.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

La prochaine intervenante est Mme Vien.

Madame Vien, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Dominique Vien: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, vous êtes sur la sellette aujourd'hui.

L'hon. Pablo Rodriguez: Oui, et j'aime cela.

Mme Dominique Vien: Nous avons beaucoup de récriminations à formuler.

Il y a quelques instants, j'ai parlé du pont de Québec, pour lequel on attend un règlement depuis 7 ans, 8 mois et 21 jours. D'une année à l'autre, vous nous promettez que ce dossier va être réglé.

Il y a un autre dossier en cours dans la région de Québec, soit celui du chantier maritime de Lévis, dans ma circonscription. La bonne nouvelle, c'est que ce chantier a été intégré à la Stratégie nationale de construction navale. D'ailleurs, tout le monde s'est réjoui de cette annonce faite il y a un an.

Cela dit, depuis un an, nous sommes sans nouvelle quant à ce contrat, qui est censé être signé avec le gouvernement du Canada. Des contrats de 8,5 milliards de dollars sont attendus. Grâce à ces contrats, 1 800 emplois pourraient être créés, ce qui est énorme pour la région de Québec et, évidemment, pour la circonscription que je représente. Ce sont 1 000 fournisseurs, de partout au Québec, qui sont liés au chantier et qui attendent. Cela ne touche donc pas seulement l'entreprise maritime de Lévis, mais aussi tout l'écosystème qui est autour. Cela fait un an qu'on a annoncé que la Stratégie nationale de construction navale allait inclure le chantier Davie, à Lévis.

Ce dossier va-t-il être aussi mal géré que celui du pont de Québec, monsieur le ministre?

• (1150)

L'hon. Pablo Rodriguez: Je vous remercie de faire état de tout ce dont le chantier Davie va bénéficier. Le gouvernement libéral l'a inclus dans la stratégie navale. Il en avait été totalement exclu par le gouvernement conservateur précédent.

Tous les...

Mme Dominique Vien: Je vous ai donné le crédit, monsieur le ministre. Pouvez-vous répondre à ma question? À quel moment le chantier Davie va-t-il avoir une réponse quant aux 8,5 milliards de dollars qui sont attendus? Des pères et des mères de famille qui y travaillent ainsi que 1 000 entreprises québécoises attendent ces contrats.

M. Angelo Iacono: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Mme Dominique Vien: Donnez-moi une date, monsieur le ministre.

Le président: Madame Vien et monsieur le ministre, je vais arrêter le chronomètre, afin que M. Iacono ait la chance de faire son rappel au Règlement.

Vous avez la parole, monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le président.

Je sais que ce sont des sujets très émotifs, mais il ne faut pas oublier que lorsqu'on parle en même temps, l'interprétation ne peut pas être faite correctement.

Même si on n'est pas d'accord avec lui, il faut laisser au ministre le temps de répondre aux questions.

Le président: Merci, monsieur Iacono.

Chers collègues, je vous demande de faire attention. Nos interprètes font un travail exceptionnel et il faut faire preuve de respect à leur égard.

Merci beaucoup.

Madame Vien, je vais redémarrer le chronomètre. Il vous reste deux minutes.

Mme Dominique Vien: Monsieur le président, c'est un dossier majeur pour la région de Québec, pour Lévis, pour Bellechasse et pour Les Etchemins. Ce sont 8,5 milliards de dollars qui sont attendus.

La stratégie navale a inclus le chantier l'année passée. À quelle date annoncera-t-on que le dossier est réglé, que les contrats sont annoncés, que les hommes et les femmes peuvent être engagés au chantier et commencer à travailler et que les 1 000 fournisseurs du chantier peuvent commencer à faire des affaires avec le chantier maritime?

L'hon. Pablo Rodriguez: Je ne suis pas sûr que ce soit une bonne idée, pour vous, de soulever cette question. Vous savez très bien, ou vous l'avez oublié, que le gouvernement conservateur a exclu le chantier maritime Davie en donnant tout à d'autres chantiers.

Maintenant, il va y avoir de l'emploi. Deux traversiers sont là, et ils jouent un rôle fondamental. Il va y avoir des milliers d'emplois, beaucoup de projets, beaucoup d'investissements. Nous sommes contents. Là-dessus, nous sommes d'accord avec vous, madame Vien, que ce chantier joue un rôle fondamental. C'est pour cette raison que nous l'avons inclus dans la Stratégie nationale de construction navale et que nous finançons les traversiers.

Il y a également du travail préalable à faire pour ce qui est de la remise à niveau de ce chantier, et c'est ce que nous sommes en train de faire. Nous nous sommes engagés à y faire construire des traversiers; ce sera bon pour vous, pour les gens là-bas, et même pour des entreprises de partout au Québec.

Mme Dominique Vien: Je ne veux pas vous interrompre, monsieur le ministre. Je veux être très respectueuse envers nos intérêts.

À quel moment les contrats seront-ils annoncés? Donnez-moi une date. C'est cela, ma question que je pose. Ma question est tellement simple.

L'hon. Pablo Rodriguez: Cela a été annoncé.

Mme Dominique Vien: Donnez-moi la date où nous allons avoir les contrats. Nous n'avons pas de contrats depuis un an.

L'hon. Pablo Rodriguez: Le chantier Davie fait partie de la Stratégie nationale de construction navale grâce au gouvernement libéral. On a annoncé qu'il va avoir le contrat de deux traversiers. Cela a été annoncé.

Mme Dominique Vien: Vous êtes le lieutenant du Québec, alors vous devriez avoir cette information.

L'hon. Pablo Rodriguez: Le gouvernement conservateur a complètement oublié le chantier Davie. Tout le monde le sait. Nous n'avons pas besoin de l'annoncer.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[Traduction]

C'est M. Badawey qui va clore cette partie.

Monsieur Badawey, vous disposez de quatre minutes. Nous vous écoutons.

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

Monsieur le ministre, le Comité vous a invité pour que vous nous parliez des investissements dans les routes. J'ai une question très précise à ce sujet. J'aimerais savoir si le gouvernement fédéral investit dans les routes et s'il va continuer à le faire.

L'hon. Pablo Rodriguez: Oui, absolument.

● (1155)

M. Vance Badawey: Bien entendu, comme vous l'avez mentionné précédemment, cela fait partie... Tout ce que vous avez dit dans la première partie de vos réponses aux questions sur les chaînes d'approvisionnement et les réseaux multimodaux était très juste. Je ne vais pas vous demander de le répéter. Cependant, les investissements dans les routes ont des ramifications qui touchent plusieurs ministères, dont ceux de la Sécurité publique, de l'Environnement, du Tourisme et de l'Infrastructure. Je vous vois à l'œuvre, et je sais que vous et les autres ministres déployez énormément d'efforts pour assurer la robustesse de ces réseaux.

J'aimerais me concentrer sur l'économie.

Comme vous le savez, je reviens tout juste de Washington, où je me suis rendu avec un député conservateur et un député néo-démocrate. Nous avons eu d'excellentes discussions avec des membres du Congrès et du Sénat concernant l'intégration des chaînes d'approvisionnement et, comme vous l'avez souligné tout à l'heure, l'importance de cette intégration à l'échelle nationale.

Cela dit, nos visites à Washington... Nous avons bien compris que les leaders économiques de nos deux pays accordent la priorité aux pôles axés sur la proximité, qui favorisent une concentration des installations de production et les sites de vente dans une même région. Cette concentration simplifie la logistique, mais elle permet aussi d'améliorer la gestion des stocks et d'accélérer la réponse aux demandes du marché. J'insiste sur ce point.

Cela dit, quelle importance vous et le ministère accordez-vous à la participation à l'échelle nationale et binationale, ce qui est tout aussi important, aux investissements de capitaux visant à renforcer la capacité de transport à l'intérieur de ces pôles de proximité et à améliorer les chaînes d'approvisionnement dans leur ensemble pour garantir une meilleure fluidité binationale et consolider la relation économique entre nos deux pays?

L'hon. Pablo Rodriguez: C'est très important.

Je tiens à vous remercier, monsieur Badawey, d'avoir participé à ces importantes rencontres à Washington. Je remercie également vos collègues de l'opposition de tirer parti de cette possibilité de participer à ces visites et à ces réunions fructueuses pour échanger des idées et nous permettre à tous de faire mieux pour notre pays.

Très franchement, les raisons pour lesquelles je suis ici sont purement politiques. En fait, je ne comprends pas vraiment pourquoi je suis ici. Il aurait été facile de me demander une liste complète de projets, et je leur aurais donné cette liste. C'est gratuit. Je pourrais encore leur donner cette liste s'ils me la demandent, mais ils ne le feront pas.

Mais bon... Vos voyages aux États-Unis et le financement que nous injectons dans ces pôles régionaux, de même que nos investissements stratégiques jouent un rôle fondamental dans notre économie.

Vous savez, monsieur Badawey — parce que vous et moi avons eu l'occasion de discuter des corridors commerciaux —, à quel point il est important d'être actifs sur ce front si nous voulons éviter d'avoir une structure disparate et faire en sorte que l'ensemble soit plus fluide, plus robuste et plus résilient aux changements climatiques. Je suis convaincu que les efforts que déploie le gouvernement par l'intermédiaire du FNCC et de plusieurs ministères, comme vous l'avez mentionné, sont absolument essentiels.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le ministre.

Je tiens à souligner vos efforts et ceux du ministère, particulièrement dans ma région. Je sais à quel point les investissements du FNCC ont été bénéfiques pour la région des Grands Lacs, le canal Welland et différents ports du pays.

Ma dernière question portera sur l'importance de ces investissements. La numérisation, les données et la gestion des actifs, dont une partie est vieillissante, que ce soit dans le port de Montréal, le port de Vancouver ou d'autres ports de la voie maritime du Saint-Laurent et de la région des Grands Lacs... À quel point est-il important de les aider à intégrer ce réseau multimodal et à gérer leurs actifs, dont certains sont vieillissants?

L'hon. Pablo Rodriguez: C'est fondamental. Nous faisons des investissements stratégiques dans certains de ces actifs. Le FNCC nous a permis d'investir dans certains de ces projets et de ces actifs.

Le système dans son ensemble ne peut pas fonctionner si un de ses éléments est déficient ou sous-financé. C'est pourquoi nous sommes très actifs grâce au FNCC, que vous connaissez sans doute mieux que moi puisque vous faites partie de ce comité depuis le début. Je tiens à vous remercier de m'avoir fait profiter d'une partie de vos connaissances et de votre expérience. Vous m'avez permis de m'améliorer un petit peu. Merci.

M. Vance Badawey: Ce réseau multimodal est la principale raison pour laquelle nous allons continuer à investir dans les routes, n'est-ce pas?

L'hon. Pablo Rodriguez: Oui. C'est tout à fait juste.

M. Vance Badawey: Merci.

L'hon. Pablo Rodriguez: Je vous en prie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

[Français]

Merci, monsieur le ministre...

[Traduction]

L'hon. Pablo Rodriguez: Merci de l'invitation.

[Français]

Le président: ... d'avoir pris le temps d'être, ici, au Comité. Nous vous en sommes vraiment reconnaissants.

[Traduction]

Sur ce, chers collègues, nous allons de nouveau suspendre la séance pour quelques minutes afin de nous préparer à accueillir le ministre Guilbeault.

● (1155)

(Pause)

● (1205)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

[Français]

Chers collègues, pour la troisième heure de la réunion, nous accueillons l'honorable Steven Guilbeault, député et ministre de l'Environnement et du Changement climatique.

Il est accompagné de représentants de l'Agence Parcs Canada: M. Ron Hallman, président et directeur général; M. Andrew Campbell, vice-président principal, Opérations; et M. David Miller, vice-président, Biens immobiliers et actifs.

Je vous souhaite la bienvenue à tous. Nous sommes heureux de vous revoir aujourd'hui.

[Traduction]

Comme nous sommes un peu pressés, monsieur le ministre, nous allons sans plus tarder entendre votre déclaration liminaire de cinq minutes.

Vous avez la parole, monsieur.

[Français]

L'hon. Steven Guilbeault (ministre de l'Environnement et du Changement climatique): Merci beaucoup, monsieur le président.

Avant de commencer, j'aimerais souligner que nous nous trouvons sur le territoire traditionnel non cédé de la nation anishinabe algonquine, qui est depuis longtemps l'intendante des terres que nous partageons aujourd'hui.

J'aimerais également remercier le Comité de me donner l'occasion de discuter des investissements considérables de Parcs Canada dans l'infrastructure, y compris dans la construction et l'entretien de routes.

Je suis accompagné aujourd'hui de plusieurs représentants de Parcs Canada: M. Ron Hallman, président et directeur général; M. Andrew Campbell, vice-président principal, Opérations; et M. David Miller, vice-président, Biens immobiliers et actifs.

Comme le Comité le sait, Parcs Canada est responsable de quelque 3 300 kilomètres de routes d'un bout à l'autre du pays, y compris des tronçons de la Transcanadienne qui traversent les parcs nationaux des montagnes Rocheuses et de l'Est du Canada. Lorsqu'elles sont mises en ligne droite, ces routes vous mènent directement de Vancouver à Toronto. Ce réseau est essentiel. Chaque année, ces routes sont utilisées par plus de 20 millions de personnes qui visitent les lieux historiques nationaux, les parcs nationaux et les réserves de parc national partout au Canada.

● (1210)

[Traduction]

Plus encore, beaucoup de ces autoroutes et de ces routes sont des éléments essentiels des corridors de transport locaux, régionaux et nationaux à l'échelle du pays. Elles jouent un rôle déterminant dans l'infrastructure essentielle qui assure la sécurité des communautés, qui relie les économies régionales et nationales entre elles et qui constitue un élément central de l'industrie canadienne du tourisme.

Notre gouvernement comprend que ce réseau joue un rôle essentiel dans notre société parce qu'il permet la circulation sûre, fiable et efficace des personnes, des biens et des services.

Notre gouvernement a investi près de 1,6 milliard de dollars depuis 2015 pour assurer l'entretien, l'amélioration et le renforcement de l'infrastructure routière existante dans les lieux administrés par Parcs Canada. Des sections entières ont été élargies, 40 kilomètres de voies de dépassement ont été ajoutés le long de la Transcanadienne, et de nouveaux passages ont été ajoutés pour accroître la sécurité des automobilistes et de la faune. Ces nouveaux passages favorisent la connectivité entre les écosystèmes, ce qui est vital.

Les investissements dans l'infrastructure de Parcs Canada ont vraiment changé les choses. L'état de 87 % des routes et de 67 % des ponts qui y sont associés est maintenant jugé bon ou acceptable, ce qui représente une augmentation de 45 % et de 20 %, respectivement, depuis 2016.

Les membres du Comité ont sans doute entendu parler de nos investissements plus récents.

[Français]

Au Québec, par exemple, Parcs Canada a investi plus de 55 millions de dollars dans l'amélioration de la route de la Promenade, dans le parc national de la Mauricie, un corridor clé de 63 kilomètres qui traverse le parc.

[Traduction]

À Terre-Neuve-et-Labrador, plusieurs importants corridors de transport locaux et régionaux traversant des terres administrées par Parcs Canada sont en voie d'être mis à niveau. Il s'agit notamment de la route 436 dans le lieu historique national de L'Anse aux Meadows, de la route 430 et de la route 431 dans le parc national du Gros-Morne. Plus de 45 millions de dollars sont également destinés à l'amélioration de la route transcanadienne qui traverse le parc national Terra-Nova.

En Alberta, des travaux de réhabilitation de la route 93 nord qui traverse les parcs nationaux de Banff et de Jasper, d'une valeur de 95 millions de dollars, sont en grande partie achevés. Les ponts le long de la route transcanadienne 16 à Yellowhead, qui traverse le parc national de Jasper, ont été mis à niveau pour faciliter le transport.

En Colombie-Britannique, le doublement d'un tronçon clé de la Transcanadienne dans le parc national Yoho a été achevé en 2021.

En outre, Parcs Canada étudie des moyens de renforcer la durabilité de son réseau routier. Des investissements récents ont permis d'augmenter la résilience des infrastructures aux tempêtes dont la fréquence et l'intensité augmentent en raison des changements climatiques, comme vous le savez.

Par exemple, dans le parc national de l'Île-du-Prince-Édouard, Parcs Canada investit 4,6 millions de dollars dans la remise en état de la promenade du Golfe afin de remédier aux effets de l'ouragan Fiona et de prévenir une nouvelle érosion et la perte potentielle de la chaussée.

D'autres initiatives sont axées sur l'utilisation plus durable des réseaux routiers. Nous remplaçons régulièrement des ponceaux ou nous installons des clôtures d'exclusion dans des points de passage de la faune, ce qui permet aux espèces aquatiques et aux petits et grands mammifères de traverser les routes plus facilement et en toute sécurité. En aménageant des passages supérieurs et inférieurs souvent impressionnants, Parcs Canada améliore la connectivité des habitats et réduit les collisions avec les véhicules. Ces efforts contribuent à assurer la sécurité des animaux sauvages et des gens.

En m'appuyant sur les travaux réalisés à ce jour, et conformément à l'engagement de longue date envers le transport durable dans nos parcs nationaux emblématiques, je suis impatient d'annoncer les détails d'un essai de carburant de remplacement dans le parc national de Banff à une date ultérieure. Le soutien de Parcs Canada au transport à faibles émissions et l'investissement dans l'infrastructure sont un exemple de l'engagement de notre gouvernement à faire preuve de leadership dans le contexte du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques.

[Français]

Pour conclure, Parcs Canada reconnaît le rôle essentiel que joue son réseau de routes pour relier les Canadiens et les Canadiennes et ses précieux espaces les uns aux autres. Parcs Canada accorde la priorité à la sécurité, à la fiabilité et à la résilience. Ce réseau est nécessaire à la fois pour s'assurer que nos enfants [difficultés techniques] qui viennent de l'école, et pour soutenir une économie florissante.

De plus, Parcs Canada s'engage à gérer l'infrastructure de manière saine et responsable et à toujours prendre les meilleures décisions pour notre environnement. C'est pourquoi nous avons investi 1,6 milliard de dollars dans les routes des lieux administrés par Parcs Canada depuis 2015. Plus récemment, le budget de 2022 prévoyait quelque 557 millions de dollars sur trois ans pour réaliser des projets d'infrastructure dans l'ensemble du vaste et varié portefeuille des biens de Parcs Canada, d'un océan à l'autre.

Merci beaucoup.

• (1215)

Le président: Merci, monsieur le ministre.

[Traduction]

Mme Lantsman va commencer notre tour de table.

Madame Lantsman, vous avez la parole pour six minutes.

Mme Melissa Lantsman (Thornhill, PCC): Monsieur le ministre, je vous remercie de vous joindre à nous, et merci également à vos fonctionnaires.

Je vais vous lire la citation qui vous a amené devant notre comité. Vous avez dit: « Notre gouvernement a pris la décision de ne plus investir dans de nouvelles infrastructures routières ».

Vous avez dit que vous n'aviez pas dit ça. Vous l'avez clairement dit. Vous avez dit que vous ne le pensiez pas.

Que vouliez-vous dire par « notre gouvernement a pris la décision de ne plus investir dans de nouvelles [routes] », si vous ne vouliez pas dire que notre gouvernement a pris la décision de ne plus investir dans de nouvelles routes?

[Français]

L'hon. Steven Guilbeault: Merci de la question.

En fait, ce que j'ai déjà dit à plusieurs reprises publiquement, et que je vais répéter devant le Comité aujourd'hui, c'est que j'aurais dû préciser que ces commentaires concernaient le projet du troisième lien que le gouvernement du Québec a parfois mis en avant et parfois abandonné. C'est un peu difficile à suivre, mais c'était vraiment lié au projet du troisième lien entre Québec et la Rive-Sud de Québec.

[Traduction]

Mme Melissa Lantsman: Monsieur le ministre, vos collègues vous ont jeté aux lions tout à l'heure sur ce point.

Je vais lire votre deuxième déclaration: « L'analyse que nous avons effectuée montre que le réseau actuel est tout à fait adéquat pour répondre à nos besoins. »

Je n'ai pas besoin de vous dire qu'il faut 29 minutes pour parcourir 10 kilomètres à Toronto. Il faut 19 minutes dans votre ville, Montréal. Bien sûr, ce n'est pas tout le monde qui habite à côté d'un métro.

Quelle est l'analyse que nous avons effectuée? Pouvez-vous nous citer une analyse précise?

[Français]

L'hon. Steven Guilbeault: Comme je l'ai dit, et je vais le répéter, je parlais précisément du projet du troisième lien.

[Traduction]

Mme Melissa Lantsman: Vous disposez d'une analyse précise à ce sujet. L'avez-vous communiquée au ministre des Transports? Il vous a jeté aux lions tout à l'heure en disant qu'il n'avait pas vu d'analyse. Êtes-vous disposé à lui en faire part, ou peut-être à la déposer à notre comité?

[Français]

L'hon. Steven Guilbeault: En fait, je pense que cela s'est perdu un peu dans la traduction. Je parlais d'analyses existantes. De nombreuses analystes faites au Québec démontrent qu'on n'a pas besoin de ce troisième lien entre Québec et la Rive-Sud ou Lévis. Ce sont...

[Traduction]

Mme Melissa Lantsman: Donc, quand vous dites...

[Français]

L'hon. Steven Guilbeault: Ce sont des études publiques.

[Traduction]

Mme Melissa Lantsman: ... « l'analyse que nous avons effectuée », vous parlez d'une analyse qui a été effectuée. Quelle analyse?

[Français]

L'hon. Steven Guilbeault: Cela me ferait plaisir de les communiquer au Comité. Ce sont des études qui ont été rendues publiques par de nombreuses et différentes organisations.

[Traduction]

Mme Melissa Lantsman: Il ne s'agit donc pas du tout d'une analyse que vous avez effectuée.

[Français]

L'hon. Steven Guilbeault: Comme je l'ai dit, ce sont des études publiques qui existent sur le fait que nous n'avons pas besoin d'un troisième lien entre Québec et Lévis.

[Traduction]

Mme Melissa Lantsman: La politique « plus de nouvelles routes » et l'analyse que vous n'avez pas effectuée... C'est la raison pour laquelle vous êtes ici.

Je le répète, à Toronto, il faut 29 minutes pour parcourir 10 kilomètres. À l'échelle mondiale, Toronto se classe au troisième rang

pour la lenteur de sa circulation. À Vancouver, il faut 23 minutes pour parcourir 10 kilomètres. À Winnipeg, c'est 19 minutes. À Montréal...

J'ai toute une liste de villes du pays, petites et grandes. Toutes ont un point en commun: les embouteillages. Nous avons besoin de routes, et je parle seulement ici des gens qui vivent en ville. Je suppose que vous savez qu'il est impossible d'emprunter une piste cyclable dans la plupart des circonscriptions rurales. Il est certain que vous ne pouvez pas vous rendre à pied au travail ou accompagner à pied vos enfants jusqu'à la patinoire.

Que voulez-vous dire lorsque vous affirmez que « le réseau actuel est tout à fait adéquat pour répondre à nos besoins »? C'est faux, de toute évidence. Il ne s'agit même pas d'une analyse, mais simplement de faits.

[Français]

L'hon. Steven Guilbeault: Comme je l'ai dit, je parlais précisément du projet du troisième lien entre Québec et la Rive-Sud. Je ne parlais pas de Montréal, Toronto, Winnipeg ou Vancouver.

Dans mon allocution préliminaire, je vous ai donné les détails concernant la somme investie de 1,6 milliard de dollars. Cela relève de ma responsabilité, par l'intermédiaire de Parcs Canada. C'est pour l'entretien et l'augmentation du réseau routier dans les différents segments de route dont Parcs Canada a la responsabilité.

Je pense qu'on peut s'entendre sur le fait que 1,6 milliard de dollars représente quand même une somme importante pour l'entretien, l'amélioration et l'augmentation du réseau routier dans différentes régions du pays.

[Traduction]

Mme Melissa Lantsman: Nous n'arrivons à rien, car vous n'assumez pas la responsabilité de la politique que vous avez annoncée au nom du gouvernement du Canada. Il est très clair que vous n'avez peut-être pas joué un rôle dans son élaboration.

[Français]

L'hon. Steven Guilbeault: Non, je prends la responsabilité de ne pas avoir été suffisamment précis dans cette déclaration. Je l'ai admis à plusieurs reprises publiquement, et je l'admets devant vous encore, aujourd'hui, à ce comité.

● (1220)

[Traduction]

Mme Melissa Lantsman: Je vais passer à autre chose.

Vous avez clairement rétro-pédalé, tout comme vous avez rétro-pédalé sur bon nombre des politiques que vous aviez présentées ou, pour dire franchement, le premier ministre a rétro-pédalé pour vous.

Sur ce point, la plupart des Canadiens s'opposent à une augmentation de la taxe sur le carbone et encore plus à l'augmentation prévue pour le 1^{er} avril.

Dans le cas où le premier ministre ne prévoirait aucune exclusion à votre politique emblématique et à la raison de votre présence ici, y a-t-il un scénario dans lequel...?

Vous faites beaucoup d'analyses et de sondages, vous devez donc voir précisément ce que les sondages disent, à savoir que 70 % des Canadiens sont contre et que 70 % des premiers ministres ont exprimé leur opposition. Différents chefs de parti et différents législateurs se sont tous prononcés contre votre augmentation de 23 % de la taxe le 1^{er} avril.

Mme Annie Koutrakis: J'invoque le Règlement, monsieur le ministre.

Mme Melissa Lantsman: Y a-t-il quelque chose que vous feriez personnellement pour changer votre approche?

Le président: Veuillez m'excuser, madame Lantsman, nous avons un rappel au Règlement. J'ai arrêté votre minutage.

Allez-y, madame Koutrakis.

Mme Annie Koutrakis: Plusieurs d'entre nous ont souligné des problèmes de pertinence, même avec des témoins que nous avons entendus plus tôt aujourd'hui.

Nous sommes ici pour discuter des propos que le ministre Guilbeault a tenus il y a plusieurs mois. Il comparait devant nous pour préciser ce qu'il voulait dire. Je ne vois pas où ma collègue veut en venir avec cette série de questions.

Le président: Merci, madame Koutrakis.

Madame Lantsman, vous étiez absente lorsque les ministres précédents ont comparu...

Mme Melissa Lantsman: J'ai regardé.

Le président: Nous avons beaucoup de questions. Pourrions-nous rester concentrés sur la raison de la présence du ministre?

Mme Melissa Lantsman: Monsieur le ministre, la taxe sur l'essence est prélevée et, bien sûr, tous les Canadiens paient à la pompe la taxe sur le carbone, qui va augmenter de 23 %. Si vous ne comprenez pas l'incidence de la taxe sur le carbone sur l'infrastructure routière, je ne peux rien faire pour vous.

J'ai une question à vous poser: interviendriez-vous personnellement pour annuler, dans tous les cas, l'augmentation de 23 % de la taxe sur le carbone en avril?

[Français]

L'hon. Steven Guilbeault: D'abord, je tiens à préciser que la Cour suprême du Canada a précisé qu'il ne s'agissait pas d'une taxe, puisque cela ne revenait pas dans les revenus généraux du gouvernement. C'est plutôt une redevance, et l'entièreté de cette redevance retourne aux Canadiens sous une forme ou une autre.

[Traduction]

Mme Melissa Lantsman: Ce n'est pas vrai non plus.

[Français]

L'hon. Steven Guilbeault: Vous parlez de l'augmentation du 1^{er} avril, et votre parti et votre chef en parlent aussi, sans jamais mentionner que les rabais augmentent également.

Si vous allez sur le site Web d'Environnement et Changement climatique Canada, vous verrez que, par province, les gens reçoivent plus qu'ils ne paient, là où le système fédéral s'applique.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci beaucoup, madame Lantsman.

[Traduction]

C'est maintenant le tour de Mme Murray.

La parole est à vous. Vous disposez de six minutes.

L'hon. Joyce Murray: Je vous remercie.

Bienvenue à notre comité, monsieur le ministre Guilbeault.

J'ai quelques questions liées à l'infrastructure.

Vous avez parlé tout à l'heure d'assurer la sécurité de la faune. L'un des problèmes que posent les routes et les autoroutes est lié à l'érosion des pneus qui libèrent de minuscules particules d'un agent de conservation appelé 6PPD, qui se combine ensuite à l'ozone pour créer un composé toxique pour la vie aquatique, pour le saumon coho, par exemple.

Je sais qu'aux États-Unis, l'EPA a commencé à s'attaquer à ce problème afin de protéger la diversité des écosystèmes et la faune. Environnement Canada ou Parcs Canada a-t-il pris le relais dans le dossier des particules de pneus en caoutchouc qui nuisent aux poissons?

L'hon. Steven Guilbeault: Je vous remercie de votre question.

Je n'ai pas cette information sous les yeux, mais peut-être que Ron Hallman ou Andrew Campbell l'ont. Sinon, nous nous ferons un plaisir de vous la transmettre.

Je ne pense pas que nous ayons cette information.

L'hon. Joyce Murray: Merci. Je vous en serais très reconnaissante.

Je suis également très intéressée par le lien entre les infrastructures et nos infrastructures naturelles.

Comme vous le savez, notre gouvernement s'est engagé à investir dans l'amélioration de l'état des infrastructures naturelles, notamment les milieux humides, les écosystèmes côtiers, les terres agricoles, les terres forestières, etc. J'aimerais savoir si Environnement Canada ou Parcs Canada a un rôle à jouer dans ces investissements. Quel type d'infrastructures naturelles...?

Nous savons que lorsqu'elles sont en santé, les infrastructures naturelles stockent et retiennent le carbone de sorte qu'il n'est pas rejeté dans l'atmosphère. Il s'agit là d'une question directement liée au climat.

Pouvez-vous nous parler d'investissements par rapport aux infrastructures naturelles?

• (1225)

L'hon. Steven Guilbeault: Oui. Nous sommes en voie d'investir plus de 5 milliards de dollars depuis le budget de 2018 dans différents projets de conservation et de remise en état à travers le pays.

Comme vous l'avez souligné à juste titre, un écosystème sain peut contribuer à stocker davantage de carbone. Un écosystème sain peut également être plus résilient face à certains effets des changements climatiques que nous observons, comme les incendies de forêt. Dans le cadre de différents programmes relevant du ministère de l'Environnement ou d'autres ministères, dont Ressources naturelles Canada, nous faisons des investissements. Le ministère de l'Infrastructure joue également un rôle. Les 5 milliards de dollars destinés à Environnement et Changement climatique Canada concernent la conservation et la remise en état.

Pour vous donner un exemple, juste avant Noël, nous avons conclu un accord avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et les gouvernements autochtones des Territoires du Nord-Ouest en vue de protéger un million de kilomètres carrés d'une nouvelle zone de conservation. À lui seul, ce projet représente quatre fois la taille du Royaume-Uni.

Nous faisons cela dans le nord, mais nous faisons aussi des efforts de conservation dans le sud du pays.

L'hon. Joyce Murray: Je vous remercie.

Je m'intéresse également à certaines infrastructures qui pourraient être orphelines, comme les digues et les barrages. Il y en a plusieurs en Colombie-Britannique et dans tout le pays, et les provinces ont du mal à trouver les fonds nécessaires pour supprimer ces structures orphelines, y compris les digues ou les barrages qui peuvent avoir été abandonnés et qui sont vulnérables. Ces structures compromettent également les habitats naturels et l'infrastructure naturelle.

Le gouvernement fédéral, par l'entremise d'Environnement et Changement climatique Canada ou de Parcs Canada, a-t-il envisagé de s'associer aux provinces pour s'occuper des digues ou barrages orphelins?

L'hon. Steven Guilbeault: Par l'entremise de Parcs Canada, nous gérons déjà une quantité impressionnante d'infrastructures, qui peuvent inclure des barrages et des digues. J'ai beaucoup parlé des routes dans ma déclaration et dans mes observations précédentes. Je ne suis pas au courant...

Monsieur Hallman, avons-nous des conversations avec les provinces au sujet d'infrastructures provinciales orphelines?

M. Ron Hallman (président et directeur général, Agence Parcs Canada): Nous aurions des conversations avec les provinces sur la gestion de l'eau par rapport aux barrages et aux digues que nous gérons, mais je vais me tourner vers Andrew Campbell pour ce qui est des infrastructures orphelines.

M. Andrew Campbell (vice-président principal, Opérations, Agence Parcs Canada): Le projet le plus important que nous menons est probablement celui du delta Paix-Athabasca. De nombreuses infrastructures ont été aménagées sur une longue période. Nous travaillons dans ce secteur de concert avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et les 11 partenaires autochtones.

Nous avons également travaillé au sein d'un conseil de gestion mixte pour continuer à examiner la gestion de l'eau dans l'ensemble du delta Paix-Athabasca et les infrastructures en aval et en amont qui ont été aménagées dans le passé ou qui pourraient être aménagées pour contribuer à la revitalisation et à la gestion des inondations annuelles dans le delta Paix-Athabasca.

C'est probablement le projet le plus important que nous réalisons au pays, mais il y en a d'autres.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Campbell.

Merci, madame Murray.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie également M. le ministre d'être avec nous aujourd'hui.

Monsieur le ministre, savez-vous ce qu'ont en commun les villes de La Romaine, Chevery, Harrington Harbour, Tête-à-la-Baleine, Baie-des-Moutons, La Tabatière, Pakuashipi, Saint-Augustin, Vieux-Fort, Rivière-Saint-Paul, Middle Bay, Brador et Blanc-Sablon?

L'hon. Steven Guilbeault: Cela vous surprendrait beaucoup si je vous répondais que oui. Je ne vais pas vous surprendre; la réponse est non.

M. Xavier Barsalou-Duval: Ce sont toutes des villes qui ne sont pas reliées au réseau routier québécois. Elles ne sont pas reliées au réseau national de routes. Leurs habitants n'ont donc pas de route pour se rendre chez eux. Lorsque vous avez dit, il y a environ un mois, que le gouvernement avait pris la décision d'arrêter d'investir dans de nouvelles infrastructures routières, cela n'a probablement pas fait leur affaire.

Qu'avez-vous à dire à ces gens-là, qui vous ont entendu tenir ces propos?

L'hon. Steven Guilbeault: Comme je l'ai déjà dit publiquement, et comme je l'ai répété à votre collègue du Parti conservateur plus tôt, la question portait sur le troisième lien. J'aurais dû être plus précis dans ma réponse en disant que cela concernait le troisième lien, évidemment, même si la question portait là-dessus. Je vous ai donné de nombreux exemples d'investissements que le gouvernement fédéral a faits par l'intermédiaire de Parcs Canada...

• (1230)

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends.

Vous dites que...

L'hon. Steven Guilbeault: ... dans des projets routiers. J'ai mentionné, par exemple, le parc national de la Mauricie, au Québec.

M. Xavier Barsalou-Duval: Oui, vous dites que vos propos concernaient le troisième lien.

C'est ce que vous dites maintenant, sauf que ce n'est pas ce que disait l'article publié dans *The Gazette*. Je suis pas mal certain que la journaliste, Mme Michelle Lalonde a fait un très bon travail en rapportant fidèlement vos propos. Je ne crois pas me tromper. Elle vous a cité en disant clairement que vous n'alliez pas construire de nouvelles routes.

Par contre, dans le deuxième article qu'elle a publié par la suite, la journaliste aborde la notion du troisième lien. On comprend alors que vous aviez en fait parlé de projets « comme » le troisième lien.

Ce que nous en avons compris, c'est qu'on ne s'engagera pas dans de grands projets.

Ainsi, à mon sens, investir pour relier des villages comme ceux que je vous ai nommés, c'est quand même un grand projet. On parle d'investir des milliards de dollars, mais bon...

L'hon. Steven Guilbeault: Je ne suis pas d'accord sur votre interprétation de mes commentaires. Je parlais effectivement du troisième lien.

D'ailleurs, c'est un commentaire que j'ai fait et que d'autres ministres québécois ont fait à plusieurs reprises sur le troisième lien. Ce n'est rien de nouveau. Vous avez entendu ces commentaires.

M. Xavier Barsalou-Duval: Ce que j'en comprends, c'est que vous pensiez réellement les commentaires que vous avez formulés à l'époque, mais que vous faites maintenant du rétropédalage.

Au début, c'était absolu: on ne construirait plus de routes. Après, vous êtes passé à l'idée de ne plus entreprendre de grands projets routiers « comme » le troisième lien. Maintenant, vous dites que c'est seulement le troisième lien que vous ne construirez pas.

C'est bien de préciser ses propos...

L'hon. Steven Guilbeault: Je ne partage toujours pas votre interprétation de mes commentaires.

M. Xavier Barsalou-Duval: ... ou de rajuster le tir. Ce n'est pas interdit de le faire, monsieur le ministre.

Toutefois, dans un autre volet dans votre déclaration, vous dites que, selon vos analyses, le réseau routier actuel permet de répondre parfaitement à nos besoins.

Vous avez donc effectué des analyses. Pourriez-vous transmettre au Comité ces fameuses analyses?

L'hon. Steven Guilbeault: Je parlais d'analyses réalisées sur le troisième lien, qui sont publiques.

Si vous êtes comme moi un admirateur d'*Infoman*, vous avez sans doute vu, dans l'émission de fin d'année, les très nombreuses études sur le troisième lien déposées sur le bureau du maire de Québec.

M. Xavier Barsalou-Duval: Il est écrit que, quand vous avez parlé des analyses, vous avez dit qu'il s'agissait d'analyses que « vous » aviez réalisées. Je comprends donc que ces analyses ont été réalisées par votre bureau.

L'hon. Steven Guilbeault: Je parlais précisément d'analyses publiques qui portent sur la non-nécessité de faire...

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous n'avez donc pas procédé à des analyses, ce qui est correct.

L'hon. Steven Guilbeault: Je sais que le Bloc québécois est très intéressé par le troisième lien. Je cherche encore les valeurs écologiques que votre chef attribuait au troisième lien lorsqu'il a formulé ce commentaire.

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous comprendrez que je ne vous ai pas vraiment parlé du troisième lien, qui est présentement un projet plutôt hypothétique. Nous ne savons pas s'il va se réaliser ou non ni quelle forme il prendrait le cas échéant. Il est donc difficile de se prononcer sur un projet qui n'existe pas pour l'instant.

Cependant, j'aimerais savoir si ces fameuses études existent.

En fait, j'ai posé la question au ministre des Transports plus tôt aujourd'hui et il m'a répondu qu'il ne les avait jamais vues et que lui non plus ne savait pas si elles existaient.

Je déduis donc que ces études n'existent pas et je suis assez déçu de l'apprendre.

Je ne veux pas vous blâmer de vouloir...

L'hon. Steven Guilbeault: Les études sur le troisième lien existent, et cela me ferait plaisir de vous les transmettre. Elles sont publiques.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je parle d'études réalisées par votre bureau. S'il y en a, nous aimerions les recevoir.

Toutefois, je ne vous blâme pas de vouloir sortir du modèle tout-à-l'auto. Je pense que nous pouvons être d'accord là-dessus.

Je me demande seulement si la déclaration que vous avez faite ne viserait pas à redorer votre blason pour montrer que vous êtes à

nouveau environnementaliste et cacher les décisions prises par votre gouvernement.

Je pense, par exemple, à l'achat du pipeline Trans Mountain, et même à la construction de tels pipelines, ainsi qu'à l'autorisation de forages pétroliers comme celui de Bay du Nord.

Vous avez également décidé d'axer entièrement votre transition énergétique sur le plan pétrolier et de laisser les pétrolières faire leur pompage, comme d'habitude, en disant que ce n'est pas grave, parce que nous allons faire de la captation du carbone, une technologie expérimentale qui n'est pas éprouvée et dont on ne sait pas du tout si elle va fonctionner.

En fin de compte, votre déclaration ne visait-elle pas seulement à cacher le mauvais bilan de votre gouvernement?

L'hon. Steven Guilbeault: Je ne partage pas du tout votre interprétation de notre bilan, et plusieurs organisations environnementales ne le partagent pas non plus.

Ce que nous avons réalisé au cours des deux dernières années a été salué par des organisations comme Greenpeace, Équiterre, le Réseau Action Climat et la Fondation David Suzuki. Que ce soit...

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous êtes donc fier d'avoir approuvé le projet Bay du Nord. Vous êtes fier de vous être lancé dans...

L'hon. Steven Guilbeault: Je vous ai laissé poser votre question...

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous pose la question.

L'hon. Steven Guilbeault: ... monsieur le député.

Le président: Excusez-moi. Par respect pour nos interprètes, veuillez parler une personne à la fois, s'il vous plaît.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

L'hon. Steven Guilbeault: Nous sommes le seul pays du G20 à avoir éliminé les subventions aux combustibles fossiles, comme nous nous y étions engagés lors du Sommet du G20 tenu à Pittsburgh, en 2009. Je pense à l'objectif de réduire de 40 % les émissions de méthane dans le secteur du pétrole et du gaz, que nous allons atteindre l'an prochain, en 2025, à la mise en place de la norme sur les carburants propres ou à celle concernant les véhicules zéro émission.

Aucun autre pays du G20 ne peut se vanter de telles réalisations. Nous sommes allés encore plus loin en disant que nous allons également éliminer le financement public des combustibles fossiles. Aucun autre pays du G20 ne s'est engagé à le faire. Nous sommes le seul à l'avoir fait, et nous avons enregistré, de 2019 à 2021, les meilleurs résultats en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre de tous les pays du G7.

Vous me direz qu'il y a eu une pandémie durant cette période, mais, à ma connaissance, la pandémie était mondiale. Or, malgré tout, nous avons obtenu le meilleur bilan.

J'en suis très fier.

• (1235)

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons à M. Bachrach. Vous avez la parole pour six minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je pense que les communautés autochtones ont été particulièrement étonnées par vos commentaires concernant les investissements du gouvernement fédéral dans le réseau routier. En effet, de très nombreuses communautés autochtones du pays ont des besoins très urgents en matière de transport routier, surtout dans les collectivités éloignées, qu'il s'agisse des collectivités de la région de Kivalliq, au Nunavut, ou des quatre Premières Nations du nord du Manitoba qui ont déclaré l'état d'urgence l'hiver dernier en raison de l'état de leurs routes de glace.

Dans le nord de la Colombie-Britannique, la région que je représente, les priorités en matière de routes sont tout aussi urgentes. La Première Nation Takla accède à la collectivité de Takla Landing par une route d'accès aux ressources dont l'entretien est assuré au gré des sociétés d'exploitation des ressources présentes dans la région. Elle a exprimé le souhait que le gouvernement fédéral investisse dans ses options de transport.

Dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique, sur la route 37 qui donne accès au territoire Tahltan, plusieurs mines en production contribuent à la stratégie sur les minéraux critiques de votre gouvernement. Ces collectivités ont exprimé le besoin d'améliorer cette route. Il y a eu plus de 500 accidents sur cette route depuis 2018.

Il s'agit de besoins vraiment urgents. Je suppose que ma question est la suivante: n'êtes-vous pas d'accord, surtout compte tenu de la relation particulière et importante que le gouvernement fédéral entretient avec les communautés autochtones, que les projets de cette nature devraient faire partie des priorités d'investissement du gouvernement fédéral?

L'hon. Steven Guilbeault: Je dois dire d'emblée que mes commentaires portaient explicitement sur le projet de lien entre Québec et Lévis sur la rive sud, le *troisième lien*. Il ne s'agissait pas d'un commentaire général sur les investissements fédéraux dans les infrastructures routières à travers le pays. Dans mes observations préliminaires, j'ai donné un certain nombre d'exemples des investissements de 1,6 milliard de dollars que notre gouvernement a réalisés par l'intermédiaire de Parcs Canada depuis 2015.

Bien sûr, je ne suis pas le ministre des Transports ni le ministre de l'Infrastructure. Je pense qu'il serait préférable de leur poser votre question à savoir si nous devrions ou non le faire, mais je peux vous dire que depuis que j'ai fait ce commentaire, j'ai rencontré des représentants autochtones de différentes provinces et de différents territoires. Au début de la semaine, j'ai rencontré des dirigeants de l'Assemblée des Premières Nations.

Je pense que les gens comprennent — beaucoup de gens, mais peut-être pas tous — que mes commentaires portaient explicitement sur ce projet au Québec.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie.

Dans le nord de la Colombie-Britannique, les résidents ne se déplacent pas tous par la route. De nombreux résidents des collectivités côtières dépendent de bateaux et d'hydravions pour se rendre là où ils doivent aller et, à cet égard, il y a un grave problème avec le réseau de stations météorologiques que votre ministère est chargé d'entretenir.

En 2022, un hydravion s'est écrasé au large de l'extrémité nord de l'île de Vancouver, tuant trois personnes. Le propriétaire de l'entreprise qui possédait l'hydravion en question avait écrit au ministre des Transports pour lui faire part de ses inquiétudes concernant

l'état de la station météorologique de Sartine, qui ne fonctionnait plus depuis deux ans.

Dans la circonscription que je représente, Holland Rock est une station météorologique voisine de Prince Rupert, à l'embouchure de la rivière Skeena. Chaque hiver, elle semble ne plus fonctionner, et les marins de la côte nord ont exprimé de sérieuses inquiétudes pour leur sécurité parce qu'ils ne peuvent pas obtenir les données météorologiques essentielles qui les aident à prendre des décisions en matière de navigation.

J'ai fait part de ces préoccupations à maintes reprises à votre ministère. Je suis en contact avec votre cabinet à ce sujet. J'aimerais aujourd'hui que vous vous engagiez à faire les investissements nécessaires pour que le réseau de stations météorologiques sur la côte de la Colombie-Britannique ne subisse aucune panne cet hiver.

L'hon. Steven Guilbeault: En fait, j'étais près de votre circonscription l'été dernier et j'ai visité des collectivités où il faut se déplacer par hydravion ou par bateau. Nous travaillons d'arrache-pied pour garantir qu'en cas de problème avec une station météorologique, le système comporte suffisamment de redondance pour que les données météorologiques puissent toujours être disponibles, malgré les difficultés éprouvées avec une station en particulier.

Comme vous l'avez souligné à juste titre, nous sommes en train de discuter de la station météorologique à laquelle vous avez fait référence dans votre question. Mon engagement envers vous et les membres du Comité est de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour garantir que toutes nos stations météorologiques fonctionnent. Si un problème se pose, dans certains cas, il peut être difficile d'y accéder en hiver, et notre fenêtre pour les réparer est plus limitée. C'est pourquoi nous envisageons de recourir davantage à des technologies de batteries et de panneaux solaires pour les rendre plus autonomes au cas où elles seraient difficiles d'accès en cas de problème, mais mon engagement est de faire tout en notre pouvoir pour disposer du système météorologique le plus performant de ce pays.

● (1240)

M. Taylor Bachrach: Je suis heureux de l'entendre, monsieur le ministre.

Il semble que les stations de la côte Ouest posent des problèmes particuliers, parce qu'elles ne sont pas raccordées au réseau. Elles dépendent de l'énergie solaire et éolienne pour fonctionner pendant l'hiver. Je sais que votre ministère s'est efforcé de les entretenir au fil des ans, mais chaque hiver, elles tombent en panne. Certaines stations posent plus de problèmes que d'autres.

Il semble que nous ayons besoin d'une orientation vraiment claire de la part du cabinet du ministre, assortie de ressources suffisantes pour garantir l'absence de panne. Il est inacceptable que nous vivions des pannes de ces stations météorologiques essentielles qui fournissent aux marins et aux exploitants de transport aérien des renseignements sur la sécurité.

Pouvez-vous prendre l'engagement de faire tout ce qu'il faut pour qu'il n'y ait aucune panne cet hiver?

L'hon. Steven Guilbeault: Nous faisons tout en notre pouvoir pour assurer la fiabilité de ce réseau avec les ressources dont nous disposons.

M. Taylor Bachrach: Je pense que le point à retenir est que nous avons peut-être besoin de plus de ressources.

L'hon. Steven Guilbeault: Malheureusement, je ne suis pas le ministre des Finances. Je suis le ministre de l'Environnement et du Changement climatique.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach, et merci, monsieur le ministre.

[Français]

Madame Vien, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Dominique Vien: Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le ministre. Soyez le bienvenu au Comité.

Je pense sincèrement que vous essayez de nous faire croire que vous faites maintenant partie du club des mal cités et que c'est la faute des journalistes. Je ne suis pas d'accord sur cette lecture que vous faites de la situation. Tout le Québec a lu la déclaration que vous avez faite le 12 février dernier devant un parterre de partisans du transport collectif. Je pense que vous avez clairement énoncé votre intention d'arrêter d'investir dans les routes et, tant qu'à faire, de ne pas investir un sou dans la construction d'un troisième lien non plus.

Je ne sais pas si vous le savez, mais les gens des Etchemins, de Bellechasse, de Lévis, de Montmagny, de Lotbinière, de la Beauce et de Portneuf, entre autres, ont reçu ces déclarations comme une gifle. J'aimerais vous rappeler que le gouvernement du Québec a donné un mandat important à CDPQ Infra pour analyser l'ensemble de la mobilité dans la Communauté métropolitaine de Québec, y compris un troisième lien.

Il faut voir le troisième lien comme un lien autoroutier. Ce n'est pas un caprice, monsieur le ministre. Dire le contraire, c'est mal connaître la réalité de nos communautés. Il est irresponsable d'annoncer qu'on n'investira plus dans nos routes, alors qu'on connaît la réalité rurale, où l'automobile n'est pas une option, mais une nécessité. Je pense que votre vision des choses est dogmatique et que tout cela est basé sur un seul modèle, celui de la ville.

Je vais vous aider à comprendre la réalité dans laquelle j'évolue, moi.

Pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, combien de kilomètres il faut parcourir entre l'hôpital de Lévis, qui est situé à l'extrême nord de ma circonscription, et Saint-Cyprien, qui est situé à l'extrême sud de ma circonscription, aux abords de la frontière américaine, pour recevoir un traitement contre le cancer?

L'hon. Steven Guilbeault: Je tiens d'abord à préciser que je n'ai jamais blâmé la journaliste de *The Gazette*, Michelle Lalonde, pour qui j'ai beaucoup de respect. Je n'ai pas dit que j'avais été mal cité. Vous m'avez entendu, et je vais le répéter: j'aurais dû être plus précis dans cette déclaration et mentionner que je parlais du troisième lien.

Je connais bien la réalité des régions. Je suis né à La Tuque, où je retourne parfois. J'ai passé une bonne partie de ma vie...

Mme Dominique Vien: Je suis allée en vacances à La Tuque, alors je sais où c'est. Je connais la ville, mais je vous ai demandé combien de kilomètres il y avait entre Saint-Cyprien et l'hôpital de Lévis.

L'hon. Steven Guilbeault: Madame Vien, je vous ai laissé poser votre question sans vous interrompre. Permettez-moi d'y répondre.

Comme je le disais, je connais très bien la réalité des régions, étant originaire de La Tuque.

Sur la question du troisième lien, la position de votre parti est un peu difficile à suivre, parce que vous avez fait une profession de foi à l'égard du troisième lien, mais encore faut-il savoir de quel troisième lien on parle. La dernière version du troisième lien, qui avait été présentée par le gouvernement du Québec, était entièrement consacrée au transport collectif. Est-ce ce projet-là que vous appuyez?

Mme Dominique Vien: Monsieur le ministre, je vous ai posé une question très claire. Le gouvernement du Québec prend ses propres décisions, et il a décidé de relancer le dossier.

Combien de kilomètres y a-t-il entre Saint-Cyprien et l'hôpital de Lévis? Le savez-vous, oui ou non?

• (1245)

L'hon. Steven Guilbeault: Je peux faire le calcul...

Mme Dominique Vien: Vous ne le savez pas, alors je vais vous le dire: 106 kilomètres. Cela prend une heure et demie de transport pour aller à l'hôpital.

L'hon. Steven Guilbeault: Le troisième lien...

Mme Dominique Vien: Cela ne se fait pas en bicyclette ni à pied. Il faut prendre l'auto.

L'hon. Steven Guilbeault: Est-ce que le troisième lien...

M. Angelo Iacono: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Mme Dominique Vien: Monsieur le président, le ministre peut-il me dire...

Le président: Monsieur Iacono, vous avez la parole.

M. Angelo Iacono: Merci.

Encore une fois, je veux entendre les questions, mais je veux aussi entendre les réponses. Il faut laisser le temps à l'autre de terminer son intervention pour que les interprètes soient capables de faire leur travail. Il y a des gens des deux côtés qui se fient à l'interprétation.

Le président: On va donner l'occasion aux députés de poser des questions, et au ministre de répondre aux questions.

Madame Vien, vous avez la parole.

Mme Dominique Vien: Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire combien de municipalités, sur les 30 que compte ma circonscription, n'ont pas accès au transport en commun?

L'hon. Steven Guilbeault: Non.

Mme Dominique Vien: Il y a 29 municipalités sur 30 dans ma circonscription qui n'ont pas accès à du transport en commun.

Quel est l'un des principaux enjeux dans nos milieux ruraux? Vous qui venez de La Tuque devriez être capable de répondre à cette question.

L'hon. Steven Guilbeault: Dans mon discours d'ouverture, je vous ai parlé d'investissements que mon ministère, par le truchement de Parcs Canada, a faits dans les infrastructures routières depuis 2015. C'est une augmentation importante par rapport aux investissements précédents en infrastructures routières sous le gouvernement Harper. Il s'agit d'investissements de 1,6 milliard de dollars, dont des investissements au Québec dans des routes, dans des infrastructures routières.

Nous nous sommes engagés à soutenir les communautés qui en ont besoin en développant ce réseau.

Le président: Il vous reste 20 secondes de temps de parole, madame Vien.

Mme Dominique Vien: De toute évidence, le ministre de l'Environnement et du Changement climatique ne connaît pas la réalité de Bellechasse—Les Etchemins—Lévis. Il porte un jugement tout à fait gratuit sur les besoins en transport entre les deux rives dans la région de Québec, et il est condescendant à l'égard du gouvernement du Québec quand il dit qu'il a de la difficulté à suivre le gouvernement du Québec.

S'il a du courage, il ira devant les gens d'affaires de Québec et de Chaudière-Appalaches affirmer ce qu'il a dit devant les gens qui sont des adeptes de transport collectif.

Allez-y à Québec, allez dire ce que vous leur avez dit.

L'hon. Steven Guilbeault: Monsieur le président, je ne sais pas si une question m'a été posée.

Le président: Malheureusement, le temps de parole de la députée est écoulé depuis 20 secondes.

Madame Koutrakis, vous avez maintenant la parole.

Mme Annie Koutrakis: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, voulez-vous prendre quelques secondes pour répondre à la question de ma collègue?

L'hon. Steven Guilbeault: Je ne pense pas qu'il y avait de question, en fait.

Mme Annie Koutrakis: D'accord.

Je vous remercie d'abord d'être ici avec nous au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

On a bien entendu que le gouvernement, depuis 2015, a investi 1,6 milliard de dollars. Pouvez-vous prendre quelques minutes pour nous expliquer quelles ont été les retombées sur les autoroutes et les routes des investissements de Parcs Canada?

L'hon. Steven Guilbeault: J'en parlais un peu plus tôt. C'est assez incroyable quand on prend la mesure de l'ampleur du réseau d'infrastructure que Parcs Canada gère, que ce soit des infrastructures routières ou d'autres infrastructures. C'est plus de 18 000 éléments, que ce soit dans les parcs nationaux, les sites historiques ou les aires de conservation maritime. Si on devait remplacer cela, cela aurait une valeur de 27 milliards de dollars en dollars de 2022. Ce sont des infrastructures très importantes.

Comme je le disais tout à l'heure, notre gouvernement a investi beaucoup plus d'argent dans ces infrastructures que le gouvernement précédent. De 2006 à 2014, les investissements dans les infrastructures de Parcs Canada étaient de l'ordre de 1,1 milliard de dollars, alors que nos investissements, de 2015 à 2023, étaient de l'ordre de 1,6 milliard de dollars. Notre gouvernement a donc investi 500 millions de dollars de plus dans les infrastructures, notamment dans les infrastructures de transport, par le truchement de Parcs Canada. Nous investissons presque 50 % de plus dans ces infrastructures que le gouvernement précédent.

Mme Annie Koutrakis: Merci, monsieur le ministre.

Vous avez donné tout à l'heure quelques exemples de projets d'immobilisation en Colombie-Britannique.

Pouvez-vous nous donner des exemples de projets d'immobilisation qui ont été menés par Parcs Canada au Québec, la province d'où je viens?

L'hon. Steven Guilbeault: C'est la province où nous habitons tous les deux.

Bien sûr, on pourrait parler de la réhabilitation d'une partie des infrastructures dans le canal Lachine de 59,5 millions de dollars qui va être complétée cette année. Il y a la réparation du bastion des Ursulines dans les fortifications de Québec. Un montant de 11,5 millions de dollars a été versé pour cela. On peut penser à l'amélioration de la sécurité, mais aussi de l'expérience des visiteurs, sur la route de la Promenade dans le parc de la Mauricie, très près de La Tuque, soit dit en passant. Il y a la réhabilitation des ponts Gauron et Lafleur qui bordent le canal Lachine. Nous avons investi près de 6 millions de dollars pour cette réhabilitation. Ce sont des investissements que Parcs Canada a faits au Québec au cours des dernières années.

• (1250)

Mme Annie Koutrakis: Merci, monsieur le ministre.

Enfin, j'aimerais vous donner une autre occasion de clarifier les commentaires que vous avez faits.

L'hon. Steven Guilbeault: Merci beaucoup.

Comme je l'ai dit, je ne prétends pas avoir été mal cité. J'assume l'entière responsabilité des commentaires que j'ai faits. J'aurais dû être plus précis et dire que mon commentaire sur les routes portait spécifiquement sur le projet du troisième lien, à Québec.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour deux minutes et demie.

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

Afin de faire le bilan de la réunion, monsieur le ministre, j'aimerais vous poser une question. Réalisez-vous que les propos que vous avez tenus, le 12 février dernier, ont peut-être fait plaisir à quelques fanatiques, mais que, finalement, vous avez surtout fait reculer la cause de l'environnement en donnant directement la ronde aux conservateurs?

Au fond, c'est pour cela que nous nous rencontrons aujourd'hui. Cela a créé un psychodrame un peu partout, car les gens étaient inquiets d'entendre des propos dogmatiques de votre part.

L'hon. Steven Guilbeault: Est-ce que les fanatiques auxquels vous faites référence sont les gens qui étaient présents à la conférence de Trajectoire Québec? Je ne suis pas sûr de...

M. Xavier Barsalou-Duval: Je suis un fanatique de Trajectoire Québec.

Je parle des gens qui ne veulent absolument plus voir une seule route être construite.

Ce que je voudrais surtout savoir, c'est si vous regrettez les propos que vous avez tenus, le 12 février dernier.

L'hon. Steven Guilbeault: Comme je l'ai dit, mes commentaires auraient dû être plus précis. J'en prends l'entière responsabilité et je ne blâme personne d'autre que moi.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je n'ai plus d'autre question, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous cédon la parole à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Il y a beaucoup de politique autour de vos commentaires dans cette réunion, et je pense que tout le monde peut le reconnaître, mais au cœur de tout cela figure une conversation politique très importante sur l'équilibre entre l'investissement dans les routes et les autoroutes et l'investissement dans le transport public.

Le concept de la demande induite est bien établi en urbanisme. Lorsque vous faites certains types d'investissements dans l'élargissement de routes et d'autoroutes, vous minez l'objectif de la politique climatique et vous ne réglez pas le problème. L'objectif consiste souvent à réduire les embouteillages et la durée des trajets. Si l'on induit la demande, on peut en fait miner cet objectif en même temps.

Monsieur le ministre, je suis sûr que vous discutez avec le ministre de l'Infrastructure et le ministre des Transports des effets de différents investissements sur le climat. Comment votre ministère contribue-t-il à cette conversation lorsqu'il s'agit de garantir que les investissements dans les routes et les autoroutes ne nuisent pas aux objectifs climatiques de votre gouvernement?

L'hon. Steven Guilbeault: Vous avez raison de dire que pour les urbanistes et les chercheurs qui ont étudié l'effet du transport routier, le concept de trafic induit est bien connu.

Je ne suis pas un expert en transport ni un urbaniste, bien que j'aie reçu un prix de l'Ordre des urbanistes du Québec pour mon travail en matière d'urbanisme et de transport au fil des ans. Je suppose qu'ils ont estimé qu'il fallait le souligner.

Comme gouvernement, nous avons essayé d'accroître l'offre de différents modes de transport grâce à nos investissements dans le transport en commun, les plus importants investissements de l'histoire du pays, mais nous investissons aussi dans les routes. Nous investissons des milliards de dollars pour aider le secteur canadien de l'automobile à se moderniser et à se convertir à l'électrification, en accueillant au Canada des entreprises qui n'avaient jamais investi ici, comme Volkswagen.

Nous avons également créé le tout premier fonds public pour le transport actif afin de financer de telles initiatives pour les municipalités, y compris les municipalités rurales. Une piste cyclable a été aménagée dans ma ville natale. Nous travaillons avec les municipalités de tout le pays pour aider les gens qui veulent diversifier leurs modes de transport à avoir accès à ces infrastructures.

• (1255)

[Français]

Le président: Merci, monsieur le ministre.

[Traduction]

Merci, monsieur Bachrach.

C'est le tour de Mme Lantsman.

Madame Lantsman, je vous accorde trois minutes. Nous poursuivons avec M. Rogers pour trois minutes.

La parole est à vous.

Mme Melissa Lantsman: Je vous remercie.

Monsieur le ministre, au début de votre comparution, vous avez dit que vous n'aviez pas dit ce que vous vouliez dire dans vos com-

mentaires, à savoir que votre gouvernement avait pris la décision de ne plus investir dans les routes. Vous avez d'abord dit que ce n'est pas ce que vous aviez dit, puis vous avez dit que vous ne le pensiez pas, puis vous avez dit que vous vouliez dire quelque chose d'entièrement différent.

Ensuite, vous avez dit que « l'analyse que nous avons effectuée montre que le réseau actuel est tout à fait adéquat », et il s'avère qu'il n'y a pas d'analyse ou que vous n'avez pas effectué d'analyse, ou que si une analyse existe, vous refusez de la communiquer à qui que ce soit.

Ensuite, vous avez dit que la taxe sur le carbone n'avait pas d'incidence sur les recettes. Nous savons qu'il y a 20 milliards de dollars dans les coffres du gouvernement, dont 18 milliards ne sont pas reversés. Ce n'est pas sans incidence du point de vue des recettes, si l'on comprend bien la définition de la neutralité fiscale.

Ensuite, vous avez dit que plus de familles récupèrent davantage en remises qu'elles ne paient en taxe sur le carbone. Nous savons que le directeur parlementaire du budget affirme que ce n'est pas le cas pour la majorité des familles auxquelles la taxe sur le carbone s'applique.

Si vous ne voulez pas répondre franchement aux quatre premières questions que je vous pose, je ne vous poserai qu'une seule question: y a-t-il des circonstances qui vous feront reculer sur la hausse de 23 % de la taxe que vous vous apprêtez à imposer aux Canadiens le 1^{er} avril et qui, selon vos collègues, n'a rien à voir avec les routes ou le coût de l'essence?

M. Vance Badawey: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Je suis désolé, madame Lantsman. Nous allons arrêter le minutage.

Vous avez la parole, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: C'est une question de pertinence.

Le président: C'est un rappel au Règlement en raison de la pertinence.

Si nous pouvons établir le lien entre les routes et la question, je pense que ce serait utile pour le ministre et pour les Canadiens.

Mme Melissa Lantsman: Je vais le dire clairement une fois de plus.

On met de l'essence dans sa voiture pour rouler sur les routes. Je l'interroge à propos de la taxe sur le carbone que vous vous apprêtez à imposer aux familles canadiennes le 1^{er} avril.

Monsieur le ministre, avez-vous une réponse à la question?

[Français]

L'hon. Steven Guilbeault: D'abord, je ne partage pas votre interprétation de mes commentaires. Je n'ai pas dit que je n'avais pas dit cela. Ce que j'ai dit, c'est que j'aurais dû être plus précis. J'en prends l'entière responsabilité. Je l'ai dit et je le répète.

En ce qui concerne la tarification du carbone, votre parti et votre chef ne parlent jamais des rabais que les gens reçoivent de la redevance. Oui, la tarification va augmenter le 1^{er} avril, mais la redevance va aussi augmenter. De plus, votre parti ne parle jamais du fait que si l'on ne le fait pas au Canada, si on ne met pas en place une tarification du carbone, on va se la faire imposer par nos partenaires économiques.

Des taxes d'ajustement aux frontières sont en train d'être mises en place en Europe. Cela veut donc dire que toute compagnie qui exporte en Europe va devoir payer une taxe à la frontière si nous n'avons pas notre propre système de taxation. La secrétaire américaine au Trésor, Janet Yellen, a d'ailleurs mentionné à plusieurs reprises que les États-Unis d'Amérique, notre plus grand partenaire économique, envisagent également de mettre en place une taxe aux frontières qui s'appliquerait aux pays qui n'ont pas de système de tarification du carbone.

Par conséquent, soit on le fait nous-mêmes, soit on se le fait imposer par nos partenaires économiques. Je pense qu'à choisir entre les deux, on est bien mieux de le faire nous-mêmes.

[Traduction]

Mme Melissa Lantsman: Monsieur le ministre, je terminerai par ceci.

J'aimerais savoir si vous avez vu des données qui laissent croire autre chose que le fait que 70 % des Canadiens sont contre votre hausse de la taxe du 1^{er} avril, comme nous le voyons dans les données publiques. Avez-vous parlé aux premiers ministres et avez-vous eu une conversation distincte avec eux, quelle qu'elle soit, qui laisserait croire que 70 % d'entre eux ne s'opposent pas à la hausse de 23 % de la taxe le 1^{er} avril? Y a-t-il quoi que ce soit qui vous permette de penser qu'un quelconque Canadien croit que ce que vous imposerez dans moins de deux semaines sur l'essence, l'épicerie, le chauffage résidentiel, les familles, les agriculteurs et les Premières Nations de tout le pays est une bonne idée?

[Français]

L'hon. Steven Guilbeault: Comme votre parti, lors de l'élection de 2021, nous avons fait campagne pour le maintien de la tarification du carbone. Dans la plateforme du Parti conservateur du Canada...

[Traduction]

Mme Melissa Lantsman: Vous voulez peut-être déclencher une autre élection et vous aurez cette occasion...

[Français]

L'hon. Steven Guilbeault: ... on parlait de mettre en place une tarification du carbone. C'est l'engagement que nous avons pris envers les Canadiens et les Canadiennes, et c'est ce que nous faisons.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous allons terminer par M. Rogers.

[Traduction]

Monsieur Rogers, la parole est à vous. Vous disposez de trois minutes.

M. Churence Rogers: Merci, monsieur le président.

Bienvenue, monsieur le ministre, et bienvenue à nos fonctionnaires.

J'aimerais m'attarder à un commentaire que vous avez fait tout à l'heure. Il était question des 45 millions de dollars qui ont été dépensés dans ma circonscription de Bonavista-Burin-Trinity au parc

national Terra-Nova. Au bénéfice du Comité, je voudrais que les gens comprennent toute l'importance de ce projet.

Il s'agissait d'un tronçon de route très dangereux, avec une seule voie de dépassement. Ce tronçon était très dangereux et a causé la perte de nombreuses vies au fil des décennies. Les travaux effectués sur les voies de dépassement ont permis de sauver de nombreuses vies. La voie unique de dépassement sur cette route était un tronçon très dangereux que les gens détestaient emprunter. Aujourd'hui, c'est un plaisir de traverser le magnifique parc national Terra-Nova.

Comme vous l'avez dit, Parcs Canada a investi 45 millions de dollars. J'invite tous les membres du Comité et tous les habitants du pays à venir visiter le magnifique parc national Terra-Nova.

Nous avons tous ces parcs, comme Gros-Morne et Tornat au Labrador.

Monsieur le ministre, l'autre partie de l'équation est la suivante. Je sais qu'Environnement Canada a dépensé de l'argent par l'entremise de Parcs Canada à d'autres endroits de la province. Pourriez-vous nous donner des exemples d'autres projets d'immobilisations menés par Parcs Canada à Terre-Neuve-et-Labrador?

• (1300)

L'hon. Steven Guilbeault: Merci beaucoup pour cette question, monsieur Rogers.

En fait, oui, Parcs Canada investit dans d'autres projets d'infrastructure et de transport routier dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador, notamment dans des travaux de mise à niveau de la route 436 au lieu historique national de L'Anse aux Meadows et de la route 431 dans le parc national du Gros-Morne, ainsi que dans le remplacement du pont de Western Brook, sur la route 430. Il s'agit d'un investissement de 30 millions de dollars qui sera achevé au cours de l'année 2025-2026.

Un investissement majeur est prévu pour la rénovation et l'agrandissement du centre d'accueil du parc national du Gros-Morne afin d'améliorer l'expérience des visiteurs, un autre investissement de 12 millions de dollars. Il y a aussi le remplacement des services souterrains et des services publics au terrain de camping de Newman Sound, qui a nécessité un investissement de plus de 60 millions de dollars et qui a été achevé en 2022-2023.

M. Churence Rogers: Monsieur le ministre, au nom de Terre-Neuve-et-Labrador, je tiens à vous remercier pour ces investissements majeurs dans tous ces parcs. Je vous en suis reconnaissant.

Le président: Merci, monsieur Rogers.

[Français]

Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir pris le temps de nous rencontrer aujourd'hui.

[Traduction]

Sur ce, chers collègues, c'est tout pour aujourd'hui.

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>