



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 007

Le mardi 16 juin 2020

Président : M. Vance Badawey



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

Le mardi 16 juin 2020

• (1100)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): Je commencerai en déclarant la séance ouverte.

Bienvenue à la septième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Les membres du Comité se réunissent aujourd'hui à la demande de quatre membres du Comité, conformément au paragraphe 106(4) du Règlement, afin de discuter de leur demande d'étudier les priorités de dépense des ministres.

La séance d'aujourd'hui se déroule en personne et les délibérations seront diffusées sur le site Web de la Chambre des communes. Sachez que la webdiffusion montrera la personne qui parle plutôt que l'ensemble du Comité.

Pour assurer le bon déroulement de la séance, je voudrais énoncer quelques règles à suivre.

Les responsables de la santé et de la sécurité au travail ont demandé que nous limitions nos déplacements dans la salle pendant la séance. Les gens devraient respecter les règles de distanciation sociale et se tenir à deux mètres les uns des autres. Si vous devez vous déplacer, veuillez suivre les flèches disposées au sol.

Vous remarquerez que pour réduire les risques pour la santé, un effectif limité a été autorisé à assister à la séance d'aujourd'hui. Le personnel a reçu un numéro de téléphone pour pouvoir écouter les délibérations en temps réel.

Vous aurez également remarqué qu'aucun document papier n'a été distribué. Tous les documents ont été distribués en format électronique à l'ensemble des membres. Si vous avez besoin de la copie d'un document, veuillez en aviser immédiatement la greffière par courrier électronique à l'adresse TRAN@parl.gc.ca.

Sur ce, j'accorderai la parole à M. Doherty.

M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Monsieur le président, je voudrais proposer immédiatement une motion pour que le Comité entreprenne immédiatement une étude sur les priorités de dépenses des ministres de Transports Canada et d'Infrastructure Canada, et que le ministre des Transports et la ministre de l'Infrastructure comparaissent pour une heure chacun, séparément, pour cette étude aujourd'hui.

Le président: Je vous remercie, monsieur Doherty.

Avez-vous des questions ou des observations au sujet de cette motion?

(La motion est adoptée par [Voir le Procès-verbal].)

Le président: Je vous remercie.

Nous recevons le ministre Garneau.

Bienvenue, monsieur le ministre. Vous disposez de cinq minutes.

[Français]

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports): Bonjour, monsieur le président.

Nous sommes heureux d'être parmi vous aujourd'hui.

Je vous remercie, monsieur le président, de nous avoir invités à vous présenter le Budget supplémentaire des dépenses (A) de Transports Canada et des autres organismes et sociétés d'État qui composent le portefeuille des transports.

J'ai le plaisir d'être accompagné, virtuellement bien sûr, du sous-ministre des Transports, M. Michael Keenan, et du sous-ministre adjoint des Services généraux et dirigeant principal des finances, M. Ryan Pilgrim.

[Traduction]

Avant de présenter mes observations aujourd'hui, j'aimerais souligner l'incidence considérable de la pandémie mondiale de la COVID-19 sur le secteur des transports, ici au Canada et dans le monde entier.

Au nom de tous les Canadiens, je tiens à remercier les travailleurs du secteur des transports qui ont contribué à assurer la circulation constante des biens et services essentiels durant la crise de la COVID-19. Cela comprend les camionneurs, les équipages d'aéronefs, les équipes de train, les contrôleurs aériens, les débardeurs et bien d'autres encore.

Transports Canada s'efforce de faire preuve de transparence. C'est pourquoi il fait un lien entre les crédits pour subventions et contributions et l'atteinte de leurs objectifs. Le Budget supplémentaire des dépenses (A), que nous présentons aujourd'hui aux membres du Comité, comprend un sommaire des besoins financiers supplémentaires, ainsi qu'un aperçu des principales demandes de financement et des initiatives horizontales.

Transports Canada continue de favoriser l'établissement d'un réseau de transport moderne et innovateur qui appuiera la croissance du Canada pour les années à venir. Le Canada doit être prêt pour de nouvelles technologies, comme les véhicules connectés et automatisés. Et quand de nouvelles technologies peuvent nous aider à promouvoir des modes de transport plus propres et plus efficaces, nous devons être prêts à les intégrer.

C'est pourquoi le Budget supplémentaire des dépenses (A) prévoit un montant de 47,3 millions de dollars pour le prolongement du programme Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission. Ce programme, qui a d'abord été annoncé dans le Budget de 2019, contribuera à l'atteinte de nos objectifs pour les nouveaux véhicules légers au Canada qui sont de 10 % d'ici 2025, de 30 % d'ici 2030 et de 100 % d'ici 2040.

• (1105)

[Français]

Deux postes se rapportent à VIA Rail. Notre transporteur ferroviaire de voyageurs d'envergure nationale a pour but d'assurer un service sûr, sécuritaire, efficace, fiable et respectueux de l'environnement. En plus d'assurer un service de transport ferroviaire dans le corridor Québec-Toronto, dans le corridor allant jusqu'à Windsor, et des trajets de longue distance entre Toronto et Vancouver et entre Montréal et Halifax, VIA Rail offre un service dans un grand nombre de régions et de collectivités éloignées.

Dans certaines de ces collectivités, seule VIA Rail offre un service de transport à longueur d'année.

Dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), nous demandons un financement de 264,6 millions de dollars pour faire en sorte que VIA Rail puisse poursuivre ses activités de manière fiable et entretenir ses immobilisations de façon adéquate.

Le deuxième poste se rapportant à VIA Rail concerne le service de train à grande fréquence proposé pour le corridor Québec-Toronto. Le Budget supplémentaire des dépenses (A) comprend une somme de 14,7 millions de dollars pour la recherche et le travail préparatoire en lien avec la proposition. De ce montant, VIA Rail demande 12,8 millions de dollars et Transports Canada demande 1,8 million de dollars. Ce travail est important pour déterminer la façon dont le réseau ferroviaire à haute fréquence s'ajouterait à d'autres services ferroviaires dans le corridor et fonctionnerait en tandem avec ces derniers.

[Traduction]

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou l'ACSTA, demande un financement de 309,4 millions de dollars pour contribuer au contrôle efficace des voyageurs et des travailleurs aériens dans les aéroports. Ce financement appuiera une plus grande utilisation des scanners corporels ainsi que d'autres initiatives.

Dans le Budget de 2019, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de présenter des mesures législatives qui permettraient à Transports Canada de vendre les actifs et les passifs de l'ACSTA à une entité indépendante à but non lucratif. À cette fin, le Budget supplémentaire des dépenses prévoit une somme de 2,8 millions de dollars pour appuyer les négociations vers cette transition.

Le dernier poste que j'aimerais souligner est la demande de financement de 84,9 millions de dollars pour Marine Atlantique, une société d'État qui exploite des services de traversiers sur deux routes entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador.

[Français]

Je crois que les points que j'ai soulevés jusqu'à présent mettent en évidence l'orientation adoptée par le gouvernement du Canada pour maintenir dans notre pays un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Je serai heureux de prendre connaissance des commentaires des membres du Comité. En outre, je me réjouis à l'idée de poursuivre notre collaboration afin de renforcer notre réseau de transport et de jeter des bases solides pour l'avenir du Canada.

• (1110)

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre.

C'est M. Doherty qui interviendra en premier.

M. Todd Doherty: Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous remercie de témoigner, monsieur le ministre. Je vous prierais de donner des réponses aussi succinctes que possible.

Monsieur le ministre, connaissez-vous la question 359 inscrite au *Feuilleton*, à laquelle vous avez répondu négativement le 11 avril?

L'hon. Marc Garneau: Non. Pourriez-vous me rappeler de quoi il s'agit, monsieur Doherty?

M. Todd Doherty: J'y demandais si vous augmenteriez une subvention destinée à VIA Rail et vous avez dit non, et voilà qu'aujourd'hui, vous réclamez 277 millions de dollars. Pourriez-vous expliquer pourquoi?

L'hon. Marc Garneau: Oui. Voici comment le processus se déroule. Nous fournissons du financement à VIA Rail au début de l'année, puis nous lui accordons des fonds supplémentaires au cours de l'année. Il s'agit du cours normal des choses au sein du gouvernement actuel et du gouvernement précédent également.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, connaissez-vous l'incidence économique mondiale du secteur du transport aérien, le montant total?

L'hon. Marc Garneau: J'ai vu les prévisions de l'Association du transport aérien international, qui se chiffrent à des centaines de milliards.

M. Todd Doherty: C'est 2,7 billions de dollars.

Monsieur le ministre, savez-vous à combien s'élève la contribution annuelle du secteur aérien du Canada au PIB?

L'hon. Marc Garneau: C'est un montant substantiel. Je pense que le pourcentage est inférieur à 10 %, mais je n'ai pas le chiffre exact en main.

Mr. Todd Doherty: C'est 35 milliards de dollars.

Monsieur le ministre, savez-vous quel montant le voyage et le tourisme génèrent annuellement au Canada?

L'hon. Marc Garneau: Le tourisme est extrêmement important, et le secteur aérien joue certainement un rôle de premier plan à cet égard.

M. Todd Doherty: C'est environ 100 milliards de dollars.

Monsieur le ministre, accorderez-vous une aide au loyer aux aéroports du Réseau national des aéroports d'ici à ce que les voyages reprennent?

L'hon. Marc Garneau: Vous n'ignorez pas que nous avons accordé une aide au loyer pour le reste de l'année. Nous continuerons de surveiller la situation. Aucune option n'est exclue, car nous voulons évidemment que nos aéroports continuent de fonctionner.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, collaborerez-vous avec les Regional Community Airports of Canada pour accroître le financement du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires?

L'hon. Marc Garneau: Nous collaborons avec les aéroports des régions et du Nord pour nous assurer qu'ils sont capables de continuer de fournir des services essentiels aujourd'hui et dans un avenir rapproché. Nous avons déjà versé 17,3 millions de dollars aux trois territoires.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, quand avez-vous parlé avec Air Canada pour la dernière fois?

L'hon. Marc Garneau: Je lui ai probablement parlé il y a une semaine et demie et j'ai une réunion avec le transporteur lundi prochain.

M. Todd Doherty: Quand avez-vous parlé avec WestJet pour la dernière fois?

L'hon. Marc Garneau: Je suis en rapport régulier avec WestJet également. Je ne peux vous donner la date exacte de ma dernière conversation avec M. Ed Sims, mais je lui ai parlé un certain nombre de fois au cours de la crise.

M. Todd Doherty: À quand remonte la dernière fois que vous avez parlé à l'Association du transport aérien du Canada?

L'hon. Marc Garneau: Je n'ai pas parlé avec M. John McKenna récemment, mais mes fonctionnaires l'ont fait.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, quand avez-vous parlé pour la dernière fois avec le Conseil des aéroports du Canada ou avec un membre de l'industrie aérienne?

L'hon. Marc Garneau: J'ai parlé récemment avec certains gestionnaires d'aéroports, comme Mme Flint, qui est responsable de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto. Hier, mon chef de cabinet a parlé avec M. Rainville, président de l'aéroport Trudeau.

Nous demeurons en rapport avec les aéroports, les transports aériens et NavCan, qui sont tous touchés par la pandémie.

M. Todd Doherty: Votre témoignage est suspect, monsieur le ministre. Nous sommes en rapport constant avec l'ensemble de l'industrie aérienne. Des membres de cette industrie, comme des transporteurs aériens et des aéroports, vous ont écrit à maintes reprises, tentant d'entrer en contact avec votre cabinet et avec vous. Ils nous affirment tous qu'ils ont eu peu ou pas de discussions avec vous, et qu'ils n'ont obtenu aucune réponse pendant la crise de la COVID.

L'hon. Marc Garneau: Monsieur Doherty, je conteste ces affirmations. Moi, mon ministère et mes fonctionnaires maintenons des rapports réguliers avec les transports aériens, les aéroports et les organisations, et nous savons qu'ils ont été profondément touchés par la crise.

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, pourriez-vous alors fournir...

L'hon. Marc Garneau: Je suis offusqué que le député insinue que je ne m'occupe pas d'eux, alors que je leur porte une attention quotidienne...

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, pourriez-vous fournir le plus tôt possible au Comité les échanges que vous avez eus avec WestJet, Air Canada, les petits transporteurs tiers — comme Air North, Central Mountain Air ou Pacific Coastal Airlines, pour n'en nommer que quelques-uns —, l'Autorité aéroportuaire du grand Toronto et le Conseil des aéroports du Canada?

L'hon. Marc Garneau: Nous avons beaucoup d'information, d'échanges de lettres et de conversations téléphoniques. Je ne peux vous fournir tous ces renseignements, mais je vous affirme que j'ai communiqué avec eux.

Il est totalement faux d'insinuer le contraire.

• (1115)

M. Todd Doherty: Monsieur le ministre, ces affirmations viennent des intéressés et non de moi. Je ne fais que répéter leur message.

Monsieur le ministre, Marine Atlantic recevra une somme supplémentaire de 85 millions de dollars, soit une bonification d'environ 150 %. Pouvez-vous nous expliquer la raison de cette augmentation?

L'hon. Marc Garneau: Ce financement découle d'une décision prise hors cycle en 2020. Marine Atlantic assure, bien entendu, le service de traversier prévu par la Constitution entre Terre-Neuve-et-Labrador et le Canada continental. Marine Atlantic continuera de fournir ces services. Le financement permettra de combler le déficit d'exploitation en fournissant les capitaux nécessaires à la société.

Ici encore, comme dans le cas de VIA Rail, il s'agit d'une procédure normale.

Le président: Je vous remercie.

Vous avez la parole, monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président. Bienvenue, monsieur le ministre.

Je voudrais poser une question sur le programme Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission, qui reçoit, je pense, 47,8 millions de dollars dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses.

J'aimerais savoir à combien s'est élevée l'augmentation au cours de la première année du programme. Correspondait-elle à vos prévisions? Je voudrais également savoir si vous êtes en voie d'atteindre notre objectif? L'adhésion est-elle bonne?

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie, monsieur Scarpaleggia.

Comme vous le savez, c'est une somme de 300 millions de dollars qui a été initialement approuvée dans le budget, et nous nous attendions à un déploiement réparti sur trois ans. L'adhésion a toutefois dépassé nos attentes lors de la première année, ce qui nous a agréablement surpris, bien entendu, compte tenu de notre intérêt à l'égard des véhicules propres.

Le montant de 47,8 millions de dollars concerne des dépenses prévues qui découlent de l'enveloppe de financement de 300 millions de dollars que nous déployons actuellement. En fait, nous avons de grands doutes, bien que la COVID ait ralenti les choses, comme vous le comprendrez. Nous pensions en janvier que... [*Difficultés techniques*]

M. Francis Scarpaleggia: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. La communication avec le ministre a été brièvement interrompue.

L'hon. Marc Garneau: ... bien après août cette année. Cela pourrait prendre un peu plus de temps maintenant.

Le président: Monsieur le ministre, il y a des interruptions. Pourriez-vous répéter vos derniers propos?

Je pense que nous l'avons perdu.

Mesdames et messieurs, nous suspendrons la séance un instant, le temps de rétablir la communication avec M. Garneau.

• (1115) _____ (Pause) _____

• (1130)

Le président: Nous reprenons.

Monsieur Scarpaleggia, il vous restait à peu près deux minutes et demie.

M. Francis Scarpaleggia: Merci beaucoup.

Monsieur le ministre, si cela ne vous dérange pas, je vais me pencher sur VIA Rail. Nous savons qu'il y a des plans en ce moment concernant un service ferroviaire à grande fréquence entre Québec et Toronto. Bien sûr, cela suscite énormément d'intérêt chez mes électeurs, car ils se trouvent le long de ce corridor. Je me demande si vous pouvez nous donner une idée du point où nous en sommes par rapport à la fin des étapes de planification et au début de la réalisation du projet.

Également, du point de vue de la COVID, je crois que le port du masque n'est pas obligatoire dans les trains. Cependant, il l'est dans les avions. Cela me semble paradoxal, mais je suis sûr que vous pouvez nous expliquer la différence.

L'hon. Marc Garneau: En ce qui concerne le train à grande fréquence, le dossier progresse. Malgré la COVID, nous avons pu faire avancer ce projet. Comme vous le savez peut-être, on a créé un bureau de projet conjoint qui compte des représentants de la Banque de l'infrastructure du Canada et de VIA, et le travail se poursuit. Ils en sont aux phases finales de l'évaluation du lien proposé entre Québec et Toronto. Les progrès sont constants. Le calendrier est respecté. Ils feront des recommandations au gouvernement vers la fin de l'année.

Avant la fin de l'année, nous espérons être en mesure de prendre une décision sur la réalisation du projet ainsi que sur la forme qu'il prendra exactement. Nous croyons fermement que ce projet promet d'offrir un service plus rapide et plus fiable. Comme vous le savez, il aurait son propre chemin de fer.

En ce qui concerne les mesures, en ce moment, le service de VIA est limité à cause de la COVID. Il ne peut y avoir que 50 % des places occupées dans les wagons — pas plus — pour garantir la distanciation. On recommande aux gens d'apporter leur masque et de le porter quand la distanciation physique n'est pas possible. Cela ne s'est pas souvent produit jusqu'à maintenant à cause des faibles volumes. Essentiellement, le volume est inférieur à 10 % par rapport au volume normal.

La différence entre le train et l'avion est que nous savons qu'avec les avions, il est difficile de maintenir la distance physique au cours du processus qui requiert de se rendre à l'aéroport, de franchir la sécurité, de se rendre à la porte pour ensuite embarquer. Nous trouvions qu'il était extrêmement important d'obliger le port du masque. Nous pensons qu'une approche différente est possible pour les navires à passagers, comme les traversiers, et pour les opérations ferroviaires, pour lesquelles l'approche choisie est de recommander le port du masque.

M. Francis Scarpaleggia: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Est-ce que j'ai le temps de poser une autre question?

Le président: Vous avez le temps pour une question rapide, monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia: J'ai une question au nom de mon collègue, Churence Rogers, qui ne peut pas être là.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur le rôle de Marine Atlantique concernant la fourniture d'aliments et d'autres produits essentiels à Terre-Neuve? Pouvez-vous nous dire si les résidents de Terre-Neuve-et-Labrador auraient des raisons de s'inquiéter de l'approvisionnement en nourriture de leur province pendant la crise de la COVID?

L'hon. Marc Garneau: Comme vous le savez, le service de Marine Atlantique est un service imposé par la Constitution. Il a été mis en place après que la province de Terre-Neuve-et-Labrador est devenue une province canadienne. C'est un élément vital pour la capacité de transport des personnes et des biens. Nous sommes très conscients de cela.

Je peux vous dire que nous suivons de très près la situation, car une des sociétés, Oceanex, qui ravitaille également Terre-Neuve, a réduit une partie de ses services. Grâce à Marine Atlantique, qui peut aussi transporter d'importantes cargaisons, nous avons la capacité de veiller à ce que les Terre-Neuviens ne soient pas privés des fournitures et produits qui leur sont essentiels. La situation est bien en main, même si le nombre de traversées effectuées par Marine Atlantique a diminué à cause du faible volume de passagers.

M. Francis Scarpaleggia: Merci beaucoup.

• (1135)

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, c'est à vous.

[Français]

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

Monsieur le ministre, les quelques questions de mon collègue conservateur m'ont inspiré. Il vous a demandé si vous aviez souvent tenu des rencontres avec les représentants des compagnies aériennes au cours des derniers mois et je suis rassuré de constater que vous êtes en communication constante avec eux.

Depuis le début de la crise de la COVID-19, avez-vous eu l'occasion de discuter de la question des vols annulés avec des groupes comme Air Passenger Rights, Option consommateurs ou d'autres organismes de protection des consommateurs?

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie, monsieur Barsalou-Duval, de votre question.

Je suis très au courant du fait qu'on offre des crédits de voyage plutôt qu'un remboursement, en partie parce que j'obtiens beaucoup d'information, particulièrement dans les médias sociaux, et aussi parce que vous me posez beaucoup de questions à ce sujet. Je suis très au fait de la situation et elle est complexe.

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le ministre, je comprends donc que vous n'avez pas eu l'occasion de rencontrer ces organismes, mais ce serait peut-être une bonne chose, que vous le fassiez. Cela pourrait vous donner des idées sur la façon de mieux défendre les droits des passagers.

Dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), il n'y a pas de montant supplémentaire pour l'Office des transports du Canada, ou OTC, mais il y a quand même 32 millions de dollars sous la rubrique des autorisations proposées.

L'Office a-t-il suffisamment d'argent pour faire appliquer la Loi, afin que les voyageurs finissent par être remboursés pour un vol annulé?

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie de la question.

Nous avons augmenté le budget de l'Office par rapport à l'an dernier. Nous avons estimé qu'il y aurait davantage de demandes relativement aux droits des passagers et à d'autres problèmes, comme l'accessibilité, dont l'Office est en grande partie responsable. Le nombre de demandes transmises à l'Office est effectivement plus grand que ce qui avait été prévu, ce qui justifie l'augmentation de son budget pour cette année.

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous comprendrez que je suis un peu déçu. L'Office des transports du Canada, l'organisation qui est censée défendre les voyageurs et les passagers, donne plutôt aux compagnies aériennes l'autorisation de ne pas rembourser leurs clients. Il a même donné à ces compagnies le droit de ne traiter aucune plainte d'ici le 28 octobre au sujet d'un vol annulé à cause de la COVID-19.

En ce moment, l'Office a 14 000 plaintes en suspens. Quand il commencera à traiter ces plaintes, il aura pris tellement de retard que cela va prendre plus de deux ans pour régler l'arriéré. Le pire, c'est que vous n'avez même pas pris la peine de répondre, quand la journaliste Mélanie Marquis, du journal *La Presse*, vous a interpellé à ce sujet. C'est votre attachée de presse qui l'a fait, en précisant ceci: « Il relève de la compétence de l'OTC d'enquêter sur les plaintes concernant sa réglementation comme bon lui semble. »

Je me demande si ce problème vous intéresse et si vous allez finir par vous en occuper.

L'hon. Marc Garneau: D'abord, cela m'intéresse énormément parce que j'en entends parler tous les jours. Ensuite, j'apporterais une correction au sujet de votre description du rôle de l'Office des transports du Canada. C'est un organe quasi judiciaire chargé d'assurer que les plaintes sont dûment traitées, entre autres par les lignes aériennes, et que les décisions prises respectent les règles. Il ne s'agit pas juste de défendre les consommateurs, mais aussi de prendre les bonnes décisions concernant qui a raison et qui doit être indemnisé.

M. Xavier Barsalou-Duval: Les crédits de voyage offerts par les compagnies aériennes ont-ils cours légal au Canada? Par exemple, peut-on payer ses impôts avec des crédits de voyage?

L'hon. Marc Garneau: L'interprétation des règles concernant les crédits et les remboursements figure dans les tarifs des lignes aériennes. Ces tarifs ne disent pas toujours qu'il faut offrir un remboursement. Il faut en prendre connaissance pour savoir si un crédit ou un remboursement est offert. J'encourage les gens à le faire.

● (1140)

M. Xavier Barsalou-Duval: Ma question visait plutôt à savoir si les crédits de voyage ont cours légal. Je ne vous demande pas si, selon votre interprétation, les compagnies aériennes ont le droit de donner des crédits de voyage, mais si on peut les utiliser pour payer ses impôts, par exemple. Est-ce une monnaie? J'imagine que non.

L'hon. Marc Garneau: C'est une bonne question. Je n'ai pas la réponse, mais je m'engage à vous revenir à ce sujet.

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

La compagnie WestJet a annoncé qu'elle allait rembourser certains de ses clients. Elle n'est pourtant pas en faillite. Or vous avez

souvent prétendu que les compagnies aériennes feraient faillite, si elles remboursaient ses clients pour un vol annulé.

Air Canada, qui avait 6 milliards de dollars de liquidités au début de la crise, en a maintenant 9,7 milliards, selon les analystes. Ses liquidités ont augmenté et elle n'est pas au bord de la faillite non plus. Air Transat, quant à elle, a dit qu'elle serait prête à rembourser ses clients s'il y avait une aide du gouvernement.

Le gouvernement va-t-il offrir une aide quelconque? Le cas échéant, sera-t-elle conditionnelle au remboursement des voyageurs pour les vols annulés?

L'hon. Marc Garneau: Je vais vous brosser un portrait de la situation des lignes aériennes. Il faut toutes les considérer, pas seulement celles que vous avez mentionnées. En ce moment, plusieurs lignes aériennes ne fonctionnent pas du tout ou très peu. Elles n'ont donc presque pas de revenus en ce moment. La situation est assez grave pour certaines d'entre elles.

Comme je l'ai dit souvent, je m'attends à ce que les lignes aériennes fassent tout en leur pouvoir pour indemniser de la meilleure façon qui soit leurs passagers quand les circonstances le permettent. C'est une obligation qui incombe aux lignes aériennes. Compte tenu de la situation présente, nous avons mis en place certains programmes, comme la subvention salariale pour les lignes aériennes, et certaines s'en servent.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie. Je pense que vous avez répondu à ma question.

J'aurais aimé savoir, en fait...

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président, et merci à vous aussi, monsieur le ministre, de comparaître aujourd'hui. J'aimerais reprendre là où mon collègue s'est arrêté sur la question des remboursements aux passagers qui ont acheté des billets qu'ils n'ont pas pu utiliser.

Je vais vous demander très directement si vous envisagez d'obliger les compagnies aériennes à rembourser complètement les passagers qui n'ont pas pu utiliser leurs billets.

L'hon. Marc Garneau: Nous suivons la situation, comme je l'ai dit au député précédent. J'encourage les compagnies aériennes à indemniser le mieux possible leurs passagers quand les circonstances le permettent. Certaines compagnies aériennes ne sont pas en position de le faire en ce moment. Il est important que les consommateurs soient aussi bien conscients de ce que disent les tarifs, en fait. Ce sont les contrats d'achat de billets. Tout n'est pas aussi clair et net que bien des gens le croient.

Dans le meilleur des mondes, nous aimerions nous assurer que tous les passagers sont satisfaits, mais comme vous le savez, les compagnies aériennes ont été frappées de plein fouet par cette pandémie. Certaines n'ont plus aucune activité, et certaines fonctionnent à moins de 10 % de leur capacité tout en demeurant obligées de payer des coûts fixes importants.

M. Taylor Bachrach: Je dirais que de nombreuses familles canadiennes souffrent financièrement aussi, et que le coût d'un billet d'avion peut être très élevé.

D'autres autorités dans le monde ont adopté des approches différentes. Le 3 avril, le département des Transports des États-Unis a publié un avis d'exécution. Je voudrais uniquement vous lire la phrase qui m'a particulièrement frappé: « L'obligation des compagnies aériennes de rembourser au passager le prix d'un billet et les frais supplémentaires pour des services qu'il ne peut pas utiliser demeure même quand les perturbations des services aériens sont hors du contrôle du transporteur... ».

Nous avons vu des décisions semblables dans l'Union européenne et au Royaume-Uni. Quel message cela envoie-t-il d'après vous quand il y a un tel décalage entre les mesures de protection du consommateur au Canada et celles des autres pays? Est-ce qu'il sera prioritaire pour votre gouvernement d'améliorer les mesures de protection des passagers du transport aérien, quand nous serons sortis de cette situation?

L'hon. Marc Garneau: Il est évident que nous ne nous attendions absolument pas à une telle pandémie quand nous envisagions de mettre en place des mesures de protection des droits des passagers — c'est une situation totalement inattendue —, et nous allons nous pencher là-dessus afin d'avoir, à l'avenir, une façon claire de traiter une telle situation.

En effet, on souligne souvent que l'Europe et les États-Unis ont adopté une approche différente. Je vous inviterais à jeter un regard plus attentif sur des pays et des compagnies aériennes en particulier. Je crois que vous constaterez que la réalité ne correspond pas tout à fait à ce que vous avez décrit. La situation est complexe, et les compagnies aériennes européennes et américaines souffrent autant que les compagnies aériennes canadiennes.

• (1145)

M. Taylor Bachrach: Pour les consommateurs qui ont perdu des milliers de dollars, j'imagine que la situation est assez marquante et assez simple. C'est ce que je dirais.

Ma prochaine question porte sur la règle 40 du Code de déontologie des membres de l'Office des transports du Canada, qui se lit comme suit: « Les membres ne doivent pas exprimer publiquement une opinion sur les cas antérieurs, actuels ou éventuels ou sur toute question concernant les travaux de l'office... ».

En supposant que la déclaration relative aux crédits de voyage du 25 mars est venue de membres de l'OTC, pensez-vous qu'il y a eu une atteinte à la règle 40?

L'hon. Marc Garneau: Je crois que l'OTC a par la suite fait une autre déclaration. Je n'ai pas l'information. Je pourrais demander à mon sous-ministre de répondre, mais si nous n'avons pas cela avec nous, je sais que l'OTC a fourni des éclaircissements supplémentaires après ses commentaires initiaux concernant la pertinence des crédits de voyage. Bien sûr, ce n'était pas contraignant.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, étant donné que j'ai peu de temps, je vais plutôt passer à ma question suivante. Elle porte sur la prise de température dans les avions. Votre ministère a récemment annoncé que la prise de température serait obligatoire pour tous les passagers avant l'embarquement. J'ai moi-même été soumis à cela quand j'ai pris l'avion pour venir à Ottawa afin d'assister à la présente réunion en personne.

L'IATA, l'Association du transport aérien international, a récemment présenté une proposition dans laquelle elle réclame la fin de la distanciation physique dans les avions. Elle fait valoir que la prise de température suffit. La Dre Theresa Tam a contredit cela, car elle dit que cette méthode ne permet pas de déceler toutes les personnes

infectées. Est-ce que vous pouvez vous engager à maintenir les exigences de distanciation physique dans les avions?

L'hon. Marc Garneau: Je suis d'accord avec la Dre Tam pour dire que la mesure la plus importante est la distanciation physique. Avec la réglementation et les arrêtés d'urgence qui sont en place, le Canada va veiller à ce que cela demeure au sommet des priorités. Prendre la température, faire des vérifications, demander [*Difficultés techniques*] des niveaux supplémentaires de sécurité.

La prise de la température est importante. Elle ne permet pas de déceler tous les cas, car certaines personnes sont asymptomatiques. Il va arriver de temps en temps qu'une personne ait la fièvre et soit refusée alors qu'elle n'a qu'un rhume, mais il s'agit d'une mesure additionnelle qui détecte certaines personnes malades et ajoute à la sécurité. En fait, l'IATA recommande que...

M. Taylor Bachrach: Monsieur le ministre, la température acceptable diffère d'une compagnie aérienne à une autre. Est-ce que votre ministère a établi une température repère à adopter pour tous les vols canadiens?

L'hon. Marc Garneau: C'est l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, qui va acheter les thermomètres sans contact, et c'est avec eux que nous allons travailler. Les instruments établissent le seuil. C'est la même chose qui s'applique pour les autres appareils que les compagnies aériennes achètent elles-mêmes; il y a un seuil recommandé au-delà duquel l'appareil va indiquer que la personne a de la fièvre.

Le président: Merci.

Monsieur Baldinelli, vous avez la parole.

M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, merci de votre présence.

J'aimerais rapidement ajouter aux observations de mes deux collègues qui m'ont précédé. Ils ont mentionné être en contact avec leurs électeurs et ont souligné leurs préoccupations concernant les compagnies aériennes, les remboursements et ainsi de suite.

Monsieur le ministre, ma question est simple. Croyez-vous que les passagers des transports aériens au Canada devraient jouir des mêmes droits que les passagers de l'Union européenne et des États-Unis, oui ou non?

L'hon. Marc Garneau: Je crois que les mesures de protection des droits des passagers du Canada ont été bien conçues, bien que j'admette que nous ne nous attendions pas aux effets de cette pandémie. Nous allons nous pencher sur la question des remboursements et des crédits de voyage.

M. Tony Baldinelli: Donc, vous allez examiner la question de la protection des droits des passagers.

L'hon. Marc Garneau: Oui. Nous avons toujours dit que nous allions, au besoin, faire des ajustements à l'avenir. Personne ne s'attendait aux effets dramatiques de cette pandémie, et c'est une chose qui doit être éclaircie. C'est énoncé dans les tarifs, qui sont en fait des contrats — tout le texte en petits caractères que vous voyez quand vous achetez un billet —, et ce n'est donc pas aussi clair et net que les gens le pensent.

• (1150)

M. Tony Baldinelli: Monsieur le ministre, rapidement, pouvez-vous donner l'assurance à mes électeurs et à toutes les personnes qui nous écrivent qu'ils obtiendront des remboursements si c'est ce qu'ils désirent?

L'hon. Marc Garneau: Ce que je peux vous dire, c'est que j'encourage les compagnies aériennes. En fait, je m'attends, lorsqu'elles sont dans une position pour indemniser des passagers dont le vol a été annulé, à ce qu'elles le fassent le plus généreusement possible. C'est ce que je dis en ce moment.

Nous voulons régler cette question liée à la protection des droits des passagers.

M. Tony Baldinelli: Merci, monsieur le ministre.

Je vais maintenant passer aux aéroports régionaux de petite et de moyenne taille. L'aéroport du district de Niagara dans ma circonscription, qui dessert la région de mon collègue, célèbre son 90^e anniversaire.

En décembre, la Regional Community Airports of Canada a proposé de faire passer le financement du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires à 95 millions de dollars.

Monsieur le ministre, quelle est la réponse du ministère, et quel montant dépense-t-il actuellement?

L'hon. Marc Garneau: Le programme d'aide aux immobilisations, le PAIA, existe depuis environ 20 ans, et je crois qu'il accorde autour de 40 millions de dollars par année. C'est un programme très populaire, et je sais très bien que les aéroports et les associations aimeraient une augmentation du montant, car le programme est très utile, surtout pour les petits aéroports ayant peu de financement.

M. Tony Baldinelli: Oui, je sais que notre aéroport local a demandé 1,5 million de dollars.

Monsieur le ministre, a-t-on versé des fonds cette année à l'aide du PAIA?

L'hon. Marc Garneau: Je vais céder la parole à mon sous-ministre.

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Merci, monsieur le ministre.

Dans le cadre du PAIA, des fonds sont versés en fonction du cycle habituel. Nous nous affairons donc à approuver les demandes que nous recevons. Nous avons approuvé les demandes de 2019, et nous allons accorder notre attention à celles de 2020. L'exécution du programme se poursuit à l'aide d'un montant total de 40 millions de dollars par année, comme vous l'avez mentionné.

M. Tony Baldinelli: Merci.

Compte tenu de la COVID, le gouvernement fédéral élabore-t-il d'autres programmes pour soutenir les aéroports régionaux et communautaires?

L'hon. Marc Garneau: La réponse est oui. Comme nous devons répondre aux besoins les plus criants, nous nous efforçons surtout de faire en sorte, notamment, que les aéroports éloignés et du Nord puissent encore fonctionner afin de poursuivre le ravitaillement essentiel et les évacuations sanitaires pour les gens de ces collectivités. Nous savons qu'ils ont été durement touchés, comme les grandes compagnies aériennes, à cause de l'importante diminution du nombre de passagers. Ils en subissent les conséquences économiques. Ils nous ont parlé, et nous travaillons avec eux.

M. Tony Baldinelli: Parfait.

La composition de la structure de gouvernance de certains de ces petits aéroports régionaux fait en sorte qu'ils ne peuvent pas demander de financement au gouvernement et recourir à des instruments comme le programme de subvention salariale. Êtes-vous au courant et cherchez-vous une solution?

L'hon. Marc Garneau: Nous nous penchons sur les besoins de petits aéroports, plus particulièrement ceux qui ont des vols réguliers et qui se chargent du ravitaillement essentiel. C'est là-dessus que nous mettons l'accent en ce moment. Les aéroports peuvent bénéficier de tous les programmes gouvernementaux auxquels les organisations ou les particuliers ont droit.

M. Tony Baldinelli: Merci, monsieur le ministre.

Vous avez également affecté 2,8 millions de dollars aux négociations du transfert potentiel de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien à un organisme sans but lucratif.

Monsieur le ministre, qu'est-ce qui est couvert par ce montant de 2,8 millions de dollars? S'agit-il tout simplement du coût des négociations?

L'hon. Marc Garneau: Je n'ai pas tous les détails, mais je crois que c'est en grande partie les coûts associés aux transactions effectuées pour que nous puissions, en définitive, avoir cette administration de contrôle de sécurité désignée à but non lucratif. Je vais toutefois céder encore une fois la parole à mon sous-ministre, s'il peut dire plus précisément à quoi sert le montant 2,8 millions de dollars.

• (1155)

M. Tony Baldinelli: J'aimerais d'abord savoir...

Le président: Votre temps est écoulé. Je vais laisser le sous-ministre répondre rapidement.

M. Todd Doherty: Il n'avait pas de question.

Le président: Je pensais que le ministre allait céder la parole au sous-ministre.

M. Tony Baldinelli: Oui. Vous alliez céder la parole au sous-ministre s'il avait quelque chose à ajouter.

L'hon. Marc Garneau: Oui, je céderais la parole au sous-ministre ou à mon dirigeant des finances, un des deux.

M. Michael Keenan: [*Difficultés techniques*] au ministère pour nous aider à négocier avec un consortium du secteur privé pour la prise en charge de l'ACSTA, comme vous l'avez indiqué.

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

Monsieur Sidhu, vous avez la parole.

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): Monsieur le ministre, monsieur Keenan, monsieur Pilgrim, merci de votre présence.

J'ai des questions au sujet du programme Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission. Des électeurs de ma circonscription, Brampton-Est, qui est souvent qualifiée de banlieue-dortoir dans la région du Grand Toronto, disent que beaucoup de personnes et d'entreprises tirent parti du programme. La réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport est essentielle pour assurer l'avenir vert du Canada. Grâce à nos projets d'infrastructure verte, je sais qu'il y aura beaucoup de nouvelles bornes de recharge d'un bout à l'autre du pays, et je continue de préconiser une augmentation de leur nombre, pour rendre plus facile la décision de passer à un véhicule sans émission.

Monsieur le ministre, la participation au programme s'approche-t-elle de ce qui était prévu?

L'hon. Marc Garneau: En ce qui a trait au programme d'incitatifs, qui offre 5 000 \$ pour un véhicule sans émission et 2 500 \$ pour un véhicule hybride — qu'il s'agisse d'un achat ou d'une location —, le nombre de personnes qui en ont tiré parti a dépassé nos attentes. Nous croyons que le montant de 300 millions de dollars prévu en 2019 sera dépassé avant la fin de l'année. Nous pensions initialement que ce serait au mois d'août, mais le rythme a peut-être ralenti un peu. Nous avons pris beaucoup plus qu'une année d'avance.

Je suis heureux que vous ayez abordé la question des bornes de recharge, car c'est un programme tout aussi important. Le réseau de recharge est nécessaire, et ce programme est également financé et géré par Ressources naturelles Canada. On finance aussi un réseau pour être certain d'avoir les bornes de recharge nécessaires à ces véhicules que les gens achètent.

M. Maninder Sidhu: Merci, monsieur le ministre.

Avez-vous la moindre idée de l'effet, s'il y a lieu, de la crise de la COVID sur l'adoption de nouvelles technologies dans le secteur des véhicules sans émission? Je sais que vous en avez parlé brièvement, mais pouvez-vous en dire plus?

L'hon. Marc Garneau: Je dirais que non, pas à long terme. Je dirais que la COVID a ralenti certaines choses, mais pas tout. Le virus en a peut-être même accéléré certaines. Par exemple, le fret aérien figure parmi les domaines prometteurs. C'est un secteur en plein essor maintenant.

Pour ce qui est des véhicules automatisés et connectés, des véhicules sans émission et de la recherche sur les camions lourds et les émissions, comme pour dans tous les secteurs pendant la pandémie, on a observé un ralentissement, car les gens doivent respecter la distanciation physique, et certaines entreprises ont fermé leurs portes. À long terme, non, je ne m'attends pas à ce que le virus ait de grandes répercussions.

M. Maninder Sidhu: Merci de ces explications. J'ai une dernière question pour vous.

D'après ce que j'ai compris, les véhicules légers sont responsables d'environ 50 % des émissions de gaz à effet de serre attribuables au transport au Canada et de 12 % des émissions totales du pays. Selon le ministère des Transports, quel genre d'incidence le programme pour l'achat de véhicules zéro émission aura-t-il sur les émissions liées au transport comparativement aux véhicules ordinaires? C'est sans aucun doute un excellent programme. Je veux tout simplement que nous en parlions davantage, car beaucoup de mes concitoyens ont des questions à ce sujet.

L'hon. Marc Garneau: Je pense que vous l'avez très bien dit. Le transport est responsable de 25 % des émissions de gaz à effet de

serre au pays, lorsqu'on ajoute l'apport de l'ensemble des industries et des secteurs. La moitié de cette proportion de 25 % est attribuable aux véhicules légers — les voitures. Il est donc extrêmement important que nous fassions cette transition vers les véhicules sans émission, car, comme vous l'avez souligné, nous parlons de la moitié des gaz à effet de serre provenant du transport. Cette transition aura donc un effet considérable.

Comme vous le savez, notre gouvernement s'est engagé à atteindre la cible de zéro émission nette d'ici 2050 [*Difficultés techniques*] cibles de l'Accord de Paris d'ici 2030. C'est une façon d'y parvenir de façon spectaculaire, et nous espérons que de plus en plus de personnes choisiront cette option.

● (1200)

M. Maninder Sidhu: Merci de votre temps, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Je donne la parole à M. Davidson.

M. Scot Davidson (York—Simcoe, PCC): Merci, monsieur le ministre, et bonjour.

Dans la même veine, savez-vous quel est le revenu moyen des personnes qui demandent la subvention pour véhicules électriques? En avez-vous la moindre idée?

L'hon. Marc Garneau: Non, je ne le sais pas, mais certains véhicules visés par la subvention se trouvent dans la fourchette de prix inférieure et médiane, et nous avons exclu la fourchette supérieure.

M. Scot Davidson: Je vois. Merci, monsieur le ministre.

Pour donner suite aux questions de mes collègues sur les billets d'avion, en cas de faillite d'un grand transporteur aérien — ou d'un petit, d'ailleurs —, le gouvernement du Canada sera-t-il disposé à assumer le coût de ces billets vendus à des Canadiens?

L'hon. Marc Garneau: Je dirais, comme vous abordez la question des faillites, que c'est une option que nous espérons éviter. À la fin de cette pandémie, même si nos transporteurs aériens auront subi de durs coups, nous aimerions qu'il y ait le plus grand nombre possible de compagnies qui reprennent leurs activités pour que nous puissions encore prendre l'avion et avoir les choix que nous avons actuellement. J'espère que nous n'en arriverons pas là.

M. Scot Davidson: Merci, monsieur le ministre. Je l'espère moi aussi. C'est la raison pour laquelle les programmes gouvernementaux que nous tentons de mettre en place sont importants. Je me demande si vous pouvez nous dire combien de compagnies aériennes, surtout nos grands transporteurs, ont recours au Crédit d'urgence pour les grands employeurs.

L'hon. Marc Garneau: À ce stade-ci, je n'en connais pas qui ont pris cette ultime décision. Certains transporteurs l'envisagent peut-être.

M. Scot Davidson: Qu'est-ce qui explique cela selon vous? Pourquoi n'y ont-ils pas rapidement eu recours?

L'hon. Marc Garneau: Je crois que vous devriez leur poser la question. Je ne veux pas formuler d'hypothèses.

M. Scot Davidson: Bien.

Monsieur le ministre, est-on plus susceptible ou non d'attraper la COVID-19 à l'aéroport Pearson ou à la gare Union, à votre avis?

L'hon. Marc Garneau: À mon avis, pendant tout le processus du déplacement par avion, c'est-à-dire à l'aéroport, aux contrôles de sécurité et ainsi de suite jusqu'à la sortie de l'aéroport une fois arrivé à destination, le risque est plus élevé que...

M. Scot Davidson: Monsieur le ministre, dites-vous qu'on est plus susceptible d'attraper la COVID-19 à l'aéroport Pearson qu'à la gare Union, ce qui signifie que les gens qui prennent l'avion devraient être plus préoccupés à ce sujet. Est-ce bien ce que vous dites?

L'hon. Marc Garneau: Vous avez donné l'exemple de la gare Union. C'est aussi un endroit où il y a beaucoup de va-et-vient sur le réseau Go Transit. Nous nous aventurons donc dans des domaines de compétence provinciale. C'est beaucoup plus compliqué qu'un simple réseau consacré à...

M. Scot Davidson: Monsieur le ministre, je suis fier de dire que nos transporteurs aériens se servent de l'équipement d'aviation le plus récent qui soit. Comme vous le savez, un appareil 737 trans-ferre de l'air frais aux deux minutes.

Un certain nombre de mes concitoyens qui travaillent pour des compagnies aériennes estiment qu'elles sont presque punies. Il faut porter un masque pour prendre l'avion de Toronto à Ottawa, mais ce n'est pas nécessaire dans un train de VIA Rail. On leur dit ensuite qu'il est plus dangereux de prendre l'avion que le train.

J'essaie d'encourager le grand public — je suis certain que vous en faites autant — à songer à reprendre l'avion. Insistons là-dessus. Nous ne devrions pas faire peur aux gens en disant que c'est plus risqué et qu'ils doivent donc porter un masque alors que le grand public devrait savoir que de l'air frais est transféré aux deux minutes à bord des appareils.

L'hon. Marc Garneau: Il y a un risque partout, dans tous les moyens de transport, lorsqu'on ne peut pas se maintenir à distance. Avant d'imposer des mesures de température et le port d'un couvre-visage dans les avions, le Syndicat canadien de la fonction publique, qui représente tous les agents de bord, ainsi que les membres d'équipage nous ont approchés pour nous demander de mettre en place des mesures afin de les protéger et de protéger les passagers.

M. Scot Davidson: Merci.

Je sais que votre lettre de mandat exige que vous travailliez étroitement avec VIA Rail, et la réponse à la question sera peut-être donc une bonne nouvelle. Comme vous le savez, la fête du Canada approche. Je sais que toutes les personnes présentes s'en enthousiasment beaucoup.

À l'heure actuelle, les anciens combattants ont droit à une diminution de 25 % auprès de VIA Rail, mais pour remercier encore davantage nos anciens combattants, je me demande si le gouvernement a envisagé de peut-être leur permettre de se déplacer gratuitement sur le réseau de VIA Rail?

L'hon. Marc Garneau: C'est une proposition intéressante. Malheureusement, je ne peux pas prendre cette décision puisque VIA Rail est une société d'État. Ce serait à ses dirigeants de prendre la décision. Ils prennent parfois ce genre de mesures spéciales, du moins temporairement. Ils l'ont fait pour les étudiants, pour...

• (1205)

M. Scot Davidson: Seriez-vous favorable à cette mesure, monsieur le ministre?

L'hon. Marc Garneau: Je ne gère pas directement le budget de VIA Rail, et je vous recommanderais d'aborder la question auprès de la société.

Je suis moi-même ancien combattant.

M. Scot Davidson: Je sais; vous êtes donc la bonne personne pour poser la question. Merci d'avoir servi le Canada.

Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur Garneau.

Monsieur Bittle, vous avez cinq minutes.

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

Monsieur le ministre, il semble que le ton soit le même maintenant que lorsque nous sommes laissés à votre dernière comparution avant le confinement en mars. Il est regrettable que les conservateurs s'en prennent de nouveau à votre intégrité. Nous venons tout juste de parler du service que vous avez rendu au pays en tant que militaire et de tout votre travail en politique.

Je me demande si vous pouvez répondre aux allégations sans fondement, car nous avons terminé là-dessus lors de notre étude précédente et nous y revenons en ce qui a trait au budget des dépenses. Aimerez-vous avoir l'occasion de répondre?

L'hon. Marc Garneau: Merci, monsieur Bittle.

J'essaie d'ignorer les affirmations gratuites qui ne s'appuient sur aucun fait. J'ai passé les trois derniers mois à travailler très étroitement avec le secteur des transports, plus particulièrement avec les compagnies aériennes puisqu'elles sont profondément touchées par la pandémie de COVID.

Elles ont essuyé une diminution de revenus de l'ordre de 90 à 95 et 100 %, et mes collaborateurs ou moi-même sommes en communication constante avec l'industrie du transport aérien depuis le début. J'ai eu beaucoup d'échanges, et je connais la position sur diverses questions d'organisations comme l'Association du transport aérien du Canada, la Northern Air Transportation Association, l'Association des pilotes d'Air Canada et toutes les autres, ainsi que le Syndicat canadien de la fonction publique du côté syndical. Mon ministère et moi travaillons avec ces organisations pour faire de notre mieux.

Je suis convaincu que mon ministère et moi-même faisons la bonne chose.

M. Chris Bittle: J'aimerais revenir à la question des remboursements. Vous avez parlé de... Excusez-moi, monsieur le président. Il y a un peu de chahut.

Je ne vous ai pas interrompu pendant votre temps de parole, monsieur Doherty, et j'espère donc que vous me montrerez le même respect.

Le président: Tout se déroulait très bien; tâchons donc de continuer de la même façon.

M. Chris Bittle: Vous avez parlé de la réalité de la situation en ce qui a trait aux remboursements. Est-il vrai que des pays membres de l'Union européenne ne contraignent pas leurs compagnies aériennes nationales à appliquer la politique de remboursement?

L'hon. Marc Garneau: Oui. À vrai dire, beaucoup de pays et de transporteurs aériens ont dit qu'ils ne sont pas en mesure d'appliquer la politique, et elle ne l'est donc pas.

M. Chris Bittle: Aux États-Unis, les compagnies aériennes américaines ont reçu une aide financière de 25 milliards de dollars aux frais des contribuables, n'est-ce pas?

L'hon. Marc Garneau: En fait, ce secteur a reçu un soutien total encore plus généreux. C'était de l'ordre de 50 milliards de dollars américains. Une partie devait aider à payer les coûts associés à la main-d'œuvre, ce qui se rapproche essentiellement de notre subvention salariale, et une autre partie, environ la moitié, était constituée de prêts à faible intérêt qui sont comparables à certains des programmes que nous avons également prévus.

M. Chris Bittle: Vous me corrigerez si j'ai tort, mais d'après ce que je comprends du régime prévu par les autorités américaines, on ne met pas en application la politique sur le remboursement.

Selon vous, est-ce vrai?

L'hon. Marc Garneau: D'après ce que je comprends, même si le département des Transports américain a indiqué que la politique serait appliquée, l'application est inégale.

M. Chris Bittle: Tous les membres du Comité, ainsi que vous-même, ont souligné l'importance d'une compagnie aérienne nationale. Si le gouvernement rendait obligatoires des remboursements qui mèneraient ensuite à la faillite d'une compagnie aérienne nationale, quelle serait la valeur des billets individuels si les détenteurs avaient le statut de créanciers non garantis en procédure de faillite?

• (1210)

L'hon. Marc Garneau: C'est bien sûr un scénario que j'espère éviter, car les choses peuvent s'aggraver et c'est ce que nous ne voulons surtout pas. Je ne pourrais pas vous donner de chiffres précis, car ce sont des renseignements commerciaux confidentiels, mais les bons émis par les compagnies aériennes aux passagers représentent des milliards de dollars. Ce sont des sommes importantes.

M. Chris Bittle: Mon temps de parole est échu.

Merci, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Monsieur le ministre, merci beaucoup.

Voilà le temps que nous avions prévu aujourd'hui pour vous accueillir. Je vous remercie d'être venu comparaître devant le Comité aujourd'hui pour répondre à nos questions.

Je remercie également mes collègues.

La séance est suspendue pendant quelques instants afin que nous puissions accueillir les prochains témoins.

• (1210)

(Pause)

• (1230)

Le président: La séance reprend.

Nous souhaitons la bienvenue à Mme McKenna.

L'hon. Catherine McKenna (ministre de l'Infrastructure et des Collectivités): Je suis ravie d'être des vôtres.

Vous avez une belle barbe, monsieur Badawey.

Le président: Merci et bienvenue, madame. Nous sommes heureux de vous accueillir aujourd'hui.

Le premier intervenant sera M. Berthold. Vous avez...

Pardon. Je dois donner cinq minutes à la ministre. Monsieur Berthold, je voulais que vous commenciez, mais...

[Français]

L'hon. Catherine McKenna: J'aimerais vraiment parler avec M. Berthold, mais nous allons prendre cinq minutes pour faire une présentation, si vous le voulez bien.

[Traduction]

Le président: Vous avez cinq minutes. Allez-y.

L'hon. Catherine McKenna: Merci.

Bonjour. Je vous remercie de m'avoir invitée à comparaître aujourd'hui.

La santé et le bien-être des Canadiens sont et seront la priorité de notre gouvernement. La pandémie n'affecte pas que notre santé personnelle, elle a des répercussions importantes sur notre économie.

[Français]

Le plan historique de notre gouvernement, Investir dans le Canada, consiste à bâtir un avenir plus prospère, plus résilient et plus durable pour nos enfants et nos petits-enfants.

[Traduction]

Au cours des trois derniers mois, nous avons approuvé des centaines de projets. Nous avons parlé avec chaque province et chaque territoire de ses priorités et des besoins changeants en matière d'infrastructure. Nous avons nommé un nouveau président à la Banque de l'infrastructure du Canada, Michael Sabia, un homme d'affaires chevronné du Québec qui dirigeait autrefois la Caisse de dépôt. Ce mois-ci, nous avons annoncé un protocole d'entente avec le gouvernement de l'Alberta sur une proposition très intéressante concernant un lien ferroviaire entre Calgary et Banff. Nous finançons des projets portant sur des autobus électriques, sur l'énergie renouvelable et l'eau, et sur l'amélioration de la large bande, afin de créer de bons emplois et d'aider les collectivités à se remettre sur pied.

[Français]

Notre gouvernement comprend la situation difficile dans laquelle se trouvent les villes et les municipalités. J'ai parlé avec les provinces, les territoires, des maires et des dirigeants autochtones, et j'ai entendu parler des pressions financières que cette pandémie a imposées. C'est pourquoi nous cherchons des moyens de les aider à relancer leur économie en toute sécurité, sans perdre de vue notre objectif à long terme: créer des emplois et bâtir un pays plus fort, plus propre, plus sain et mieux connecté.

[Traduction]

Notre plan Investir dans le Canada vise à investir plus de 180 milliards de dollars sur 12 ans dans cinq grandes priorités: le transport en commun; les infrastructures vertes, les infrastructures sociales, les infrastructures liées au commerce et au transport, et les infrastructures des collectivités rurales et nordiques. Nous faisons d'importants progrès.

Tous réunis, les 20 ministères et organismes fédéraux qui offrent un financement dans le cadre du plan ont déjà affecté plus de 68 milliards de dollars et investi dans des projets partout au pays qui améliorent grandement la vie des Canadiens. La plupart des projets sont en cours ou déjà terminés, des projets comme ceux que j'ai eu le plaisir d'annoncer ce matin à Waterloo. Ce sont des investissements dans le transport en commun et le transport actif, comme l'amélioration d'arribus, des passages pour piétons et le prolongement de sentiers pédestres et de pistes cyclables. Ces projets favoriseront la création d'emplois et la mobilité des gens, et amélioreront la qualité de vie dans nos collectivités. J'étais ravie d'en faire l'annonce avec le gouvernement provincial et la municipalité.

[Français]

Nous proposons également de lancer un nouveau volet de financement lié à la COVID-19, qui permettrait aux provinces et aux territoires de rediriger plus de 3 milliards de dollars du financement fédéral existant vers des projets qui peuvent démarrer rapidement.

[Traduction]

Les collectivités doivent disposer des ressources dont elles ont besoin pour mettre des projets en route durant cette pandémie. Conformément à ce qui a été annoncé le 1^{er} juin dernier, nous avons attribué la totalité du financement du Fonds de la taxe sur l'essence fédéral de cette année aux municipalités, et nous l'avons fait en un seul versement la semaine dernière. Il s'agit d'une première étape pour soulager le manque de liquidités des collectivités ressenti actuellement.

Nous pensons qu'il est possible de faire mieux lorsqu'il s'agit de maximiser la valeur des investissements en infrastructure. C'est pourquoi ma lettre de mandat comprend des instructions du premier ministre visant à examiner les pratiques exemplaires à l'échelle internationale lorsqu'il s'agit d'évaluer et de financer les besoins en infrastructure.

Je suis fermement convaincue qu'une évaluation nationale des infrastructures, comme celle effectuée par le Royaume-Uni, serait bénéfique pour notre pays et la planification à long terme de nos infrastructures. Nous pensons aussi qu'il est possible d'examiner les résultats dans une perspective élargie, de considérer les projets d'infrastructure comme faisant partie des plans d'ensemble visant à obtenir des résultats pour les Canadiens. On souhaite renforcer le lien entre les priorités nationales en matière d'infrastructure et les stratégies provinciales et municipales à long terme, tout en améliorant la reddition de comptes de tous les ordres de gouvernement, comme celle des provinces et des municipalités concernant le Fonds de la taxe sur l'essence.

La COVID-19 a également montré que nous devons veiller à créer des communautés résilientes et inclusives. Il s'agit notamment d'offrir un accès abordable à Internet haute vitesse à large bande dans tout le pays, y compris dans les régions rurales et les communautés des Premières Nations, des Métis et des Inuits, des logements pour tous et un meilleur accès aux grands espaces et à la nature.

Pour terminer, je peux vous assurer que je me concentre sur l'optimisation des ressources pour les contribuables. Nous devons veiller à ce que chaque dollar se rende deux ou trois fois plus loin, et que les résultats soient à l'avantage de notre climat, de nos populations marginalisées et des communautés désavantagées tout en créant des emplois et en favorisant la croissance de notre économie.

• (1235)

Ce que nous construisons et où nous construisons est important. C'est pourquoi nous ne nous concentrons pas seulement sur des projets prêts à être lancés, mais veillons aussi à ce qu'ils soient dignes d'être réalisés.

Nous contribuons à relancer l'économie en toute sécurité, en aidant les collectivités à se remettre sur pied, en les aidant à construire de nouvelles infrastructures, liées par exemple à Internet haute vitesse à large bande, aux transports en commun et au traitement des eaux usées, en créant des emplois et en bâtissant un pays plus fort, plus propre, plus sain et plus connecté.

Je répondrai à vos questions avec plaisir.

Merci.

Le président: Merci, madame la ministre.

Nous commencerons par M. Berthold, qui dispose de six minutes.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Bonjour, madame la ministre.

Je vous remercie d'être avec nous. Cela aurait été agréable de vous voir en personne, étant donné que vous demeurez très près du Parlement. Nous aurions aimé pouvoir échanger avec vous, mais nous le ferons lors de notre retour à la Chambre.

Madame la ministre, pouvez-vous nous dire combien de projets ont été annoncés et financés dans le cadre du plan d'infrastructure Investir dans le Canada?

L'hon. Catherine McKenna: Oui, j'aimerais aussi être là, mais nous devons respecter les mesures visant à nous protéger.

Nous avons déjà présenté notre plan au Bureau du directeur parlementaire du budget. Ce plan prévoit plus de 33 000 projets détaillés. Le total des projets comprend également quelque 10 000 projets de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, ou SCHL, liés au logement, et environ 12 000 projets municipaux financés par le Fonds de la taxe sur l'essence fédéral.

M. Luc Berthold: Madame la ministre, pendant trois ans, le directeur parlementaire du budget a affirmé que seulement la moitié des sommes promises dans le cadre du plan libéral avait été réellement investie.

En 2018, il s'est fait dire que les libéraux n'avaient pas de plan. En 2019, le directeur parlementaire du budget a demandé la liste des 53 000 projets, et il s'est fait répondre qu'une telle liste n'existait pas. Cela fait seulement quelques jours que le directeur parlementaire du budget a reçu une liste supplémentaire des projets, sur laquelle figurent les fameux projets provenant du Fonds de la taxe sur l'essence fédéral. On lui a dit qu'Infrastructure Canada n'avait pas les informations relatives aux projets provenant de la SCHL.

Vous avez vous-même affirmé, le 12 mai, que le plan libéral ne fonctionnait pas.

[Traduction]

Vous avez dit que c'était « par souci de faire les choses de façon plus intelligente et efficace ».

[Français]

En reconnaissant l'échec du plan précédent, comment pouvez-vous avoir voté contre un financement supplémentaire pour le vérificateur général afin que l'on sache exactement où sont allées les sommes?

L'hon. Catherine McKenna: Le seul échec, c'était celui du projet d'infrastructure sous l'ancien gouvernement, le Parti conservateur. C'est étonnant, parce que nous sommes transparents, tandis que l'ancien gouvernement ne l'était pas.

M. Luc Berthold: Il y a eu trois rapports.

L'hon. Catherine McKenna: L'ancien gouvernement ne donnait pas d'information ni les fonds nécessaires au vérificateur général.

M. Luc Berthold: C'est faux.

Je vais parler d'un autre dossier qui montre le manque de transparence du gouvernement libéral.

En janvier 2019, la ministre Carolyn Bennett a signé une entente avec la Nation huronne-wendat et le grand chef Konrad Sioui, obligeant le gouvernement fédéral à consulter la Nation pour tout projet sur un territoire grand comme à peu près la moitié du Québec. Cette entente signée en secret n'a été révélée qu'en décembre 2019, quand les municipalités ont reçu une lettre du grand chef Konrad Sioui qui les avisait de l'existence de cette obligation. Les municipalités n'ont jamais été avisées par le gouvernement fédéral ni conseillées sur cette nouvelle façon de faire. Des dizaines de projets du programme Fonds pour l'infrastructure municipale d'eau, ou FIMEAU, sont présentement bloqués sur le bureau de la ministre parce qu'aucune consultation n'a été faite. Les travaux doivent débiter bientôt.

Madame la ministre, combien de projets sont bloqués sur votre bureau en raison de cette situation inacceptable?

• (1240)

L'hon. Catherine McKenna: Nous prenons nos obligations envers les peuples autochtones au sérieux. C'est dommage que l'ancien gouvernement n'ait pas fait la même chose.

Comme je l'ai dit lors de mon introduction, nous avons mis en œuvre des centaines de projets.

M. Luc Berthold: Combien de projets sont présentement bloqués, madame la ministre? Les municipalités ne savaient pas qu'elles devaient consulter la Nation huronne-wendat. Le gouvernement ne les a pas avisées et il ne leur a pas montré la façon de faire.

Combien de projets ne peuvent pas être réalisés? Je vais donner l'exemple de la Ville de Lac-Mégantic, qui est prête à attribuer le contrat. Elle a lancé un appel d'offres, mais, malheureusement, on lui a dit que rien ne pouvait être fait.

Combien de projets sont bloqués à cause de cette improvisation de la part du gouvernement? Nous sommes d'accord pour qu'il y ait des consultations, mais il aurait au moins fallu que le gouvernement avise les municipalités.

Pourquoi ne pas l'avoir fait?

L'hon. Catherine McKenna: Je vais parler de notre plan d'infrastructure.

Nous travaillons de très près avec les municipalités, les provinces et les territoires. C'est très important.

M. Luc Berthold: Madame la ministre, ce n'est pas la question que je vous pose.

Ma question est la suivante: combien y a-t-il de projets?

En ce moment, il y a des municipalités et des travaux qui sont en attente. La présente situation est problématique. Les municipalités ont besoin d'argent. On a besoin de faire travailler des Canadiens et des Canadiennes. Ces derniers ne pourront pas travailler parce qu'on ne sait pas comment faire pour mener la fameuse consultation.

Quel est le plan de votre ministère pour que ces projets puissent être débloqués, non pas dans les prochaines semaines, mais dans les prochains jours?

L'hon. Catherine McKenna: Je sais que mon homologue, la ministre Bennett, travaille très fort sur ce dossier.

Je veux vous assurer que nous faisons avancer des projets qui figurent dans notre plan d'infrastructure. Je dirais même que, dans la municipalité du député, nous faisons aussi avancer des projets.

Je peux vous parler de ces projets.

M. Luc Berthold: Oui, madame la ministre.

Si je vous parle des projets...

L'hon. Catherine McKenna: Il s'agit de projets d'une valeur de presque 240 millions de dollars.

M. Luc Berthold: Madame la ministre, il y a 33 000 projets que vous pouvez énumérer, si vous le désirez, et vous pouvez prendre tout le temps dont vous avez besoin pour le faire.

Toutefois, la question n'est pas celle-là. Présentement, il y a des municipalités qui attendent pour réaliser des projets très importants.

Qu'est-ce que vous allez faire, madame la ministre, pour qu'on puisse lancer ces projets dans les prochains jours?

La question est simple.

L'hon. Catherine McKenna: Je sais que mon homologue travaille très fort sur ces projets.

Nous avons le devoir de faire des consultations.

Il y a 262 projets qui ont été approuvés au Québec au cours des derniers mois. Je travaille de très près avec le ministre Dubé.

M. Luc Berthold: Combien de projets sont arrêtés, madame la ministre?

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Berthold.

Merci à vous, madame la ministre.

Madame McCrimmon.

Mme Karen McCrimmon (Kanata—Carleton, Lib.): Merci, madame la ministre. Nous sommes heureux de vous voir aujourd'hui.

Je sais que nous avons eu de très bonnes discussions sur l'amélioration des transports en commun ici à Ottawa et partout au pays, donc je vais mettre ce sujet de côté et vous poser des questions connexes.

Sachez tout d'abord que ma circonscription est très active et dynamique. Elle voudrait un accès accru au transport actif.

Le Plan investir dans le Canada prévoit-il des fonds pour ce genre d'amélioration?

L'hon. Catherine McKenna: Les transports en commun ainsi que le transport actif sont bien sûr une grande priorité pour nous. En fait, nous avons fait une annonce formidable ce matin à Waterloo, où nous nous joignons à la municipalité et à la province pour investir dans des projets liés aux transports en commun et au transport actif qui amélioreront grandement la vie des résidents.

Nous reconnaissons, surtout maintenant, que les Canadiens veulent sortir, être actifs et le faire de façon sûre. C'est la raison pour laquelle nous avons assoupli les critères afin que les projets de transport actif puissent être étudiés non seulement dans le cadre du Volet infrastructures des transports en commun dans lesquels nous investissons, mais également le Volet infrastructures vertes.

Nous continuerons à avancer. Je sais à quel point ce sujet est important dans votre circonscription. Je crois qu'il y a de réelles occasions d'investir davantage, et je suis prête à travailler directement avec la députée pour les saisir, pour améliorer les vies, réduire les émissions, réduire la congestion et encourager les gens à sortir et à être actifs de façon saine.

• (1245)

Mme Karen McCrimmon: Merci, madame la ministre.

Vous avez parlé d'Internet haut débit. Ma circonscription est à la fois urbaine et rurale. Il faut régler le problème du service à haut débit en région rurale.

Comment pouvons-nous le faire dans le cadre du plan Investir dans le Canada? Nous devons améliorer le service, surtout maintenant, alors que tout le monde essaie de travailler de la maison. Il faut l'améliorer.

L'hon. Catherine McKenna: Je suis tout à fait d'accord avec vous. Nous devons continuer à investir dans le service à haut débit à l'échelle du pays. Je crois que nous devrions accélérer les investissements.

Le plan Investir dans le Canada offre des crédits pour le service à haut débit dans le cadre du Volet infrastructures rurales et nordiques. ISDE et le CRTC prévoient également des investissements, dont l'importance critique est reconnue actuellement. L'accès à un service à haut débit abordable n'est plus qu'une question de productivité. C'est également une question d'équité.

De nombreux parents, dont moi-même, doivent donner des cours à la maison à leurs enfants, et pour ce faire, il nous faut Internet à haut débit. Les entrepreneurs et les dirigeants d'entreprises virtuelles en ont besoin également. Nous pouvons accéder à des services de soins de santé et voir notre médecin virtuellement, mais il faut avoir le service à haut débit.

J'en suis intimement convaincue, et je sais que notre gouvernement cherche des façons d'accélérer ces investissements afin que tous les Canadiens disposent d'un service à haut débit abordable aussi rapidement que possible.

Mme Karen McCrimmon: Merci beaucoup, madame la ministre. C'est encourageant.

Nous sommes aux prises avec une crise urgente, celle de la COVID-19, mais une autre crise s'annonce. Ma circonscription a subi deux inondations et une tornade au cours des trois dernières années.

Comment allons-nous pouvoir lutter contre le changement climatique? Pouvons-nous le faire au titre de ce plan également?

L'hon. Catherine McKenna: Tout à fait. Nous avons un Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes, qui accorde un soutien aux collectivités touchées par les phénomènes météorologiques accrus liés au changement climatique.

Je me souviens que nous avons travaillé ensemble pour remplir des sacs de sable afin d'aider des résidents qui avaient subi des inondations deux fois dans trois années. Il y a eu également une tornade dans votre circonscription pendant cette période, ce qui fait que les résidents connaissent très bien l'incidence du changement climatique.

Pour ce qui est de notre Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes, nous avons investi plus de 1,7 milliard de dollars dans 59 projets d'infrastructure de grande échelle, afin d'aider à protéger les collectivités du pays du changement climatique et des catastrophes naturelles comme les inondations et les incendies. Le ministre de la Sécurité publique a également investi dans ce type de projets. Nous devons continuer à le faire, car nous savons que le changement climatique a une incidence réelle et qu'elle s'accroît. Nos collectivités doivent être protégées à l'échelle du pays.

Mme Karen McCrimmon: Merci beaucoup, madame la ministre. Vos paroles sont très bien accueillies.

Nous cherchons à favoriser la collaboration. Je communique avec mes homologues de la province et de la municipalité. Comment améliorer l'état des choses? Comment devrions-nous procéder afin que notre travail cadre avec les projets des provinces et, ce qui est probablement encore plus important, ceux des municipalités?

L'hon. Catherine McKenna: Merci. C'est une excellente question. L'une de mes priorités, lorsque j'ai accepté le portefeuille, c'était de faire approuver les projets rapidement et de travailler directement avec les provinces, les territoires et les municipalités. J'y ai consacré beaucoup d'efforts.

Dans la province de l'Ontario, par exemple, je travaille de près avec les deux ministres responsables de l'infrastructure et des transports. En fait, nous avons des appels hebdomadaires pour parler d'infrastructure. À l'occasion, nous parlons des difficultés de l'école à la maison.

Les projets avancent. Nous faisons preuve de souplesse. Nous avons mis le temps nécessaire. Nous reconnaissons que nous devons penser à la façon dont nous pouvons être plus souples et répondre aux priorités des municipalités, des provinces et des territoires. Nous pensons que les divers ordres de gouvernement qui sont éventuellement plus près des Canadiens devraient établir leurs propres priorités. Nous sommes à l'écoute. De plus, nous reconnaissons qu'à l'époque de la COVID-19, les défis et les besoins pourraient être différents. Nous nous sommes efforcés de faire preuve de souplesse et de travailler directement avec les provinces, les territoires et les municipalités, car, au final, nous cherchons tous à améliorer la vie des Canadiens.

Après avoir parlé à tant d'électeurs, je sais très bien comme vous que les Canadiens ne veulent rien savoir des chicanes entre les ordres de gouvernement. Ils veulent savoir qu'il y a des investissements qui amélioreront leurs vies.

• (1250)

Le président: Merci, madame la ministre.

Merci, madame McCrimmon.

Monsieur Barsalou-Duval, à vous.

[Français]

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

Bonjour, madame la ministre. Cela fait plaisir de vous voir. Évidemment, cela aurait été encore plus agréable en personne.

Ma première question concerne la situation des municipalités au Québec. En raison de la pandémie de la COVID-19, elles ont subi de très grosses pertes de revenus et elles sont très inquiètes, d'autant plus qu'elles n'ont pas le droit d'accuser de déficit. Selon une étude du groupe Raymond Chabot, il manquerait 1,2 milliard de dollars dans les coffres des villes au Québec, et 60 % de leurs pertes totales seraient attribuables au transport en commun. On parle de 670 millions de dollars pour le transport en commun. Les municipalités perdent de 70 % à 80 % des revenus provenant de ce secteur. C'est énorme. Les gens n'utilisent plus le transport en commun, mais les autobus doivent rouler quand même.

Malheureusement, dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), il ne semble y avoir rien de prévu en matière d'argent frais pour les municipalités. Je voudrais savoir si cela s'en vient.

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

Nous reconnaissons combien il est important de soutenir tous les Canadiens en ces temps difficiles, mais aussi les municipalités. La perte de revenus dans le secteur du transport en commun est lourde pour les municipalités. Nous allons certainement travailler avec les provinces. Comme vous le savez, les municipalités relèvent des provinces selon la Constitution. Toutefois, nous travaillons de très près avec les provinces. Nous avons déjà fourni 2,2 milliards de dollars aux villes et aux communautés. Nous avons devancé le transfert des sommes issues du Fonds de la taxe sur l'essence.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je sais que vous avez versé de l'argent dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence fédéral, mais c'est un peu comme si on donnait aux gens de l'argent pour s'acheter une voiture et une maison et pour construire des infrastructures alors qu'ils sont incapables de payer l'épicerie. Cela ne les mènerait pas loin.

J'aimerais savoir précisément quand les villes vont recevoir de l'aide. Je comprends que cela relève du gouvernement du Québec, et c'est pourquoi nous vous demandons de lui envoyer cet argent pour que, à son tour, il le verse aux villes. Je ne pense pas que ce soit un problème. Tous les ministres du Québec et des autres provinces vous ont demandé cette aide. C'est le cas également de toutes les villes du Québec et du Canada. Le message est unanime. Elles ont besoin d'aide, elles ont besoin d'argent.

Allez-vous répondre « présent » et, le cas échéant, quand?

L'hon. Catherine McKenna: Nous avons déjà répondu en avançant de l'argent dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence fédéral. J'ai été heureuse de voir qu'on parlait aujourd'hui dans les journaux de la ville de Kamloops. Grâce à l'argent qui a été avancé, cette ville pourra inclure des investissements en matière d'infrastructure dans son budget. Il est certain que nous devons travailler avec les provinces.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci. Je pense que la réponse est non.

J'aimerais vous poser une autre question, que je n'ai pas eu l'occasion de poser au ministre des Transports tout à l'heure.

En fin de semaine, mon chef est allé à Trois-Rivières pour parler du train à grande fréquence, ou TGF, qui n'en finit plus d'arriver. Depuis 2015, voire même depuis plus longtemps, on annonce des études et on parle de ce qui va suivre. D'un gouvernement à l'autre, on en vient parfois à perdre espoir. Cependant, comme le Budget supplémentaire des dépenses (A) prévoit des fonds pour des études et pour VIA Rail, j'aimerais savoir si vous pouvez nous dire à quelle date vont commencer les travaux.

L'hon. Catherine McKenna: Je suis heureuse de dire au député que c'est une priorité qui figure dans ma lettre de mandat. Selon moi, c'est vraiment très important. VIA Rail travaille avec la Banque de l'infrastructure du Canada et avec nos fonctionnaires pour établir un plan. Nous avons beaucoup parlé du projet de train à grande fréquence pour la région. Nous devons progresser, c'est certain, mais je sais que le député veut que nous soyons...

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

J'aimerais poser une dernière question s'il me reste du temps de parole.

L'hon. Catherine McKenna: Nous sommes prudents avec l'argent des contribuables.

M. Xavier Barsalou-Duval: Ce serait une bonne chose que le TGF se concrétise, étant donné que c'était l'une de vos promesses électorales en 2015. Cela fait déjà cinq ans et les choses n'ont guère progressé depuis.

Dans ma circonscription, le terminal de Contrecoeur du Port de Montréal est un autre projet en attente. Il semble être sur la bonne voie, mais nous ne savons toujours pas à quelle date le gouvernement va donner son autorisation.

Est-il possible de savoir à quelle date commenceront les travaux à Contrecoeur?

• (1255)

L'hon. Catherine McKenna: La Banque de l'infrastructure du Canada étudie ce projet de très près. Bien sûr, il y a du travail à faire. Ces projets sont très importants, à mon avis, mais nous devons faire le nécessaire pour nous assurer que ces investissements ont du sens. Nous devons toujours être conscients qu'il s'agit de l'argent des contribuables. Il nous faut donc faire preuve de prudence.

Je vais céder la parole à ma sous-ministre, qui aura peut-être quelque chose à ajouter.

Mme Kelly Gillis (sous-ministre, Infrastructure et Collectivités, Bureau de l'infrastructure du Canada): Comme la ministre l'a mentionné, la Banque de l'infrastructure du Canada étudie le projet de Contrecoeur et effectue des analyses pour déterminer quelle sera la structure d'investissement et de quelle façon évoluera l'approvisionnement. Nous n'avons pas de date précise, parce que c'est la Banque qui doit établir l'échéancier.

M. Xavier Barsalou-Duval: D'après ce que je constate, les villes, le TGF et Contrecoeur sont tous en attente. Or nous nous serions attendus, dans le contexte de la pandémie de la COVID-19, à ce que certains projets avancent plus rapidement. Le processus a été long dans le cas du FIMEAU également.

Par ailleurs, un contrat de 1 milliard de dollars a été accordé à la multinationale Siemens, plutôt qu'à Bombardier, par l'ancien président-directeur général de VIA Rail. Or ce dernier a été embauché par Siemens. On voulait peut-être le remercier ainsi du beau contrat qu'il lui avait accordé. Nous aurions aimé faire travailler des gens d'ici.

Avez-vous examiné l'attribution du contrat pour vérifier si tout a été fait dans les règles? De notre côté, nous trouvons que cela ne sent pas bon.

L'hon. Catherine McKenna: Je vais céder la parole à ma sous-ministre.

Mme Kelly Gillis: Cette question ne relève pas vraiment de notre ministère, mais plutôt de Transports Canada, qui va décider du type de train. Nous n'allons pas examiner ce contrat.

M. Xavier Barsalou-Duval: Dans votre plan de relance...

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Merci à vous, madame la ministre.

Monsieur Bachrach, vous avez deux minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Madame la ministre, merci de vous être jointe à nous aujourd'hui par vidéoconférence.

Vous avez mentionné plus tôt le versement accéléré au titre du Fonds de la taxe sur l'essence fédéral. J'ai déjà été maire, et je sais que très peu de collectivités refuseraient le versement accéléré des fonds de la taxe sur l'essence, mais la crise à laquelle sont confrontées les municipalités maintenant en raison de la COVID-19 n'en est pas une d'infrastructure. Ce n'est pas non plus un problème de liquidités. C'est une crise de frais de fonctionnement, et pourtant nous n'avons pas vu de fonds ciblés pour aider les municipalités à assumer leurs frais de fonctionnement pendant la crise. Avez-vous des projets dans ce sens? Plus précisément, votre gouvernement songera-t-il à offrir la subvention salariale aux municipalités et à offrir un soutien ciblé aux services de transport en commun?

L'hon. Catherine McKenna: Le soutien aux municipalités est extrêmement important. Elles ont été durement touchées par la COVID-19, et elles ne reçoivent notamment pas les revenus auxquels elles s'attendraient des transports en commun. Le versement accéléré des fonds de la taxe sur l'essence a aidé. Je le répète, Kamloops indique maintenant qu'elle songe à rajouter des travaux d'immobilisations dans son budget de 2020 après avoir reçu les fonds accélérés de la taxe sur l'essence. Nous discutons avec les provinces et les territoires. Chaque semaine, le premier ministre et la vice-première ministre se rencontrent. Nous travaillons sur un accord de relance économique sécuritaire avec les provinces et les territoires. Nous avons annoncé que nous y attribuerons 14 milliards de dollars. L'accord visera une vaste gamme de domaines, y compris le soutien aux villes et aux municipalités. Nous devons collaborer avec les provinces et les territoires. C'est extrêmement important. Les provinces et les territoires nous rappellent souvent que les municipalités relèvent des provinces. Je crois que nous devons montrer aux Canadiens que nous pouvons travailler ensemble.

M. Taylor Bachrach: Merci, madame la ministre.

Ma prochaine question porte sur l'optique des changements climatiques. D'après ce que je peux voir, les Canadiens ne sont nullement rassurés que les dépenses de l'ordre de 187 milliards de dol-

lars en infrastructure entraînent une baisse nette de la pollution. Certains projets font augmenter la pollution et d'autres la réduisent. Cependant, dans l'ensemble, il n'y a aucune mesure de responsabilisation et l'optique des changements climatiques ne porte que sur une petite proportion des projets d'infrastructure.

Allez-vous songer à un mécanisme quelconque afin de vous assurer que les investissements en infrastructure globaux font baisser les émissions de gaz à effet de serre?

L'hon. Catherine McKenna: Comme vous pouvez vous l'imaginer, c'est une question qui m'est chère. Lorsque j'étais ministre de l'Environnement et du Changement climatique, nous avons conçu le Plan climatique canadien en visant la réduction généralisée des émissions, y compris dans le cadre de notre plan d'infrastructure. Le plan climatique prévoit des réductions d'émissions par l'entremise du plan d'infrastructure. C'est la raison pour laquelle notre optique des changements climatiques vise environ 90 % de toutes les dépenses. On applique notamment l'optique des changements climatiques à tous les projets axés sur le climat prévu par le Volet infrastructures vertes, qui est doté d'un budget de 9,2 milliards de dollars.

Voici les types de projets que nous finançons. Il s'agit de projets de transport en commun, d'infrastructure, d'adaptation et d'atténuation, ainsi que de projets d'énergie renouvelable à grande échelle. Nous savons que tous ces projets font baisser les émissions, mais je cible les réductions voulues. Nous nous sommes engagés à avoir des émissions nettes nulles d'ici 2050, et tout le monde doit...

• (1300)

M. Taylor Bachrach: Madame la ministre, y a-t-il une cible en matière d'infrastructure pour les émissions de gaz à effet de serre et la pollution climatique?

L'hon. Catherine McKenna: Oui, il y a une exigence de réduction des émissions de 10 mégatonnes pour les projets d'infrastructure, c'est pourquoi il est si important de garder une perspective climatique. C'est aussi pourquoi il est si important de financer des projets dont on sait qu'ils réduisent les émissions, comme le transport en commun, pour que les gens sortent de leur voiture, et comme l'infrastructure renouvelable. Tout cela est essentiel non seulement pour atteindre nos buts en matière de climat, mais encore pour assurer un avenir plus sain et plus propre à tous les Canadiens.

M. Taylor Bachrach: Je dispose de peu de temps et j'ai encore deux questions que j'aimerais beaucoup poser.

Ma première question concerne la vérificatrice générale qui a déjà exhorté le gouvernement à faire preuve de plus de transparence en ce qui concerne la rémunération des cadres dirigeants dans les sociétés d'État. Vous avez déjà fait allusion au soi-disant nouveau départ de la Banque de l'infrastructure du Canada. Je me demandais si ce nouveau départ allait justement inclure une plus grande transparence en ce qui concerne la rémunération du PDG.

L'hon. Catherine McKenna: Je crois qu'il est important de comprendre que la Banque de l'infrastructure du Canada est une société d'État. Elle est indépendante du gouvernement du Canada. Conformément à l'énoncé des priorités et des responsabilités, ses membres ont été encouragés à mettre sur pied une politique de rémunération en accord avec les pratiques exemplaires des autres sociétés d'État et des organisations comparables, et ils ont également été informés de l'importance de ce point. Bien sûr, le nouveau président du conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure du Canada est maintenant Michael Sabia. Il était à la Caisse de dépôt et placement du Québec. Il est très ambitieux quant aux possibilités de la Banque de l'infrastructure du Canada. Nous avons vu qu'il y a de réelles possibilités de faire bouger les choses.

J'ai certainement hâte de voir ce que va proposer la Banque de l'infrastructure du Canada à l'avenir, comme projets dans toute une gamme de secteurs inclus dans ma lettre de mandat, parmi lesquels un fond d'énergie propre de 5 milliards de dollars de la Banque de l'infrastructure du Canada, des investissements en énergie renouvelable et des débouchés dans les transports en commun. Michael Sabia a participé au projet du Réseau Express Métropolitain...

M. Taylor Bachrach: Madame la ministre, j'ai une dernière question, et j'ai bien peur de manquer de temps. Je vous remercie de cette information.

Ce qui m'inquiète encore, c'est que le directeur parlementaire du budget ne soit pas en mesure d'obtenir tous les détails sur des dizaines de milliers de projets d'infrastructure. Vous avez dit à la Chambre que certains de ces projets étaient confidentiels. Cela me préoccupe parce que je crois que le directeur parlementaire du budget devrait pouvoir, en tant qu'agent du Parlement, examiner les détails confidentiels. N'est-ce pas juste? Il cherche des preuves. Il dit qu'il croit qu'elles existent, mais qu'il est difficile d'être convaincu et qu'il a confiance qu'elles existent, mais n'a pas de preuve.... Votre ministère peut-il trouver un moyen de fournir au directeur parlementaire du budget la preuve que ces projets se sont concrétisés?

L'hon. Catherine McKenna: Il est important que les Canadiens comprennent que nous avons fourni des informations sur tous les projets, soit 33 000 projets, alors nous avons des informations détaillées.

Je sais que le député s'intéresserait beaucoup à cela. En ce qui concerne les projets de la SCHL, ils font l'objet d'accords bilatéraux. Nous avons fourni des informations sur toute une gamme de projets, mais les provinces et les territoires, pour protéger la vie privée des personnes et la sécurité de celles qui ont survécu à la violence familiale, nous donnent des informations de réclamation regroupées pour certains projets. Ils ne donnent pas de détails sur le projet lui-même et les informations de réclamation sont vérifiées par un tiers. Par souci de transparence, nous avons inclus ces projets financés par les contribuables dans notre calcul général. Il est important de comprendre que les informations sont détenues par les provinces et les territoires.

Comme je l'ai dit, dans ce cas, certains projets de la SCHL, les informations ne nous sont pas données sous forme ventilée, parce que les provinces et territoires ne veulent pas nous donner des informations qui entraveraient la vie privée des personnes ou la sécurité des survivants. Ces informations ont été transmises au directeur parlementaire du budget.

Mon sous-ministre veut peut-être ajouter quelque chose.

Mme Kelly Gillis: Encore, comme l'a dit la ministre, nous avons fourni au directeur parlementaire du budget toutes les informations regroupées de la SCHL pour étayer les dépenses, qui font l'objet d'une vérification. Nous avons également fourni au directeur parlementaire du budget les informations concernant la taxe sur l'essence, parce que 12 000 parmi les projets ont rapport avec la dépense approximative ou avec les projets approximatifs découlant du montant annuel de la taxe sur l'essence, soit 2,2 milliards de dollars qui sont dépensés pour ce fond et qui soutiennent les collectivités dans l'ensemble du pays.

• (1305)

Le président: Monsieur Doherty, vous disposez de cinq minutes.

M. Todd Doherty: Merci, monsieur le président. Merci, madame la ministre.

Madame la ministre, par souci du temps qui nous est imparti, veuillez, si possible, donner des réponses succinctes.

Madame la ministre, n'est-il pas exact que votre gouvernement a fermé Partenariats public-privé Canada malgré le fait que la société avait investi plus de 1,3 milliard de dollars dans 25 projets canadiens?

L'hon. Catherine McKenna: Je vais demander à mon sous-ministre de répondre.

Mme Kelly Gillis: PPP Canada a été démonté, puis remonté en tant qu'Infrastructure Canada en 2018. Certains projets se poursuivent. Nous procédons à l'ouverture de ces contrats à l'heure actuelle.

M. Todd Doherty: Madame la ministre, combien de projets la nouvelle mouture de la Banque de l'infrastructure du Canada a-t-elle annoncés?

L'hon. Catherine McKenna: Eh bien, tout d'abord, je suis très contente. La semaine dernière, une annonce importante a été faite, car elle avance dans son travail avec le gouvernement de l'Alberta pour...

M. Todd Doherty: Le nombre total des projets annoncés jusqu'à présent.

L'hon. Catherine McKenna: Un des investissements consiste à envisager la possibilité d'investir dans un service ferroviaire entre Calgary et le parc national Banff.

M. Todd Doherty: Le nombre total.

Hon. Catherine McKenna: Ils ont annoncé des investissements. Si vous me donnez juste un moment, je serai heureuse d'en faire la liste.

M. Todd Doherty: Je n'ai pas besoin de détails. Je voudrais juste un chiffre.

L'hon. Catherine McKenna: Eh bien, ils ont annoncé quatre investissements. Ils ont aussi des protocoles d'entente et des engagements consultatifs pour six projets, dont le train à grande fréquence de VIA, l'énergétique de quartier de l'île Lulu, l'expansion de la centrale hydroélectrique de Talston, le projet éolien de Pirate Harbour, la liaison hydroélectrique et de fibre optique au Kivalliq et le service ferroviaire Calgary-Banff.

J'ai eu des conversations. J'ai eu un certain nombre d'échanges avec le nouveau président de la Banque de l'infrastructure du Canada sur d'autres projets. J'ai également eu des discussions avec mes homologues en Alberta, en Saskatchewan, et partout au Canada. Les possibilités sont considérables.

J'espérais que votre parti soit favorable au fait de tirer profit [*Difficultés techniques*] d'avoir davantage d'argent à investir dans des projets d'infrastructure.

M. Todd Doherty: Madame la ministre, je suis heureux d'apprendre que vous avez eu ces discussions.

Combien de ces projets ont été terminés depuis sa création?

L'hon. Catherine McKenna: Si le député voulait visiter le chantier du train léger du Réseau express métropolitain de Montréal, je serais heureuse.... J'ai eu la chance de le voir. Les travaux avancent bien. Cela va avoir des effets réels importants.

M. Todd Doherty: Est-ce qu'il est terminé?

L'hon. Catherine McKenna: Il est en cours de construction, mais je crois que peut-être le député voudrait, je suppose, que nous nous assurions d'être prudents avec l'argent des contribuables. Même si nous souhaitons ardemment que le projet aille de l'avant, ce sont toutefois des projets d'envergure. Il faut étudier l'analyse de rentabilisation de ces projets. Comme je l'ai dit, la Banque de l'infrastructure du Canada prend les décisions, mais nous savons que se sont d'importantes occasions pour aller de l'avant. Nous travaillons dans ce but avec les provinces et territoires.

M. Todd Doherty: Très bien, merci, madame la ministre.

Madame la ministre, combien le gouvernement du Canada a-t-il déboursé en primes pour le précédent PDG?

L'hon. Catherine McKenna: Encore une fois, soyons clairs, et nous en avons déjà parlé, la Banque de l'infrastructure du Canada...

M. Todd Doherty: Est-ce que c'étaient des primes au rendement?

L'hon. Catherine McKenna: ... fonctionne indépendamment du gouvernement du Canada, qui lui demande l'énoncé des priorités et des responsabilités. Ils mettent sur pied une politique de rémunération qui reflète celle des meilleures sociétés d'État et des organisations comparables...

M. Todd Doherty: Mais est-ce que ce sont des primes au rendement? Selon son rendement, le PDG serait admissible à ces primes, n'est-ce pas?

L'hon. Catherine McKenna: Comme je l'ai dit, la Banque de l'infrastructure s'est dotée d'une politique de rémunération conforme aux meilleures pratiques des sociétés d'État...

M. Todd Doherty: En tant que ministre responsable de ce ministère, savez-vous combien la société d'État a versé en primes?

L'hon. Catherine McKenna: Je ne participe pas directement aux discussions entre les ressources humaines et les employés de la Banque de l'infrastructure du Canada. Je peux volontiers demander à ma sous-ministre de vous donner plus d'information sur le fonctionnement.

Mme Kelly Gillis: Comme la ministre l'a dit, il s'agit d'une société d'État indépendante qui établit son propre cadre de rémunération et qui prend ces décisions indépendamment de notre ministère, suivant les recommandations du conseil d'administration.

M. Todd Doherty: Merci.

Madame la ministre, le président et le président-directeur général sont tous les deux partis très soudainement en début d'année. Pourquoi?

• (1310)

L'hon. Catherine McKenna: Il y a eu des changements au sein de toutes sortes d'organisations. En ce moment, nous avons un nou-

veau président et nous sommes tournés vers l'avenir. Vous avez probablement entendu parler de lui puisqu'il était à la tête de la Caisse de dépôt. Il a fait progresser un certain nombre de projets d'infrastructure, et il avait également...

M. Todd Doherty: Très bien. Je suis persuadé qu'il a un excellent parcours.

Madame la ministre, pouvez-vous nous dire quel montant a été versé à ces deux administrateurs de la société d'État pour la cessation d'emploi ou en compensation?

L'hon. Catherine McKenna: Non, je ne peux pas vous le dire.

Encore une fois, les sociétés d'État fonctionnent en toute indépendance du gouvernement canadien. Ma sous-ministre pourra vous répéter l'information.

Mme Kelly Gillis: Ces personnes sont nommées par le gouverneur en conseil, et elles sont indépendantes de nous. Par conséquent, nous ne participons pas à ces décisions, et nous ne connaissons pas non plus le montant dont vous parlez qui leur aurait été versé.

Le président: Merci...

Madame Romanado.

Mme Sherry Romanado (Longueuil—Charles-LeMoine, Lib.): Merci beaucoup. C'est un plaisir de vous rencontrer virtuellement, madame la ministre.

Je voulais simplement revenir brièvement sur des questions qui ont été soulevées plus tôt.

Au cours de la législature précédente, j'ai eu le grand plaisir de travailler avec votre prédécesseur afin d'obtenir 70 millions de dollars pour 34 projets du Réseau de transport de Longueuil, dans ma circonscription, qui comprennent des autobus électriques et des infrastructures vertes fort nécessaires à nos transports en commun. Nous travaillons à un projet de tramway entre la station de métro Longueuil, dans ma circonscription, et le terminus Panama, qui est la toute première phase reliée au Réseau express métropolitain, ou REM. Vous avez mentionné le REM tout à l'heure, qui est en cours de réalisation — Je peux le confirmer. Chaque fois que je passe sur l'autoroute 10, je vois beaucoup de cônes orange, de sorte que les travaux progressent bel et bien.

Pouvez-vous nous parler de l'importance des projets verts au Québec, d'après ce que vous avez entendu? J'aimerais en avoir une idée.

L'hon. Catherine McKenna: Bien sûr. Je travaille en étroite collaboration avec le gouvernement du Québec. Faire progresser les projets de transport en commun est une grande priorité du gouvernement du Québec, mais aussi des Québécois. Je peux vous dire que la province souhaite fortement que son gouvernement investisse dans les transports en commun sur son territoire, et aussi dans les projets d'infrastructure verte.

Nous avons vu des investissements, comme des bornes de recharge pour véhicules électriques et des projets d'énergie renouvelable, mais ce n'est pas fini. Nous voulons continuer à avancer avec le Québec.

Je pense que le Québec est un bel exemple de province qui comprend que sa position concurrentielle repose sur un avenir plus propre, et elle a pu en faire la preuve. Elle a également beaucoup de chance avec Hydro-Québec. Il y a là de réelles occasions à saisir.

Je pense que c'est un magnifique exemple qui montre aux autres provinces la façon dont nous pouvons nous associer pour véritablement contribuer à réduire les émissions, notamment en diminuant la congestion pour les résidents de votre propre circonscription. Nous allons continuer à aller de l'avant et à trouver des occasions de nouer des partenariats avec le gouvernement du Québec et d'améliorer la vie de tous les Québécois ainsi que de tous les Canadiens, bien sûr.

Mme Sherry Romanado: Je vous remercie.

J'ai deux autres questions.

Tout à l'heure, un membre du Comité a posé une question sur la vitesse des approbations. Si vous pouvez me donner plus de détails, j'aimerais avoir une idée de ce que vous faites pour accélérer certaines de ces approbations.

L'hon. Catherine McKenna: Merci beaucoup.

Il est certain que lorsque je suis arrivée en poste, j'avais trois priorités. L'une d'entre elles consistait à faire avancer les projets le plus rapidement possible, en travaillant en partenariat avec les provinces et les territoires.

Je tiens à saluer tout particulièrement ma sous-ministre, de même que tous les fonctionnaires qui travaillent d'arrache-pied. Je demanderai à la sous-ministre de vous donner des chiffres sur la mesure dans laquelle nous avons pu réduire les délais des projets qui ne nécessitent pas l'approbation du Conseil du Trésor, qui sont nombreux. Nous avons été en mesure de devancer les échéances.

J'aimerais également mentionner une autre chose que nous avons faite pendant la COVID. J'ai expliqué à quel point il est important d'avoir une marge de manoeuvre. Nous avons une nouvelle catégorie pour la COVID qui vise à aider les provinces à faire avancer les projets très rapidement. Nous voulons créer des emplois. Nous voulons faire bouger les investissements.

Je vais peut-être simplement m'en remettre à la sous-ministre. Elle pourra parler de l'échéance et du fait que nous surpassons les attentes, ce qui est une très bonne nouvelle.

Mme Kelly Gillis: Nous travaillons directement avec les provinces et les territoires sur une base quotidienne. Nous avons créé un portail où les provinces et les territoires peuvent télécharger une bonne partie de leurs renseignements à partir de leurs systèmes et travailler avec nous. Nous avons un délai d'exécution de 60 jours, et nos délais sont plus courts dans la plupart des provinces et des territoires. À l'échelle nationale, la moyenne est de 35 jours une fois que nous recevons l'information complète.

Souvent, lorsque les provinces et les territoires réalisent des projets d'infrastructure, les gouvernements collaborent également avec les municipalités et ont besoin que celles-ci leur remettent des renseignements. Un mois peut s'écouler entre le moment où nous recevons tous les renseignements et celui où nous donnons notre approbation. C'est un délai bien plus court que celui des programmes antérieurs, où nous devions approuver le projet, négocier un accord de contribution, puis aller de l'avant. Nous avons maintenant des ententes-cadres avec l'ensemble des provinces et des territoires.

Nous cherchons continuellement des façons d'accélérer nos procédés.

• (1315)

Mme Sherry Romanado: Merci.

Le dernier sujet que je veux aborder est la somme de 14 milliards de dollars qui sera versée aux villes et aux municipalités en raison de la COVID-19.

Je sais par exemple que beaucoup d'autobus ont été annulés dans ma circonscription seulement en raison du manque d'utilisateurs.

Pouvez-vous parler brièvement de ce que nous allons faire pour aider les villes à composer avec ces nouvelles dépenses et avec le manque de revenus?

L'hon. Catherine McKenna: C'est une question qui est bel et bien soulevée. J'ai eu de nombreuses conversations avec les municipalités, y compris avec ma propre ville d'Ottawa. C'est une situation difficile.

Nous avons fait progresser le dossier de la taxe sur l'essence, une mesure modeste, mais concrète qui a une incidence. Des négociations sont en cours avec les provinces et les territoires concernant une entente de relance de l'économie en toute sécurité. Nous avons dit que le gouvernement fédéral versera 14 milliards de dollars. Il y a tout un éventail de mesures, mais une aide aux municipalités est prévue.

Ce qui compte, c'est que les provinces se joignent à nous. Dernièrement, j'étais touchée de voir le premier ministre Ford déclarer que la province serait un partenaire à ce chapitre. Il sait à quel point c'est important.

Il faut avancer en collaboration avec les provinces et les territoires et aider les municipalités afin de garantir une relance en toute sécurité, mais aussi un redémarrage de notre économie.

Le président: Madame la ministre, madame Romanado, je vous remercie.

Monsieur Davidson.

M. Scot Davidson: Merci, monsieur le président. Bonjour, madame la ministre.

Il s'est écoulé 251 jours depuis que la vice-première ministre a fait une annonce dans la grande circonscription de Barrie—Springwater—Oro-Medonte, voisine de ma circonscription de York—Simcoe. Elle s'est engagée à verser 40 millions de dollars dans le Fonds d'assainissement du lac Simcoe.

Je sais que vous dites toujours que l'environnement et l'infrastructure vont de pair, de sorte que je suis encore plus enthousiaste à propos du fonds.

Par conséquent, à quel moment votre gouvernement va-t-il annoncer le rétablissement du Fonds d'assainissement du lac Simcoe, qui permettra d'achever les projets d'infrastructure dans York—Simcoe qui nécessitent une attention immédiate?

L'hon. Catherine McKenna: Je ferai parvenir la réponse au député plus tard avec plaisir. J'ignore si la sous-ministre a de l'information sur ce dossier.

Mme Kelly Gillis: Le dossier ne relève pas de notre ministère. Nous pouvons bien sûr vérifier auprès de nos collègues pour connaître l'état de...

M. Scot Davidson: Oui, mais il y a des demandes relatives à l'infrastructure. J'ai envoyé une lettre au sujet d'un barrage qui a besoin d'être remis en état. Il s'agit de projets environnementaux importants qui doivent être réalisés. Personne n'a répondu à la lettre, et nous sommes toujours en attente, comme je l'ai dit.

Je me demande seulement si vous pouvez parler du rétablissement du Fonds d'assainissement du lac Simcoe.

L'hon. Catherine McKenna: Je crois que ce fonds relève d'Environnement et Changement climatique Canada. Je serai ravie de faire le suivi du dossier auprès de mon collègue, et j'appuie bel et bien les objectifs généraux du fonds. Nous devons travailler ensemble pour nettoyer les sites contaminés et améliorer l'environnement. Comme je l'ai dit, je vérifierai avec plaisir auprès de mon collègue afin de donner une réponse au député.

M. Scot Davidson: Madame la ministre, vous avez parlé d'obtenir des résultats positifs pour les Canadiens, et c'est ce à quoi je m'attends. C'est pour cette même raison que les gens m'ont élu, de sorte que je vous serais reconnaissant de donner suite à ma demande.

Je vais céder le reste de mon temps à mon collègue, M. Berthold.
[Français]

M. Luc Berthold: Je vous remercie.

Madame la ministre, nous avons appris aujourd'hui que beaucoup de réponses manquent encore.

On ne sait pas combien de projets ont été bloqués dans le cadre du FIMEAU, au Québec, à cause du problème lié au processus de consultation. On ne connaît pas la prime de départ de l'ancien président de la Banque de l'infrastructure du Canada. On ne sait pas combien de milliards de dollars de l'argent des contribuables ont été investis dans le domaine du logement. On ne sait pas combien d'argent va être fourni aux municipalités pour le transport en commun et pour les aider à respecter leurs prochains budgets. Les municipalités ne peuvent pas faire de déficit.

Le gouvernement a devancé le versement des sommes qu'il devait déjà aux municipalités, mais on ne sait pas encore comment va fonctionner le nouveau programme. Qu'est-ce qu'un projet que l'on qualifie de « prêt à démarrer »?

Le fédéral a annoncé 14 milliards de dollars, mais il dit aux provinces et aux municipalités comment les utiliser. Il ne leur fait pas confiance. Il y a beaucoup de projets qui sont prêts à aller de l'avant, mais le gouvernement fédéral tarde malheureusement à avancer et à permettre aux municipalités de lancer des projets.

Qu'attendez-vous pour aider les municipalités à faire face à la crise dans le transport en commun?

Qu'attendez-vous pour aider les municipalités à faire face aux dépenses engagées en raison de la pandémie de la COVID-19?

En ce moment, il n'y a aucune entente, et les municipalités ne reçoivent aucun financement.

• (1320)

L'hon. Catherine McKenna: Vous soulevez beaucoup d'éléments dans vos questions. Je vais revenir à la question des municipalités. D'un côté, vous exigez une meilleure reddition de comptes et une responsabilité juridique détaillée. De l'autre, vous demandez un chèque en blanc pour les provinces. Que voulez-vous exactement?

M. Luc Berthold: Cela veut-il dire que vous ne respectez pas les compétences des gouvernements provinciaux et municipaux ainsi que leurs capacités à prendre les meilleures décisions possible pour leur territoire?

L'hon. Catherine McKenna: Nous respectons cela, bien sûr. Comme je l'ai dit en ce qui concerne le Fonds de la taxe sur l'es-sence, le Québec ne fournit pas d'information quant aux projets, conformément à l'accord négocié par le Parti conservateur. À l'époque, votre parti n'a pas demandé de reddition de comptes détaillée. Aujourd'hui, par contre, vous me demandez pourquoi je n'ai pas les informations requises pour chacun des projets au Québec. Vous ne pouvez pas avoir le beurre et l'argent du beurre.

M. Luc Berthold: Madame la ministre, vous vous vantez à qui mieux mieux que plus de 50 000 projets d'infrastructure ont été réalisés. Pourtant, vous nous dites que vous n'avez pas l'information détaillée. Comment en arrivez-vous à 50 000 projets d'infrastructure si vous ne connaissez pas le nombre de projets au Québec? Cela ne tient pas debout.

Nous demandons au vérificateur général de mener une enquête afin de nous donner l'heure juste sur le programme d'infrastructure. Pourquoi avez-vous voté contre notre motion visant à demander au vérificateur général de mener une enquête sur le plan Investir dans le Canada?

L'hon. Catherine McKenna: Pour ma part, je suis toujours heureuse de fournir des informations, contrairement à l'ancien gouvernement conservateur.

M. Luc Berthold: Madame la ministre, nous parlons de vous, de votre gouvernement. C'est vous qui investissez des milliards de dollars actuellement. C'est à vous que nous demandons des réponses. C'est bien beau de toujours revenir en arrière, mais c'est à vous que nous posons des questions sur les milliards de dollars dont nous avons besoin pour relancer notre économie. C'est à vous que nous demandons quelles seront les dépenses dans l'avenir et de quelle manière nous serons redevables.

Malheureusement, nous ne pouvons pas dire à l'heure actuelle que les premières années ont été très bonnes. Lors d'une entrevue, vous avez reconnu vous-même qu'il fallait être plus intelligents et plus efficaces. Pourquoi alors avez-vous voté contre notre demande d'un financement accru pour le vérificateur général? Pourquoi avez-vous voté contre notre demande d'enquête?

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Berthold.

Veillez répondre rapidement, madame la ministre.

[Français]

L'hon. Catherine McKenna: J'aimerais rappeler à tout le monde que c'est le gouvernement conservateur qui a effectué des compressions budgétaires en ce qui a trait au Bureau du vérificateur général.

Je pense que nous pouvons toujours faire mieux. L'accord de 10 ans signé par les conservateurs n'oblige pas toutes les provinces à fournir des rapports détaillés.

M. Luc Berthold: Comment faites-vous pour compter si vous n'avez pas les chiffres?

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Berthold. Madame la ministre, je vous remercie.

Nous allons écouter M. Bittle, qui a cinq minutes.

M. Chris Bittle: Merci beaucoup, monsieur le président.

Madame la ministre, je me demandais si vous pouviez prendre un instant pour parler de l'obligation qu'a votre ministère de consulter les peuples autochtones. Je sais que nous n'en avons pas encore discuté, mais je crois que nous devrions le faire.

L'hon. Catherine McKenna: Je dois dire que j'ai été un peu surprise par le point de vue qui semblait prévaloir auparavant, à savoir que nous ne devrions pas être obligés de consulter. Le devoir de consulter les peuples autochtones est en fait une obligation constitutionnelle. Mais ce n'est pas tout; il faut aussi se demander comment obtenir de meilleurs résultats. Il y a actuellement une discussion sur la discrimination systémique et le racisme dans l'ensemble du pays et du monde. Nous devons améliorer les choses, et l'obligation de consulter n'est pas qu'une simple formalité administrative. L'objectif est de trouver des moyens de faire progresser la réconciliation et d'obtenir des résultats dans l'intérêt des peuples autochtones. Nous devrions tous convenir que chaque enfant autochtone doit bénéficier des mêmes chances que nos enfants, des mêmes possibilités de réussite et des mêmes investissements dans les infrastructures. C'est ce que nous voulons en tant que pays, et je pense que c'est fort important.

La discussion sur le racisme systémique m'a donné matière à réflexion récemment. Quels sont les déterminants sociaux de l'infrastructure? Comment pouvons-nous nous assurer de ne pas nous intéresser seulement à la valeur de nos investissements, mais aussi à l'endroit où nous investissons, aux personnes pour lesquelles nous investissons et à celles que nous aidons? Pensez aux centres communautaires de collectivités au statut socioéconomique inférieur. Nous devons veiller à ce que ces investissements se concrétisent, et à ce que nous collaborions avec les peuples autochtones. Nous savons que nous n'avons pas assez investi dans les infrastructures. C'est incroyablement important.

Le devoir de consulter s'inscrit dans ce cadre. Ce n'est pas qu'une obligation constitutionnelle. En tant qu'avocate... Puisque c'est une obligation constitutionnelle, nous devons la prendre très au sérieux, mais aussi nous soucier des résultats. Au bout du compte, nous nous sommes tous lancés en politique parce que nous croyons pouvoir bâtir un Canada meilleur. C'est exactement ce que signifie l'obligation de consulter. L'objectif est de construire un meilleur pays pas seulement pour certains Canadiens, mais bien pour tous les citoyens, y compris pour les peuples autochtones.

• (1325)

M. Chris Bittle: Merci infiniment, madame la ministre.

Je me demandais si vous pouviez également nous en dire davantage sur l'optique des changements climatiques, car nous constatons que la crise sévit même pendant la pandémie. Nul besoin de chercher bien loin. Nous avons vu ce qui s'est passé en Alberta avec les tempêtes récentes; les histoires semblables se multiplient. Les conservateurs nous disent que ce sont des tracasseries administratives, et non pas un sujet digne de discussion, mais le coût de l'inaction est tellement élevé. C'est malheureux, mais ils se moquent de cette idée — je sais que vous ne pouvez pas les voir.

C'est foncièrement grave. Je me fais chahuter au sujet d'une des questions les plus fondamentales de notre époque, et les conservateurs continuent de penser qu'il est amusant de parler des changements climatiques. Madame la ministre, j'espère cependant que vous aurez l'occasion de nous parler davantage du plan climatique, de l'importance pour le gouvernement...

M. Todd Doherty: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Dans aucune de mes interventions ou celles de mes collègues conservateurs n'avons-nous dit quoi que ce soit sur le fait que M. Bittle a dit...

M. Chris Bittle: Je ne parle pas de vous, monsieur Doherty.

Le président: Monsieur Doherty, ce n'est pas un rappel au Règlement. Puisqu'il s'agit plutôt d'un débat, je vais revenir à M. Bittle.

M. Chris Bittle: Il y a certains autres de vos collègues, d'autres membres du Parti conservateur et des premiers ministres conservateurs au pays qui méprisent l'action climatique, et vous vous moquez aussi de l'action climatique lorsque j'en parlais il y a un instant. Vous continuez à me chahuter et à essayer d'empêcher la ministre de discuter de l'importance que revêt l'optique des changements climatiques.

Il est intéressant de constater que même si c'est moi qui ai la parole, M. Doherty continue pourtant de parler et de me chahuter. Nous avons entendu M. Doherty, je crois, nier expressément l'existence des changements climatiques et des histoires dans les médias à ce sujet, à l'instar d'autres de ses collègues.

Madame la ministre, pouvez-vous s'il vous plaît continuer de discuter de l'importance pour votre ministère...

M. Luc Berthold: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je voulais simplement préciser que je ne fais pas partie des autres collègues en question.

Le président: Merci.

M. Todd Doherty: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je veux simplement dire, aux fins du compte rendu, que j'ai très clairement confirmé ma croyance aux changements climatiques.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Doherty.

Madame la ministre McKenna.

L'hon. Catherine McKenna: C'est bien. Vous croyez tous aux changements climatiques et au fait qu'ils sont causés par l'activité humaine et que nous pouvons faire quelque chose pour y remédier. C'est formidable, car c'est exactement ce que nous faisons avec notre plan d'infrastructure.

Nous sommes d'avis que l'optique des changements climatiques est d'une importance capitale, et je voudrais saluer Andy Fillmore, mon secrétaire parlementaire que vous connaissez tous, car c'est grâce à son projet de loi d'initiative parlementaire que nous avons introduit l'optique des changements climatiques.

Je le répète, nous avons déjà affirmé la nécessité de réduire les émissions de 10 mégatonnes au moyen de notre plan d'infrastructure. Je pourrais parler des changements climatiques de bien des façons, mais je dirai simplement en quoi le plan nous permet d'économiser de l'argent à long terme. Réfléchissez à l'objectif que nous devons atteindre. Notre pays s'est engagé à atteindre une cible de zéro émission d'ici 2050. Pourquoi nous fixons-nous un tel objectif? Parce que nous savons que, si nous ne le faisons pas, les conséquences des changements climatiques seront tellement catastrophiques qu'elles auront des répercussions énormes sur tous les aspects de nos vies. Vous avez entendu ce discours de la part de Mark Carney, l'ancien gouverneur de la Banque du Canada et de la Banque d'Angleterre.

C'est pourquoi nous nous intéressons aux investissements que nous réalisons et qui contribueront à réduire les émissions. Il peut s'agir d'investissements dans les énergies renouvelables, ou encore dans les transports en commun. De plus, quels sont les investissements qui vont nous aider à nous adapter aux conséquences des changements climatiques? C'est pourquoi nous avons le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes, qui a connu un franc succès au point que les demandes ont été trop nombreuses.

Nous devons nous assurer de réfléchir à la façon dont nous bâtissons les choses. J'aime dire que lorsque nous construisons, nous pouvons soit augmenter les émissions, soit les réduire. Nous pou-

vons devenir soit plus résilients, soit moins résilients. Voilà le travail que nous réalisons avec les municipalités qui sont sur la ligne de front des changements climatiques. Peu de municipalités doutent que les changements climatiques soient réels parce qu'elles doivent composer avec les inondations, comme Mme McCrimmon l'a dit à propos de sa propre circonscription, où elle installe des sacs de sable à quelques années d'intervalle.

Nous réalisons ces investissements, et nous allons poursuivre sur cette voie.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur le ministre Garneau, madame la ministre McKenna, je vous remercie de nous avoir accordé du temps aujourd'hui et d'être venus répondre aux questions des membres du Comité.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, merci d'avoir pris le temps de vous déplacer à Ottawa pour participer à la séance d'aujourd'hui.

Mais surtout, je remercie les gens qui sont à mes côtés et derrière moi, c'est-à-dire toute l'équipe qui a rendu possible la séance d'aujourd'hui. Merci infiniment. Je sais que nous traversons une période difficile, et nous vous savons gré de nous avoir permis de tenir cette réunion.

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>