



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 069

Le mardi 16 mai 2023

Président : M. Peter Schiefke



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

Le mardi 16 mai 2023

• (1110)

[Français]

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

Je vous souhaite la bienvenue à la 69^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et aux motions adoptées par le Comité le mardi 14 février 2023 et le jeudi 4 mai 2023, le Comité se rencontre pour étudier le rôle de la société McKinsey & Company dans la création et le début de la Banque de l'infrastructure du Canada.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 23 juin 2022. Les députés peuvent y participer en personne dans la salle ou à distance au moyen de l'application Zoom.

[Traduction]

Je veux d'abord vous informer que tous les témoins se sont prêtés avec succès à un test de son au bénéfice de nos interprètes.

Nous accueillons aujourd'hui quatre témoins qui sont des nôtres par vidéoconférence. Nous recevons M. Michael Sabia, membre du Conseil consultatif en matière de croissance économique. Nous avons aussi deux invités qui témoignent à titre personnel, soit l'honorable Lisa Raitt, coprésidente de la Coalition for a Better Future; et M. Patrick Brown, maire de Brampton. Nous accueillons enfin Mme Diane Therrien, agente principale de recherche au Syndicat canadien de la fonction publique.

Bienvenue à tous.

Nous allons d'abord entendre les observations préliminaires de M. Sabia.

Vous avez la parole pour les cinq prochaines minutes.

M. Michael Sabia (membre, Conseil consultatif en matière de croissance économique): Ce ne sera pas nécessaire, monsieur le président. Je n'ai pas d'observations préliminaires à présenter.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sabia.

Nous allons donc passer tout de suite à Mme Raitt.

Vous avez cinq minutes.

L'hon. Lisa Raitt (coprésidente, Coalition for a Better Future, à titre personnel): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis ravie d'être parmi vous aujourd'hui. Comme vous pouvez peut-être le constater, je ne me trouve pas dans un bureau. Je croyais qu'en quittant le Parlement, je n'aurais plus jamais à gâcher mes vacances familiales, mais me voilà qui vous parle depuis Mar-

seille, en France, sur un navire de croisière. Merci beaucoup de me donner l'occasion de vous entretenir aujourd'hui de l'un de mes sujets favoris depuis l'époque où je siégeais au Parlement.

Monsieur le président, mes remarques vont être moi aussi plutôt brèves.

J'ai pris connaissance du sujet de la réunion. Elle porte sur le rôle de la société McKinsey & Company dans la création et les débuts de la Banque de l'infrastructure du Canada. Mes observations préliminaires font suite à mon passage au Parlement où j'ai été dans l'opposition de 2015 à 2019 après avoir été membre du gouvernement de 2008 à 2015.

Comme le hansard en fait foi, j'ai voté, en ma qualité de députée de la loyale opposition de Sa Majesté, contre la création de la Banque de l'infrastructure du Canada. À mon avis, il existait déjà une société d'État qui faisait très bien l'affaire et relevait du ministre des Finances. Je parle bien sûr de PPP Canada qui était chargé de gérer le Fonds P3 du Canada.

Depuis sa création, ce fonds a permis la réalisation de 25 grands projets d'infrastructure pour une somme totale de 1,3 milliard de dollars. Je peux d'ailleurs vous en citer quelques exemples. Il y a d'abord les réseaux de transport en commun à Barrie, Edmonton, Montréal, Saskatoon et Calgary. Il y a des projets d'énergie propre à Kokish River et Surrey. Je note aussi des infrastructures de traitement des eaux à différents endroits en Alberta. Citons enfin un grand projet de renouvellement du parc de logements dans le quartier Downtown Eastside de Vancouver.

Le succès de cette société d'État qui, comme je l'indiquais, relevait directement du ministre des Finances, a eu des retombées dans tout le pays alors que les provinces ont établi des bureaux pour faciliter la réalisation de projets de partenariat public-privé avec le fédéral. La réussite a été telle qu'en 2011, Jim Flaherty a été nommé ministre de l'année par la revue *Infrastructure Investor* en raison de la création de ce fonds.

En 2015, l'arrivée au pouvoir du gouvernement Trudeau a sonné le glas de PPP Canada. La société d'État a en effet été démantelée. J'ai pu constater au cours de cette période où j'étais toujours au Parlement les pertes de temps qui en ont résulté pour la réalisation des projets d'infrastructure. Pour vous donner une idée de ce qui s'est passé entre 2018 et 2023, disons que les partenariats public-privé sont passés du portefeuille des Finances à celui de l'Infrastructure et qu'il y a eu quatre changements de ministre depuis la mise en place de la nouvelle banque. Après avoir eu son propre ministre désigné pendant une certaine période, elle relève maintenant à nouveau des Affaires intergouvernementales.

Permettez-moi simplement d'ajouter, monsieur le président, que la gouvernance, la structure et la concentration des efforts sont autant d'éléments essentiels à l'efficacité de toute société d'État. J'estime que l'on aurait pu en accomplir bien davantage depuis 2015, en obtenant des résultats équivalents dans chaque cas, avec les mécanismes que nous offrait PPP Canada, comparativement à la nouvelle structure mise en place de plein droit par le gouvernement qui a remporté les élections de 2015.

Merci beaucoup. Ce sera avec plaisir que je répondrai à toutes vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame Raitt.

Nous avons ensuite M. Brown.

Vous avez cinq minutes pour nous présenter vos observations préliminaires. À vous la parole.

M. Patrick Brown (maire de Brampton, à titre personnel): Merci.

Je dois dire d'entrée de jeu que je trouve formidable de pouvoir être des vôtres aujourd'hui aux côtés de témoins aussi prestigieux. À mon avis, l'honorable Lisa Raitt a été l'une des meilleures ministres des Transports que le Canada ait connus. Je suis vraiment ravi de comparaître à nouveau devant ce comité.

J'ai reçu une assignation à comparaître qui n'était pas vraiment nécessaire, car c'est avec une grande joie que je veux vous parler des bienfaits de la Banque de l'infrastructure du Canada pour la ville de Brampton. J'ai d'ailleurs avec moi les notes préparées par notre service des transports.

Je peux vous indiquer d'où vient notre grand intérêt pour la Banque de l'infrastructure du Canada. L'un des résidents les plus éminents de Brampton était l'ancien premier ministre provincial Bill Davis qui, malheureusement, est décédé il y a quelques années. C'est lui qui a créé le premier ministère de l'Environnement en Ontario. Nous avons toujours pris très au sérieux nos responsabilités relatives au changement climatique, car c'est inscrit dans l'ADN de la ville de Brampton. Nous avons ainsi établi un plan pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre de 80 % d'ici 2050. Tout plan touchant le changement climatique s'inspire de bonnes intentions, mais il n'en demeure pas moins toujours difficile de mettre en place les mécanismes nécessaires pour assurer une reddition de comptes à l'interne et trouver les moyens financiers de mener ce plan à terme.

Nous avons essayé de déterminer d'où provenaient principalement nos émissions. C'est le réseau des transports qui a été ciblé. Il nous est difficile de composer avec cette réalité dans la grande ville qui connaît la plus forte croissance au Canada. Nous avons également le réseau de transport en commun qui prend le plus rapidement de l'expansion. Malheureusement, si nous n'apportons aucun changement, nos émissions vont grimper en flèche, ce qui va à l'encontre de notre propre plan ainsi que des objectifs environnementaux que le Canada s'est donnés.

Nous avons conclu une entente avec la Banque de l'infrastructure du Canada. Nous sommes très reconnaissants pour l'aide financière de 400 millions de dollars qui nous permettra d'électrifier toute notre flotte d'autobus. Nous pourrions ainsi réduire nos émissions de 57 000 tonnes. C'est comme s'il y avait 12 396 véhicules de promenade de moins sur nos routes chaque année. L'électrification de la flotte offre des trajets moins bruyants et plus confortables aux usagers du transport en commun en plus de réduire nos coûts d'entretien. Tout cela grâce à cette entente... Nous n'aurions jamais eu la

capacité financière d'acquiescer toute une flotte d'autobus neufs. Lorsque l'un de nos autobus traditionnels au diesel arrive à la fin de sa vie utile, nous le remplaçons systématiquement par un autobus électrique. Nous n'aurions jamais eu les moyens de le faire. Les ressources des municipalités se limitent à l'impôt foncier.

Dans une perspective à long terme, nous savons que ce changement revêt une importance capitale pour notre ville, et je suggérerais à toutes les autres villes de nous emboîter le pas. À l'heure actuelle, Brampton et Ottawa sont engagées dans une course pour savoir quelle ville sera la première à avoir une flotte de transport en commun entièrement électrifiée. C'est crucial, car j'estime que ce sera le cas un jour pour toutes les grandes villes et que celles-ci n'ont d'autre choix que de rejoindre le mouvement.

Il est également bon de savoir ce que prévoit notre entente avec la Banque de l'infrastructure du Canada. Il ne s'agit pas d'une subvention qui est versée à la ville. C'est un prêt que nous remboursions en fonction des économies de carburant que nous réalisons. Je trouve qu'il est tout à fait ingénieux de mettre ainsi à profit la capacité financière additionnelle du gouvernement fédéral pour permettre aux municipalités de faire la transition de cette manière.

Je ne peux que saluer la façon dont la Banque de l'infrastructure du Canada a su aider la ville de Brampton à effectuer cette transition essentielle, et je tiens à exprimer toute ma reconnaissance. J'ose espérer que ce sera pour vous un bon exemple de l'aide précieuse que la Banque de l'infrastructure du Canada peut apporter aux municipalités. Un grand nombre de gouvernements sont incapables d'atteindre leurs objectifs et leurs cibles de réduction des émissions. C'est malheureusement le cas au Canada depuis trop longtemps. Je considère la situation actuelle à Brampton, et je me dis que notre ville va atteindre ses cibles de réduction des émissions, et que ce soutien de la Banque y a grandement contribué.

Merci de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui. Si vous avez des questions, j'ai avec moi toutes les notes de notre service des transports.

• (1115)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Brown.

Nous allons maintenant donner la parole à notre dernier témoin pour sa déclaration préliminaire.

Madame Therrien, vous avez cinq minutes.

Mme Diane Therrien (agente principale de recherche, Syndicat canadien de la fonction publique): Merci beaucoup, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité, de m'avoir invitée aujourd'hui.

Le Syndicat canadien de la fonction publique, ou le SCFP, suit avec grand intérêt l'évolution de la Banque de l'infrastructure du Canada depuis sa mise en place. Je sais que votre comité a déjà conclu que la Banque devrait être abolie, mais nous préférons considérer avec un optimisme prudent les possibilités qui s'offrent à nous pour en réformer la structure.

Le SCFP a toujours soutenu l'idée d'une banque qui offre des prêts à faible coût aux administrations locales pour financer de nouvelles infrastructures publiques et renforcer leur collectivité. Dans les recommandations soumises par le SCFP en mars dernier, vous trouverez des suggestions sur les moyens à prendre pour créer une véritable banque publique dont le mandat vise d'abord et avant tout l'intérêt public.

Durant la campagne fédérale de 2015, les libéraux ont proposé la création d'une banque publique dont le mandat serait d'offrir ces prêts à faible coût aux administrations locales. La Banque de l'infrastructure du Canada, ou BIC, se voulait au départ une réponse à l'énorme déficit en matière d'infrastructures des administrations locales de tout le Canada. Ce déficit dépassait les 52 milliards de dollars pour l'Ontario seulement. Comme nous avons pu l'entendre, les municipalités et les autres administrations locales ont des budgets très limités et doivent régulièrement s'en remettre aux ordres de gouvernement supérieurs pour obtenir des ressources ou assurer le financement de grands projets d'immobilisation.

L'idée d'une BIC qui offrirait des prêts à faible coût a été bien accueillie. Il était en effet crucial de pouvoir compter sur une banque publique pouvant aider les différentes localités à combler leurs nombreux besoins en matière d'infrastructures. Il y a d'ailleurs des exemples de banques publiques de la sorte dans des pays comme l'Allemagne, les Pays-Bas, la Finlande et la Norvège, pour n'en nommer que quelques-uns. Ces banques ont connu du succès parce qu'elles ne se sont pas éloignées de leur mandat premier qui consiste à financer le développement public, les infrastructures durables et les mesures d'intérêt public.

Le recours à McKinsey pour fournir des conseils concernant la BIC a soulevé certaines craintes qui se sont concrétisées lorsque l'entreprise est parvenue à convaincre le gouvernement fédéral de détourner la Banque de sa vocation première. L'intervention de McKinsey et de sa filiale BlackRock dans le développement de la BIC a été à l'origine d'un changement radical de mandat. On s'est ainsi retrouvé avec une banque axée sur la mobilisation de capitaux privés pour financer des projets d'infrastructure qui avait désormais pour mission d'investir et de chercher à attirer des investissements privés et institutionnels dans des projets d'infrastructure censés générer des recettes. Nous savons maintenant, cinq ans plus tard, que la Banque n'a pas atteint ces objectifs.

Dans une démocratie comme la nôtre, il faut absolument éviter que les experts-conseils puissent influencer sur les politiques publiques. Comme vous avez déjà tenu d'autres audiences concernant McKinsey et ses contrats gouvernementaux lucratifs, je ne vais pas m'étendre sur le sujet en me contentant de rappeler au Comité que les intérêts de McKinsey ne sont pas les intérêts des Canadiens. Ce qui intéresse McKinsey, c'est plutôt d'assurer une valeur accrue à ses actionnaires. Il en va de même de BlackRock, qui a joué un rôle clé en faisant du lobbying auprès du gouvernement pour que le mandat initial de la BIC soit modifié.

Une banque de l'infrastructure véritablement publique devrait offrir du financement à faible coût aux municipalités et aux administrations locales. Elle devrait rendre des comptes et faire preuve de transparence. La volonté de McKinsey de réaliser des recettes à partir des infrastructures publiques se traduira sans doute par l'imposition de frais d'utilisation. On peut aussi dire que le mandat visant à attirer les investissements privés n'est rien d'autre en fait qu'un mandat de privatisation des actifs publics.

La BIC n'a pas atteint son objectif d'aller chercher jusqu'à cinq dollars d'investissements du secteur privé pour chaque dollar d'investissement public. Elle n'a même pas réussi à maintenir un ratio d'un pour un.

Nous avons vu des municipalités repousser des tentatives de privatisation. C'est le cas de Mapleton qui a refusé de donner en sous-traitance la construction et l'exploitation de sa station de traitement des eaux usées en 2020. Il ne faut pas perdre de vue que les consul-

tants embauchés pour l'évaluation des services ne sont pas des experts en matière d'infrastructures municipales ou de prestation de services publics.

McKinsey, qui a obtenu au moins 116,8 millions de dollars en contrats fédéraux depuis 2015, relève de la direction de son conseil des actionnaires, une autre façon de désigner le conseil d'administration. Le fait que sa principale structure de gouvernance soit appelée conseil des actionnaires confirme que McKinsey, à l'instar d'autres grandes firmes d'experts-conseils, travaille principalement pour le bien de ses actionnaires.

En analysant le rôle joué par McKinsey dans la création et l'évolution de la BIC, on constate sans peine que l'on a fait fausse route en s'éloignant de la vision d'une banque publique qui était proposée au départ, et que l'influence exercée par McKinsey et BlackRock pour transformer le mandat de la BIC n'a jamais vraiment servi au mieux les intérêts des Canadiens et de leurs collectivités. Je rappelle que McKinsey n'est pas redevable envers les résidents du Canada, mais plutôt envers ses actionnaires. Par conséquent, ses conseils ne devraient pas être acceptés en toute confiance étant donné que l'on n'a jamais cessé de critiquer les firmes semblables pour la façon dont elles s'y prennent en minant les services publics pour mieux préconiser leur privatisation.

Les principaux bénéficiaires de la BIC devraient être les municipalités et les administrations locales de partout au Canada avec leurs résidents qui attendent la réalisation de grands projets d'infrastructure qui vont améliorer leur qualité de vie et celle de leur collectivité. Ce n'est malheureusement pas ce qui est arrivé avec la Banque de l'infrastructure du Canada, un problème notamment attribuable au fait que le gouvernement s'en est trop remis à des multinationales comme McKinsey.

Grâce à une demande de renseignements adressée au ministère, la SCFP a appris qu'au moins trois autres firmes d'experts-conseils ont obtenu des contrats du gouvernement fédéral dans le cadre de l'examen quinquennal de la BIC. L'infiltration du gouvernement par des firmes de consultation multinationales est un problème qui prend de l'ampleur depuis les années 1980 tout au moins.

La SCFP, le plus grand syndicat au Canada avec des membres dans tous les secteurs de l'économie, y compris au sein des infrastructures municipales, a tout intérêt à voir la BIC se transformer et connaître du succès.

- (1120)

Voici donc nos recommandations. Il faut modifier le mandat de base de la BIC pour la ramener à sa vocation première d'institution véritablement publique dont les bénéficiaires sont les citoyens, les membres de la collectivité et les Canadiens de tout le pays. On doit également rendre la BIC plus transparente et sa gouvernance plus représentative. Il faut pour ce faire que son conseil d'administration compte des représentants des administrations municipales et locales, du milieu syndical, de la société civile et des utilisateurs des infrastructures. La BIC doit également contribuer à l'atteinte des objectifs de vérité et réconciliation en établissant des relations significatives à long terme avec les communautés autochtones et en veillant à inclure parmi ses critères de financement la viabilité écologique de telle sorte que tous les projets financés doivent obligatoirement prévoir des mesures d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à cet égard.

En conclusion, la Banque de l'infrastructure du Canada n'a pas atteint ses objectifs, et les conseils de McKinsey et de BlackRock l'ont empêchée de devenir une véritable banque publique. Je répète que les multinationales comme McKinsey ont des comptes à rendre à leurs actionnaires, et non à la population canadienne. Ces firmes n'ont donc en fait aucune raison d'accorder la priorité aux besoins très concrets en matière d'infrastructures communautaires. McKinsey et les autres firmes d'experts-conseils ont la réputation de conseiller les gouvernements en s'employant à dénigrer le travail de la fonction publique dans le but de perpétuer la tendance néolibérale à privatiser les services publics.

Le SCFP encourage le Comité à considérer de nouveau le mandat initial de la BIC qui était censée offrir du financement à faible coût pour les nouveaux projets d'infrastructure. Il existe ailleurs dans le monde des banques publiques dont les succès pourraient nous inspirer. Il suffit que nous options pour une solution audacieuse, novatrice et axée sur les résultats qui place les gens et les collectivités canadiennes à l'avant-plan de toutes les décisions.

Merci, monsieur le président, pour le temps que vous m'avez consacré. C'est avec plaisir que je répondrai à toutes les questions du Comité.

Le président: Merci beaucoup, madame Therrien.

Nous allons donc passer aux questions des membres du Comité en commençant par madame Lewis.

Vous avez la parole pour les six prochaines minutes.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vais poser mes premières questions à M. Sabia.

Monsieur Sabia, vous avez été membre du Conseil consultatif de 2016 à 2017. Comme cette instance agissait à titre de proche conseillère de la Banque, pourrait-on dire que votre rôle au sein de ce conseil vous a permis de bien comprendre et connaître la conception et la structure de la Banque?

M. Michael Sabia: Je pense que nous devons prendre un peu de recul et considérer le mandat du Conseil consultatif en matière de croissance économique dans son ensemble. Si mes souvenirs sont bons, ce conseil devait devenir une source additionnelle d'idées pour aider le gouvernement à relever ce grand défi qui est encore le nôtre aujourd'hui, soit celui qui consiste à hausser le potentiel de croissance économique de notre pays, surtout au prorata de la population. Le rôle...

• (1125)

Mme Leslyn Lewis: Était-ce la raison d'être de l'organisme voué aux infrastructures, monsieur Sabia? Y a-t-il un lien avec votre réponse?

M. Michael Sabia: Oui, certainement, car comme vous le savez, la croissance dépend de la croissance de la main-d'oeuvre et de la productivité, et l'infrastructure est indispensable à l'amélioration de la productivité du Canada. D'autres conditions sont aussi nécessaires, mais l'infrastructure est un élément important.

Ce que je veux dire, c'est que...

Mme Leslyn Lewis: Monsieur Sabia, merci de votre réponse. Mon temps est très limité. Vous avez suffisamment répondu à la question. Merci.

Vous avez également été président-directeur général de la Caisse de dépôt et placement du Québec, la CDPQ, de 2008 à février 2020, alors que vous siégiez au Conseil consultatif, le conseil qui a fourni des conseils et des recommandations à la Banque. Vous occupiez les deux postes en même temps. Est-ce exact?

M. Michael Sabia: J'étais PDG de la Caisse de dépôt et placement du Québec. J'ai accepté de participer bénévolement aux travaux du Conseil consultatif en matière de croissance.

Mme Leslyn Lewis: C'est très bien.

Cette connaissance de la création de la Banque a en fait porté ses fruits, car le tout premier investissement que la Banque de l'infrastructure du Canada a fait après sa création était de l'ordre de 1,28 milliard de dollars, somme qui a été attribuée à un projet géré par l'investisseur institutionnel dont vous étiez le président et directeur général à l'époque. Est-ce exact?

M. Michael Sabia: Oui, mais ces deux choses ne sont absolument pas liées.

Mme Leslyn Lewis: Peut-être, mais vous n'y voyez pas un conflit d'intérêts, monsieur?

M. Michael Sabia: Non.

Mme Leslyn Lewis: À l'époque où vous travailliez pour le Régime des rentes du Québec, avez-vous conclu des contrats avec McKinsey?

M. Michael Sabia: Nous avons eu recours à McKinsey de temps à autre à la CDPQ. Je pense que oui.

Mme Leslyn Lewis: Permettez-moi de vous rafraîchir la mémoire. En fait, pendant la période où vous étiez président de la Régie, votre organisation a accordé des contrats à McKinsey.

Vous souvenez-vous de la valeur de ces contrats?

M. Michael Sabia: Je suis désolé. Non.

Mme Leslyn Lewis: Parmi les contrats conclus avec McKinsey, y en avait-il qui étaient liés au projet de train léger du REM de Montréal?

M. Michael Sabia: Je ne me souviens pas exactement, mais je ne crois pas. Vous me corrigerez si je me trompe.

Mme Leslyn Lewis: Permettez-moi de vous rafraîchir la mémoire. En fait, une demande d'accès à l'information a révélé que McKinsey a obtenu des contrats d'une valeur de 6,5 millions de dollars entre 2019 et 2021.

Est-ce que cela vous dit quelque chose, monsieur?

M. Michael Sabia: Oui, mais cela ne veut pas nécessairement dire que McKinsey a travaillé sur le REM. Nous avons conclu de nombreux contrats pour divers dossiers. Comme vous le savez, la CDPQ gère aujourd'hui un portefeuille de plus de 400 milliards de dollars d'actifs investis partout dans le monde. Les activités de la CDPQ sont très étendues et touchent toute une gamme de catégories d'actifs. Ce chiffre n'indique pas nécessairement une participation particulière au REM.

Je ne me souviens pas ce matin si McKinsey y a participé, mais je ne crois pas.

Mme Leslyn Lewis: D'accord.

Lorsque vous avez été nommé président du conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure du Canada, étiez-vous préoccupé par le conflit d'intérêts perçu du fait que McKinsey avait été engagé par la Banque et que McKinsey bénéficiait de ses connaissances approfondies de la BIC, ce qui, par extension, profitait aux clients de McKinsey, dont l'un aurait été la CDPQ, l'organisation dont vous étiez le PDG?

Aviez-vous de telles préoccupations?

• (1130)

M. Michael Sabia: Non, mais attendez. Vous n'avez pas la chronologie exacte. Quand j'ai accepté de présider le conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure, je n'étais plus le PDG de la CDPQ.

Le président: Merci beaucoup, messieurs Lewis et Sabia.

Nous passons maintenant à M. Rogers, qui aura six minutes.

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

Bienvenue à tous nos invités d'aujourd'hui.

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

Bien entendu, la Banque de l'infrastructure n'existe pas depuis très longtemps. Je siège au comité des transports depuis quatre ans, et j'ai vu des chiffres encourageants en ce qui concerne la croissance, les progrès et le nombre de projets en cours ou achevés.

Monsieur Sabia, pour la gouverne du Comité et du public en général, pouvez-vous nous parler de votre rôle au sein du Conseil consultatif en matière de croissance économique? Quelle a été votre contribution aux conversations qui ont précédé la création de la Banque de l'infrastructure du Canada?

M. Michael Sabia: Comme je l'ai indiqué en réponse à la question précédente, l'ancien ministre des Finances, M. Morneau, m'a demandé de me joindre au Conseil, ce que j'ai accepté, avec une dizaine d'autres personnes.

Nous nous sommes attaqués à ce défi de taille qui consistait à formuler des idées que le gouvernement pourrait examiner et éventuellement développer. Nous avons proposé des façons de stimuler le taux de croissance économique potentiel du Canada. Comme vous le savez, particulièrement à l'époque, les perspectives de croissance potentielle du Canada n'étaient pas très inspirantes. Le taux était inférieur à ce qu'il avait été dans le passé au Canada.

Des mesures de la part du gouvernement — de tous les ordres de gouvernement, pas seulement du gouvernement fédéral — étaient nécessaires et continuent de l'être pour relever ce défi très important auquel nous sommes confrontés en tant que Canadiens.

Le travail du Conseil était axé sur toute une gamme de leviers que les gouvernements pouvaient utiliser pour s'attaquer à ce problème assez urgent. Nous avons travaillé en groupe sur tous les leviers. Le travail du Conseil a été réparti entre divers groupes de travail, etc. Étant donné mon expérience dans le monde de l'investissement, mon travail au Conseil était principalement axé sur les questions relatives à l'investissement et sur la façon d'améliorer les niveaux d'investissement au Canada, ce qui continue d'être un défi important pour l'avenir.

Une partie de notre travail visait l'infrastructure parce que, au bout du compte, il s'agit de trouver des façons d'accroître les niveaux d'investissement pour fournir au Canada le genre d'infra-

structure dont nous avons besoin pour rendre nos villes plus habitables et plus efficaces, pour améliorer le fonctionnement des réseaux de transport en commun et pour nous aider à régler les problèmes urgents liés aux changements climatiques, etc. Il y a toute une gamme de secteurs dans lesquels l'infrastructure peut contribuer à aider à relever bon nombre des défis auxquels le pays est confronté.

Voilà l'essentiel du travail que nous avons fait.

Vous avez également mentionné les activités de la Banque. Nous sommes encouragés, compte tenu de mon rôle actuel de sous-ministre des Finances du gouvernement du Canada, par le fait que nous avons vu, environ trois ans après la création de la Banque de l'infrastructure, une intensification importante de ses activités. Je crois que la Banque a investi dans plus de 40 projets différents. Ses investissements sont de l'ordre de 9 ou 9,5 milliards de dollars, et ses visées sont encore plus grandes.

Après — soyons honnêtes — la mise en branle assez lente de la Banque de l'infrastructure, je pense que nous voyons une institution canadienne qui commence vraiment à atteindre son rythme de croisière sous la direction de la Banque assurée à la fois par le conseil d'administration, le PDG et les cadres supérieurs de la Banque.

En ce qui concerne, par exemple, certains des vrais problèmes auxquels le maire Brown a fait allusion, ce que la Banque fait à Brampton, elle le fait aussi à Ottawa et au Québec, où elle a soutenu l'électrification des autobus scolaires, et ce n'est que dans le domaine des transports. Elle participe aux efforts visant à améliorer le bilan environnemental d'une aciérie, etc. Elle a effectué toute une série d'opérations. Nous commençons à voir une contribution très positive et importante au pays.

• (1135)

M. Churence Rogers: Merci beaucoup.

J'ai une question à poser pour le compte rendu.

Quel rôle le Conseil consultatif en matière de croissance économique du ministre des Finances a-t-il joué dans la création de la Banque de l'infrastructure du Canada et l'élaboration de son mandat?

M. Michael Sabia: Le Conseil consultatif en matière de croissance a eu l'idée de créer une institution financière qui aurait la capacité d'utiliser son capital pour accroître le niveau d'investissement dans l'infrastructure en général, que ce soit en collaboration avec une municipalité, une aciérie ou des compagnies d'autobus, etc.

Le président: Merci, monsieur Sabia.

Malheureusement, nous allons devoir vous arrêter là.

M. Churence Rogers: Merci, monsieur le président.

[Français]

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

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

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

Je vais commencer par m'adresser à M. Sabia.

Monsieur Sabia, j'aimerais savoir si vous avez déjà été consulté d'une façon quelconque, quand la Banque de l'infrastructure du Canada a été mise sur pied par le gouvernement fédéral, par exemple au sujet de son fonctionnement. Je présume que votre expertise aurait pu être bénéfique au gouvernement fédéral.

M. Michael Sabia: Ma réponse est essentiellement non.

En effet, je suis membre du Conseil consultatif en matière de croissance économique du Canada. Ce conseil fait des propositions et des recommandations au gouvernement fédéral. La création d'une institution financière axée sur les questions d'infrastructure était une de nos recommandations, mais nous n'avons pas joué de rôle dans la mise sur pied de la Banque. Nous avons fait une recommandation au gouvernement, et il a décidé de prendre très au sérieux certaines de nos recommandations. À l'époque, c'est le gouvernement qui était responsable de la mise sur pied...

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie, cela répond bien à ma question.

À la dernière rencontre du Comité, nous avons reçu deux associés de chez McKinsey & Company, MM. Pickersgill et Palter. Ils nous ont dit qu'à l'époque, McKinsey s'était investie de façon bénévole dans le Conseil consultatif en matière de croissance économique. Vous étiez aussi à ce conseil.

Étiez-vous au courant de la présence de gens de McKinsey & Company autre que M. Barton, qui s'était impliqué de façon bénévole dans ce conseil?

M. Michael Sabia: Oui, bien sûr.

M. Xavier Barsalou-Duval: Quelle était la nature de cette implication? Était-ce pour fournir des données, une expertise, des avis?

M. Michael Sabia: Il faut comprendre le rôle que jouent les gens de McKinsey & Company. Cette firme agit essentiellement comme un secrétariat, et de façon bénévole. Les concepts et les suggestions sont venus des membres du Conseil. Comme vous le savez, un conseil consultatif a besoin des services d'un secrétariat, et c'est McKinsey qui a joué ce rôle. Elle a donc beaucoup participé à nos rapports et à nos délibérations.

• (1140)

M. Xavier Barsalou-Duval: Est-il courant qu'une entreprise privée s'investisse bénévolement pour fournir des outils aux décideurs quant aux orientations politiques et économiques que doit prendre un pays? Cela me semble assez inusité.

De plus, cette même firme a fini par ramasser de juteux et lucratifs contrats du gouvernement. Des millions de dollars ont atterri chez McKinsey.

Y a-t-il un lien à faire entre les contrats qu'a reçus McKinsey et son implication bénévole? Est-ce une pratique d'affaires courante?

M. Michael Sabia: Honnêtement, je ne peux pas répondre directement à votre question.

Selon moi, en tant que membre du Conseil consultatif en matière de croissance économique, McKinsey a agi comme bénévole. Personnellement, je ne vois donc pas de lien entre sa contribution au Conseil et ses activités commerciales. Il est normal, dans le cadre des activités d'une firme de consultants, qu'il s'agisse de McKinsey, de Boston Consulting Group, de Deloitte ou d'autres... Pour ma part, je ne vois pas de lien.

M. Xavier Barsalou-Duval: Voyez-vous souvent des firmes de consultants faire du bénévolat pour le gouvernement?

M. Michael Sabia: Oui, je vois cela de temps en temps.

Ce que j'ai pu observer n'était peut-être pas de la même ampleur que cette activité, mais je crois que la société McKinsey avait cette capacité d'agir en tant que bénévole pour ce comité. C'est du moins ce que j'ai pu observer. Dominic Barton, dirigeant de McKinsey à l'époque, était à l'aise d'offrir le temps de certains de ses consultants pour soutenir notre travail.

M. Xavier Barsalou-Duval: Avez-vous une idée de ce que peut valoir une activité bénévole comme cela? J'imagine qu'on met à la disposition du gouvernement des ressources et du personnel, qu'on va chercher de l'information. Je présume que cela représente un important travail de recherche.

M. Michael Sabia: Malheureusement, je ne le sais pas. Je ne peux pas vous en donner une idée, parce que je n'en ai pas moi-même.

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Le président vient de m'indiquer que mon temps de parole était écoulé.

Dans ce cas, je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez six minutes.

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

Merci à tous nos témoins de comparaître aujourd'hui.

C'est tout un tableau qui est brossé par les questions posées non seulement aujourd'hui, mais aussi lors de notre dernière réunion. Il semble que la Banque de l'infrastructure du Canada soit au coeur de cet enchevêtrement auquel participent relativement peu d'intervenants, qui jouent chacun de multiples rôles différents à divers moments.

Je pense que le Canadien moyen qui nous regarde et qui essaie de comprendre comment on a pu éviter les conflits d'intérêts serait très perplexe devant la façon dont tous ces différents intervenants ont réussi à faire bouger les choses en ce qui concerne les investissements dans les infrastructures de notre pays, qui se chiffrent à des milliards de dollars.

Ma question s'adresse à Mme Therrien.

Que pensez-vous des témoignages que nous avons entendus jusqu'à maintenant aujourd'hui? Les Canadiens devraient-ils s'inquiéter du rôle que ces différents acteurs du monde des affaires ont joué dans les investissements dans les infrastructures au Canada?

Mme Diane Therrien: Je vous ai parlé de la dépendance excessive à l'égard de certains des conseils fournis par ces sociétés multinationales d'experts-conseils. Il existe de très bons articles et livres sur le sujet qui expliquent en détail comment, surtout depuis les années 1980, il y a eu une participation accrue de ces types de consultants pour fournir ostensiblement des conseils aux gouvernements. Il est rare que ces consultants recommandent d'investir davantage dans les services publics.

J'ai siégé au conseil municipal de Peterborough pendant huit ans et j'ai vu certaines des sociétés d'experts-conseils — KPMG et d'autres — formuler constamment des recommandations visant à privatiser ou à sous-traiter les services publics. Mes collègues municipaux de toute la province disent la même chose. Parfois, les exposés semblaient être les mêmes et on avait simplement changé le nom de la ville.

Je pense qu'il y a toujours lieu de s'inquiéter lorsqu'il s'agit d'essayer de créer quelque chose de public, en l'occurrence une banque de l'infrastructure publique, en se fiant aux conseils de gens qui évoluent uniquement dans le secteur privé et le monde des profits. Il y a beaucoup d'articles sur les contrats supplémentaires obtenus par ces sociétés d'experts-conseils. Nous pouvons débattre de la question de savoir si ces contrats sont reliés ou non, mais à première vue, ce n'est pas net.

Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, le SCFP a mené une enquête auprès du ministère et a découvert que KPMG, Ernst & Young et Deloitte avaient été embauchés dans le cadre de l'examen quinquennal de la BIC. Plutôt que d'avoir des fonctionnaires capables de fournir des conseils et de la rétroaction sur ce qui a fonctionné ou pas pour eux, nous embauchons des consultants externes qui ne comprennent pas vraiment la prestation de services sur le terrain et ce dont les collectivités ont vraiment besoin.

La situation est désespérée. Le maire Brown l'a dit. J'ai déjà été maire moi aussi. Nous savons que les municipalités ont épuisé toutes les possibilités en ce qui concerne leur capacité de générer des revenus. Il faut pouvoir compter sur les ordres supérieurs de gouvernement comme source de financement à faible coût pour ces éléments d'infrastructure essentiels.

Je pense que c'est de cela qu'on devrait discuter aujourd'hui: comment faire en sorte que notre institution, la BIC, se transforme ou se réoriente vers son mandat, peu importe comment nous en sommes arrivés là? Nous pourrions passer une année entière à débattre de la question des conflits d'intérêts potentiels perçus. Je pense que la question ultime est de savoir comment nous pouvons nous assurer que ces prêts à faible coût parviennent aux municipalités qui ont désespérément besoin de financement pour leurs infrastructures défaillantes.

• (1145)

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, madame Therrien.

Justement, il y a eu un rapport à ce sujet. Je crois que c'est la vérificatrice générale qui a examiné le bilan de la Banque de l'infrastructure du Canada et le nombre de demandes qui ont été rejetées. Des municipalités qui ont désespérément besoin d'infrastructures ont présenté des demandes à la Banque — parce qu'elles entendent parler de tout le potentiel de ce mécanisme de financement — pour leurs projets d'infrastructure essentiels. Or, leurs demandes ont été refusées. L'une des principales raisons pour lesquelles les municipalités n'ont pas obtenu de financement, c'est qu'elles n'avaient pas d'investisseur privé.

Qu'est-ce que cela nous apprend sur le modèle de la Banque de l'infrastructure?

Mme Diane Therrien: Nous sommes convaincus que le modèle est imparfait. En 2020, nous avons présenté des recommandations pour l'examen quinquennal. En mars, nous avons soumis un autre document contenant cinq recommandations sur la façon dont nous pouvons réorienter cette banque vers le service pour le bien public,

parce que l'exigence de recourir au financement privé, comme nous l'avons vu au cours des cinq années d'existence de cette banque, a été un échec.

De plus, il y a de nombreux exemples de PPP. Oui, parfois ils fonctionnent et peuvent être très bons. D'autres fois, ils causent des maux de tête et entraînent des coûts supplémentaires pour les municipalités qui sont déjà à bout de ressources financières pour ce genre de projets, en particulier dans les provinces où nous avons vu des gouvernements provinciaux transférer ce qui devrait être des responsabilités provinciales aux municipalités. Je suis certaine que le maire Brown le confirmerait.

M. Taylor Bachrach: Nous avons entendu à plusieurs reprises des promoteurs de partenariats public-privé dire que certains projets d'infrastructure se prêtent à des investissements privés, mais pas tous. J'essaie de comprendre ce qui distingue ces deux groupes de projets d'infrastructure. D'après ce que je peux voir, le secteur privé choisit essentiellement les projets qui ont le potentiel de générer des recettes, et laisse les autres projets, ceux qui ne conviennent pas à la privatisation, au secteur public. Est-ce une évaluation juste de la situation? Comment faites-vous la distinction entre ces deux groupes de projets?

Mme Diane Therrien: Je vous remercie de la question. Au cours des 10 dernières années environ, il y a eu beaucoup d'engouement pour le modèle de partenariat public-privé. Il y a des exemples — j'ai mentionné certaines banques publiques principalement en Europe, en Europe du Nord et ailleurs — qui mettent l'accent sur la collaboration entre divers acteurs du secteur public. Nous constatons que le secteur privé ne se manifeste pas pour investir dans ces projets. McKinsey et les autres ont une vision optimiste d'un rendement de 5:1. Les rendements ne sont même pas de 1:1. Cela retarde vraiment les choses.

Si l'on veut remettre la banque sur la bonne voie à l'avenir, il faudra trouver une façon de l'amener à offrir des prêts à faible coût aux municipalités sans exiger la présence d'un partenaire privé.

• (1150)

Le président: Merci beaucoup, madame Therrien.

Merci, monsieur Bachrach.

Au tour maintenant de M. Lewis.

Monsieur Lewis, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

Mme Leslyn Lewis: Merci, monsieur le président. Ma prochaine question s'adresse encore à M. Sabia.

Monsieur Sabia, j'imagine que vous avez collaboré assez étroitement avec M. Dominic Barton dans le cadre de votre travail au sein du Conseil consultatif.

M. Michael Sabia: Oui, tout comme les autres membres.

Mme Leslyn Lewis: Vous avez été président de la Banque de l'infrastructure du Canada du 20 avril au 20 décembre. Est-ce exact?

M. Michael Sabia: C'était d'avril 2020 à décembre 2020. C'est exact.

Mme Leslyn Lewis: Je suis désolée. Oui, c'était en décembre 2020. Je vous remercie de cette précision.

La première chose que vous avez faite a été de déclarer que la direction de la BIC à l'époque n'était pas en mesure de créer le cadre stratégique de la Banque, et que vous aviez besoin d'un soutien externe de haut niveau pour vous aider à développer ce cadre. Est-ce exact?

M. Michael Sabia: Je suis désolé, mais je n'ai aucun souvenir de ce que vous venez de dire.

Mme Leslyn Lewis: D'accord. Je vais essayer de vous rafraîchir la mémoire. Je vais faire référence à une note du 19 avril 2020 qui porte sur la mise à jour de l'orientation stratégique de la BIC. La note s'adresse essentiellement à vous et on y indique que vous n'avez pas pu vous appuyer sur la direction actuelle et que vous recommandiez l'adoption d'une démarche visant à obtenir un soutien externe de haut niveau pour élaborer les thèmes et les vecteurs stratégiques de la Banque. Je peux citer la note si vous le souhaitez.

La démarche visant à obtenir un soutien externe de haut niveau consistait, en fait, à embaucher McKinsey, et vous l'avez donc fait dès le départ. Est-ce exact?

M. Michael Sabia: Revenons en arrière. Le ministre des Finances de l'époque, M. Morneau, m'a demandé d'assumer la fonction de président de la Banque de l'infrastructure parce qu'au cours des trois premières années, les choses allaient, je dirais, plutôt lentement. Il m'a demandé si, en travaillant avec la direction de la Banque et des conseillers externes, nous pouvions accélérer la réalisation des activités de la Banque et de ce que l'on appelait à l'époque le plan de croissance de la Banque. Il s'agissait d'essayer de recentrer et de simplifier ce que la Banque faisait et d'accélérer ses processus de manière à ce qu'elle puisse amorcer un virage, comme elle l'a fait, et augmenter sa vitesse de croisière.

Vous avez raison. Pour y parvenir de la manière la plus rapide et la plus économique, on a décidé à l'époque de faire appel à une partie des représentants de McKinsey qui avaient participé à la réflexion initiale sur la Banque de l'infrastructure. Il s'agissait de tirer parti des connaissances qu'ils avaient acquises en la matière afin que nous n'ayons pas à repartir à zéro et que nous puissions procéder rapidement, ce que nous avons pu faire. On peut voir les résultats aujourd'hui, c'est-à-dire que le rythme des activités de la Banque a changé de façon très importante.

Mme Leslyn Lewis: Merci de cette réponse.

Vous avez fait appel à McKinsey et je crois également savoir que vous avez demandé à Dominic Barton des conseils stratégiques sur la Banque de l'infrastructure lorsqu'il était ambassadeur en Chine.

M. Michael Sabia: Il s'agissait de conversations tout à fait informelles entre M. Barton et moi qui étaient liées tout simplement au travail que nous avons accompli au sein du Conseil consultatif en matière de croissance économique dans le passé.

Mme Leslyn Lewis: Vous ne vous souvenez peut-être pas très bien de ce qui s'est passé il y a plusieurs années, mais je vais vous rafraîchir la mémoire. Le 23 juin 2020, une réunion était prévue de 8 heures à 9 h 15 avec vous et Dominic Barton. Il ne s'agissait pas d'une réunion informelle. J'ai d'ailleurs ici la note dans laquelle on la planifiait.

La note du 17 juin 2020 que Zak Cutler, de McKinsey, a envoyée à Annie Ropar, de la Banque, vise à organiser la réunion avec Dominic Barton, qu'ils appellent « Dom ». Voici ce qu'on y indique:

Puisque Dom a un emploi du temps assez chargé, il semble qu'il s'agisse du seul moment où nous pourrions le rencontrer. Étant donné qu'il est seul, nous espérons limiter le nombre de participants à quelques personnes. Pourrions-nous

nous en tenir à vous et à John cette fois-ci? C'est un peu délicat et je ne veux pas offenser qui que ce soit, mais je veux m'assurer que Dom peut s'exprimer librement. Veuillez m'aviser s'il y a des problèmes.

Dominic Barton et vous étiez assez proches — n'est-ce pas?

• (1155)

M. Michael Sabia: J'ai travaillé avec Dominic Barton au fil des ans, lorsqu'il travaillait chez McKinsey et lorsqu'il était ambassadeur du Canada en Chine. C'est quelqu'un que je connais depuis longtemps.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sabia. Merci, madame Lewis.

C'est maintenant au tour de Mme O'Connell.

Madame O'Connell, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

Mme Jennifer O'Connell (Pickering—Uxbridge, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de leur présence.

Monsieur Brown, je voudrais tout d'abord vous parler des investissements que la BIC a faits dans la ville de Brampton. Vous avez parlé des autobus. Je suis ravie de la quantité d'émissions de gaz à effet de serre que cet investissement permettra de réduire.

Une chose que je peux dire, c'est que mes collègues qui représentent votre collectivité nous parlent souvent à nous, ainsi qu'au ministre LeBlanc, des besoins d'infrastructure à Brampton, en particulier en ce qui concerne la circulation et les embouteillages. Nous plaisantons parfois en disant que nous prendrons le même vol et que j'arriverai chez moi, à Pickering, plus tôt qu'eux, qui se rendent à Brampton, à partir de Pearson. Cela donne une idée de certains des défis auxquels votre collectivité est confrontée.

Un investissement comme celui-ci, pour 450 autobus à zéro émission, ne contribue pas seulement à retirer de la circulation des véhicules à occupant unique pour aider à réduire la congestion. Il permet également de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'une quantité équivalente à celle de 1 200 voitures. J'imagine qu'il s'agit là d'un avantage considérable pour votre collectivité. Dans ma vie antérieure, en politique municipale, 400 millions de dollars auraient représenté une augmentation importante de l'impôt foncier si l'on avait dû faire tout cela seul.

Avez-vous calculé combien cela aurait coûté à la ville sans la collaboration de la BIC, ou combien de temps il vous aurait fallu pour aller de l'avant avec ce projet de 450 autobus à zéro émission sans l'aide de la BIC?

M. Patrick Brown: Pour répondre brièvement à la question, je pense que cela aurait été impossible. Nous n'aurions jamais eu la capacité de prêt ou d'emprunt qu'il faut pour acquérir 450 autobus, qui représentent l'ensemble de notre flotte. Nous procédons comme il se doit. Nous allons disposer d'une flotte de transport en commun entièrement électrifiée. C'est un projet ambitieux, mais c'est le seul moyen d'atteindre nos objectifs de réduction des émissions.

Il s'agit d'un aspect essentiel de notre objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 80 % d'ici à 2050. Je dirais que nous n'avons pas les capacités financières au sein de la municipalité pour réaliser bon nombre de nos plans de durabilité climatique, à moins que les gouvernements provincial et fédéral collaborent avec nous de cette façon.

Je dirai simplement qu'à Brampton, nous sommes reconnaissants de la collaboration que nous avons actuellement en matière d'environnement avec nos partenaires des gouvernements fédéral et provincial.

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Dans le cadre de la création de ce partenariat et de votre collaboration avec la BIC, avez-vous communiqué avec McKinsey à ce sujet? Avez-vous travaillé avec cette société? L'avez-vous consultée? Avez-vous eu des contacts avec McKinsey?

M. Patrick Brown: Je n'ai jamais eu de contacts avec McKinsey concernant le partenariat de Brampton Transit avec la Banque de l'infrastructure du Canada.

La seule fois que j'ai rencontré un représentant de McKinsey, c'est lorsque Alykhan Velshi y travaillait. Il a travaillé pour le premier ministre Harper, puis il est passé chez McKinsey. Lorsque j'étais dans l'arène provinciale, nous avons travaillé avec Alykhan Velshi. Je ne dirais pas que je n'ai pas eu une bonne impression. Je soulignerais qu'il a ensuite travaillé pour Huawei et le gouvernement chinois.

C'est la seule personne de McKinsey que j'ai rencontrée, et ce n'était aucunement lié à Brampton Transit.

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Les prêts financiers à long terme dont vous avez parlé qui permettront de rendre l'ensemble de votre flotte plus verte sont liés à une entente entre vous et la Banque de l'infrastructure du Canada se basant sur le bien-fondé du projet et les besoins de votre municipalité. Vous n'avez eu absolument aucun contact avec des consultants externes ou des sociétés comme McKinsey pour l'élaboration de ce projet.

• (1200)

M. Patrick Brown: Non. Je dirais qu'il s'agit d'un objectif ambitieux pour la ville de Brampton. Nous avons un comité qui détermine comment nous allons réaliser notre plan de réduction des émissions. Il est composé de spécialistes et de citoyens. Ce projet a été défini comme un élément clé de notre plan. Nous aspirions à trouver un partenaire au sein du gouvernement fédéral. Nous étions très soulagés et ravis lorsque nous avons établi ce partenariat avec la Banque de l'infrastructure du Canada, car — comme je l'ai dit — il s'agit d'un élément clé de notre plan de réduction des émissions.

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Je trouve intéressant de constater que votre expérience avec McKinsey se soit faite par l'intermédiaire d'un ancien collaborateur de M. Harper, ce qui, je pense, étonnera les membres de ce comité qui représentent le Parti conservateur.

Merci de votre témoignage.

Madame Raitt, je voulais discuter avec vous. C'est un plaisir de vous voir. Je suis désolée que nous interrompions vos vacances. Le temps que nous avons passé ensemble au comité des finances me manque.

Votre déclaration préliminaire était intéressante, en ce qui concerne votre appui aux PPP. Je pense que nous pourrions débattre de la question de savoir quel est le système le plus efficace ou quelle est la meilleure façon de... Je pense qu'il s'agirait d'un débat très sain. En fait, ce n'est pas la position qu'adoptent nos collègues conservateurs. Ils estiment qu'il faut laisser le secteur privé s'occuper de tout.

J'ai trouvé l'épisode de votre balado avec Ehren Cory très intéressant. Vous avez parlé du déficit en infrastructure et du fait que c'est un problème auquel tous les gouvernements sont confrontés. Pensez-vous que de laisser le secteur privé régler le déficit d'infrastructure, quelle que soit la solution retenue — qu'il s'agisse de PPP ou de l'aide de la Banque de l'infrastructure —, constitue un moyen réaliste de combler ce déficit?

Le président: Veuillez répondre en 15 secondes.

Mme Jennifer O'Connell: Je suis désolée.

L'hon. Lisa Raitt: Je pense que, compte tenu de ce que les États-Unis ont fait en adoptant la loi sur la réduction de l'inflation, le Canada doit utiliser tous les moyens possibles pour assurer un financement adéquat des projets qui sont nécessaires pour notre croissance économique. L'un de ces moyens est le financement public. C'est au gouvernement en place qu'il appartiendra de décider de la manière de procéder.

Le président: Merci beaucoup, madame O'Connell.

Merci, madame Raitt.

[Français]

La parole est maintenant à M. Barsalou-Duval, qui dispose de deux minutes et demie.

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

Monsieur Sabia, plus tôt, vous avez parlé du moment où, comme président de la Banque de l'infrastructure du Canada, vous avez donné un contrat à la firme McKinsey. Vous avez souligné le fait que la Banque n'allait pas très bien à ce moment; du moins, elle avait du mal à décoller. McKinsey devait vous aider à produire les effets escomptés. Vous avez aussi parlé de la raison pour laquelle vous avez fait le choix de McKinsey, du fait qu'elle avait une connaissance approfondie de la Banque, de son fonctionnement, de son idée.

Pouvez-vous nous expliquer d'où venait cette connaissance? À vos yeux, comment la firme McKinsey a-t-elle pu acquérir cette connaissance?

M. Michael Sabia: Essentiellement, la firme McKinsey avait fait beaucoup de travail dans le monde sur des questions d'infrastructure et sur les moyens d'augmenter les niveaux d'investissement dans les infrastructures. Son expérience n'était pas limitée au Canada; elle était mondiale. Une telle expertise, si approfondie, était une façon pour nous de gagner beaucoup de temps pour trouver les moyens d'accélérer les activités de la Banque.

M. Xavier Barsalou-Duval: Cela avait-il un lien avec la création ou la mise en place de la Banque de l'infrastructure du Canada?

M. Michael Sabia: À mon avis, ce n'était pas un facteur déterminant. La firme McKinsey a une équipe très compétente dans le domaine des infrastructures.

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous avez participé au projet du Réseau express métropolitain de Montréal, le REM, dans lequel la Caisse de dépôt et placement du Québec était pas mal le maître d'œuvre. Ce projet a aussi obtenu un financement de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Au moment où la participation du gouvernement fédéral a été annoncée, le premier ministre Trudeau avait annoncé une contribution de 1,28 milliard de dollars. Cependant, un peu plus tard, cette subvention de 1,28 milliard de dollars s'est transformée en un prêt de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Pouvez-vous m'expliquer comment cette contribution est passée d'une subvention à un prêt?

• (1205)

M. Michael Sabia: Je suis certain que vous êtes au courant et que vous comprenez la nature du REM. C'est un projet de transport en commun très important à Montréal.

Selon moi, c'est un bon exemple du niveau d'investissement nécessaire pour rendre le transport plus fluide dans nos grandes villes. C'est comparable...

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Sabia, la question que je vous pose est la suivante.

Comment se fait-il qu'une subvention soit devenue un prêt?

Le président: Malheureusement, il ne vous reste plus de temps, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

La parole est à vous. Vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur Sabia, lorsque vous étiez membre du Conseil consultatif en matière de croissance économique, vous a-t-on demandé de signer des documents relatifs aux conflits d'intérêts?

M. Michael Sabia: Je crois que oui, mais il faudra que je vérifie. C'était il y a de nombreuses années, mais je crois que oui.

M. Taylor Bachrach: Dans les reportages que j'ai vus, on indique que chaque membre du Conseil était tenu de signer un document dans lequel il s'engageait à éviter tout conflit d'intérêts réel et apparent.

Cela vous rappelle-t-il quelque chose?

M. Michael Sabia: Je pense qu'il s'agit de la procédure normale et c'est pourquoi je dis... Je ne m'en souviens pas très bien, compte tenu du nombre d'années qui se sont écoulées, mais c'est logique.

M. Taylor Bachrach: À l'époque où vous étiez membre de ce conseil consultatif, qui fournissait des conseils à la Banque de l'infrastructure du Canada sur des modèles d'approvisionnement, vous étiez également à la tête d'un grand investisseur institutionnel, la Caisse, qui proposait un investissement en infrastructure à la Banque. Est-ce exact?

M. Michael Sabia: Non, ce n'est pas exact. C'est complètement faux.

Le travail au sein du Conseil a eu lieu en 2016. La Banque n'avait même pas encore été créée à ce moment-là. Le gouvernement du Canada l'a créée plus tard, dans les années qui ont suivi. À ce moment-là, le Conseil consultatif en matière de croissance économique avait cessé ses travaux et c'est après cela — après la création de la Banque, quelques années plus tard — que la CDPQ a élaboré l'idée du REM.

Comme une partie de ce projet consistait à utiliser le capital de la CDPQ pour réaliser un investissement majeur, qui a attiré des investissements à la fois du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada, le gouvernement du Canada a déterminé que la Banque de l'infrastructure du Canada était un véhicule approprié pour cet investissement. Cependant, c'était bien au-delà de l'époque du Conseil consultatif.

Le gouvernement du Canada a décidé lui-même de participer au financement d'un important projet de transport en commun à Montréal. C'était sa décision. Ce n'était pas du tout une décision de la CDPQ.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sabia.

Merci, monsieur Bachrach.

C'est maintenant au tour de Mme Lewis. Vous avez de nouveau la parole. Vous disposez de cinq minutes.

Mme Leslyn Lewis: Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adresseront encore une fois à M. Sabia.

Si possible, revenons à la réunion du 23 juin 2020, qui s'est tenue de 8 heures à 9 h 15. J'aimerais que vous confirmiez quelque chose. Cette réunion a été organisée au moment où Dominic Barton était encore ambassadeur en Chine, et il a, en fait, participé aux travaux stratégiques que vous avez lancés lorsque vous êtes devenu président de la Banque de l'infrastructure du Canada.

N'est-ce pas exact, monsieur Sabia?

M. Michael Sabia: Oui. Je pense que c'est exact.

Mme Leslyn Lewis: Dans la note, Zak Cutler a dit que c'était « délicat ». Qu'est-ce qui était si délicat? Était-ce le fait que M. Barton était un ambassadeur en exercice qui rencontrait le président de la Banque de l'infrastructure, une société d'État canadienne, et qu'il devait parler librement de l'orientation stratégique de la Banque, comme l'indique la note? Est-ce que c'est cela qui était délicat?

• (1210)

M. Michael Sabia: Toute interprétation raisonnable de la note dont vous venez de parler... Il est tout à fait clair que la personne qui l'a rédigée veillait à ne pas offenser qui que ce soit au sein de la Banque. Elle voulait limiter le nombre de participants pour simplifier la planification d'une réunion avec l'ambassadeur en Chine de l'époque, qui nous rendait essentiellement service en nous donnant son avis au moment où nous cherchions des moyens d'accélérer les activités de la Banque de l'infrastructure du Canada.

La personne a indiqué que c'était « délicat » parce qu'elle voulait être prudente et ne pas offenser les employés de la Banque. Je ne pense pas que cela fasse partie d'une conspiration.

Mme Leslyn Lewis: Ne semblait-il pas...? Ce n'est peut-être pas une conspiration, mais cela ne vous a-t-il pas semblé être un conflit?

M. Michael Sabia: Je n'ai nullement vu cela comme un conflit. D'aucune façon.

Mme Leslyn Lewis: Le président de la BIC rencontre l'ambassadeur qui a aidé à créer la Banque...

M. Michael Sabia: Monsieur le président, comment cela pourrait-il constituer un conflit d'intérêts si Dominic Barton ne faisait qu'apporter des éléments de réflexion supplémentaires pour nous aider à accélérer notre propre réflexion en ce qui concerne...? Il n'y a même pas là un risque de conflit d'intérêts. Je ne comprends tout simplement pas la question.

Mme Leslyn Lewis: La Banque ne disposait-elle pas d'une capacité suffisante en ressources humaines pour élaborer sa propre orientation stratégique? Devait-elle faire appel à Dominic Barton pour cela?

M. Michael Sabia: Écoutez, au sein des grandes ou des petites entreprises, lorsqu'on élabore une politique ou que l'on doit prendre des décisions, on consulte toujours des gens de l'extérieur. On veut toujours parler à d'autres personnes et rassembler le plus grand nombre possible d'idées et de points de vue, car le monde est complexe. Il faut toujours avoir de nouvelles idées et des perspectives différentes, car c'est ainsi que l'on prend de bonnes décisions.

Ce n'est pas comme si l'institution ne comptait pas de personnes compétentes. Elle dispose de personnes très compétentes, en particulier à sa tête.

Mme Leslyn Lewis: Monsieur Sabia, est-ce la raison pour laquelle vous...

M. Michael Sabia: C'est toujours une bonne idée de se tourner vers l'extérieur et d'obtenir des points de vue différents. C'est tout simplement une bonne pratique de gestion.

Mme Leslyn Lewis: C'est excellent. Je vous remercie de votre réponse.

Est-ce la raison pour laquelle vous avez fait appel à McKinsey et établi des liens avec McKinsey lorsque vous étiez président de la Banque? Vous avez même participé à un sommet très médiatisé de McKinsey sur l'initiative mondiale pour l'infrastructure. Était-ce l'une des raisons pour lesquelles vous l'avez fait?

M. Michael Sabia: Ce genre de conférence est l'occasion d'échanger des idées, d'entendre des points de vue différents et de profiter des activités en cours dans le cadre d'autres projets dans d'autres pays. C'est une façon de contribuer à la conversation mondiale sur des enjeux d'une importance considérable dans de nombreux pays. C'est une façon d'y contribuer et d'en tirer des leçons.

Encore une fois, il s'agit d'une activité assez simple. Il suffit de s'y rendre, d'obtenir des idées et de communiquer d'autres idées. Pour le Canada, il s'agit de participer à des conversations mondiales sur de grands enjeux, ce qui est toujours avantageux pour le pays.

Mme Leslyn Lewis: Vous avez eu un certain nombre de ces conversations mondiales sur les grands enjeux dans le cadre de votre relation amicale avec McKinsey pendant la courte période où vous étiez à la Banque, n'est-ce pas? Ce n'était pas la première fois que vous participiez à un groupe de discussion de McKinsey.

M. Michael Sabia: Non, mais j'ai participé à toutes sortes de groupes de discussion, que ce soit pour la Chambre de commerce du Canada, d'autres chambres de commerce, le BCG....

Le président: Je vous remercie beaucoup.

M. Michael Sabia: J'ai participé à toutes sortes de groupes de discussion. Cela fait partie du travail d'un cadre supérieur.

Mme Leslyn Lewis: J'aimerais faire un rappel au Règlement.

Je suis vraiment fatiguée des attaques personnelles de Mme O'Connell. Mme O'Connell vient de mentionner que j'ai rencontré un député allemand, ce que j'ai fait dans le cadre de ma description de poste. Elle a déjà déclaré que j'étais une sympathisante nazie. Je m'insurge contre ces attaques personnelles qu'elle lance contre moi, tant au Comité qu'à la Chambre. Si elle veut proférer de telles choses, je lui demanderais de le faire en privé, afin que je puisse la poursuivre à l'extérieur du Comité.

• (1215)

Le président: Je vous remercie beaucoup, madame Lewis.

Je demanderais à tous les membres du Comité de limiter les bavardages, s'il vous plaît.

Mme Leslyn Lewis: Je demandais simplement qu'elle fasse preuve de maturité plutôt que d'agir comme un enfant.

Le président: Je vous remercie, madame Lewis.

La parole est maintenant à M. Chahal.

Monsieur Chahal, vous avez cinq minutes.

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais d'abord m'adresser à M. Brown.

Monsieur le maire, je vous remercie d'être ici et d'avoir fait une déclaration préliminaire. J'ai trouvé certains de vos commentaires très révélateurs. Je vous remercie également du leadership dont vous faites preuve dans le cadre de votre objectif ambitieux de réduire de 80 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

Maintenant, en ce qui concerne les 400 millions de dollars de la Banque de l'infrastructure du Canada pour électrifier les autobus... La semaine dernière, M. Sohi nous a parlé d'investissements substantiels dans la ville dont il est le maire. Je sais que ma ville, c'est-à-dire Calgary, a également profité d'investissements substantiels. Si j'additionne tous ces investissements, cela représente plus d'un milliard de dollars seulement pour les autobus électriques. Je crois que ces trois investissements représentent plus que le programme de PPP du gouvernement précédent, c'est-à-dire le gouvernement Harper, et ce, uniquement pour les autobus électriques. C'est un investissement considérable.

Pourquoi la Ville de Brampton a-t-elle décidé de faire affaire avec la Banque de l'infrastructure du Canada?

M. Patrick Brown: Il nous aurait été impossible d'avoir la capacité financière de faire cela par nous-mêmes, et c'est pourquoi nous avons demandé au gouvernement fédéral de nous suggérer des moyens d'y parvenir. On nous a orientés vers la Banque de l'infrastructure du Canada, ce qui a suscité un grand intérêt chez les intervenants de notre service de transport en commun. En effet, ils considèrent qu'il est nécessaire de faire affaire avec cet organisme si nous voulons atteindre nos objectifs en matière de réduction des émissions.

Je tiens à souligner que cela nous permet d'acheter 450 autobus carboneutres. Nous avons déjà acheté les 10 premiers. Je dois préciser que le seul problème que nous avons actuellement est celui de l'infrastructure de recharge. Pour le moment, nous avons un plan pour l'achat des autobus et nous nous efforçons de trouver du financement pour la nouvelle capacité de recharge dans notre nouveau dépôt de transport en commun. Pour le reste, les progrès vont bon train dans ce projet qui transformera notre système de transport en commun.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, je pense que c'est la voie que suivront tous les services municipaux de transport en commun du Canada, mais lorsqu'on change l'organisation du transport en commun, les coûts initiaux sont très élevés. Dans 20 ans, la situation sera peut-être très différente, mais je pense que puisque tous les services municipaux de transport en commun ont toujours utilisé des autobus au diesel jusqu'à maintenant, le coût initial d'une telle transformation représente un grand changement.

C'était nécessaire. Je tiens simplement à souligner que nous n'aurions jamais pu y arriver sans le soutien du gouvernement fédéral.

M. George Chahal: Je vous remercie.

Pensez-vous que le financement de la Banque de l'infrastructure du Canada est plus accessible que les investissements sous forme de subventions du gouvernement fédéral? Je pense que vous avez répondu à cette question, mais j'aimerais que vous précisiez votre réponse.

M. Patrick Brown: Je préférerais nettement une subvention, mais il s'agit d'une façon novatrice de financer la transition vers les autobus électriques. Au début de ce processus, nous cherchions à obtenir une subvention. Il n'y en avait aucune et on nous a suggéré de nous adresser à la Banque de l'infrastructure du Canada, qui cherche des moyens d'aider les municipalités à effectuer cette transformation. Nous avons donc trouvé un partenaire. Il ne semblait pas exister de financement d'infrastructure sous forme de subvention pour ce type de soutien.

M. George Chahal: Monsieur Sabia, j'aimerais maintenant m'adresser à vous. J'ai appris beaucoup de choses. M. Cory a parlé des 27 milliards de dollars investis dans l'infrastructure à l'échelle du Canada. Nous savons que le programme précédent, c'est-à-dire les partenariats public-privé sous le gouvernement Harper, représentait environ un milliard de dollars. C'est beaucoup d'argent, mais ce n'est presque rien comparativement aux 27 milliards de dollars qui ont été investis.

Croyez-vous que sans la Banque de l'infrastructure du Canada, nous aurions pu voir cet investissement de 27 milliards de dollars dans l'infrastructure du Canada, des autobus à l'irrigation en passant par l'énergie? Cela aurait-il été possible?

M. Michael Sabia: C'est une question très importante. Elle va au cœur de la raison d'être de la Banque de l'infrastructure du Canada. D'autres témoins ont parlé de l'ampleur de l'écart en matière d'infrastructure qui existe au Canada et ailleurs dans le monde. Cet écart représente de 150 milliards à 1 billion de dollars. Aucun gouvernement ne peut se permettre de faire tout cela, et il s'agit donc de demander au gouvernement de fournir un certain financement, souvent sous la forme d'un financement à des conditions favorables qui provient de la Banque de l'infrastructure du Canada. Cela permet ensuite d'attirer les capitaux d'autres intervenants et d'atteindre un montant plus élevé. Sans ce type d'investissement catalytique, on n'atteindrait jamais un montant aussi élevé.

Un autre point que je souhaite aborder en réponse à un autre commentaire, c'est qu'il est important de faire la part des choses. La Banque de l'infrastructure du Canada est conçue pour financer certains types d'infrastructures, mais n'oublions pas que le gouvernement du Canada a annoncé 60 milliards de dollars pour des infrastructures plus traditionnelles. Ces 60 milliards de dollars sont prévus exactement pour les types de projets dont parlait Mme Therrien. Il s'agit donc d'un financement direct pour les municipalités, les provinces et d'autres entités dans des types d'infrastructures plus traditionnels.

Ce n'est pas comme si la Banque de l'infrastructure du Canada portait tout le fardeau. Ce n'est pas le cas. Ce n'est pas de cette façon que l'on réglera les problèmes liés à l'infrastructure au Canada. Il y a d'une part la Banque de l'infrastructure du Canada, qui s'occupe du financement spécialisé, et d'autre part la participation substantielle du gouvernement lui-même.

• (1220)

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Sabia.

Je vous remercie, monsieur Chahal.

La parole est maintenant à Mme Lewis.

Madame Lewis, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

Mme Leslyn Lewis: Je vous remercie.

Je vais poser une question à Mme Therrien sur la façon dont elle perçoit que la Banque de l'infrastructure du Canada s'est éloignée de son mandat, c'est-à-dire de son mandat initial, et qu'elle s'est engagée dans une relation qui a modifié son mandat par rapport à celui qui avait été créé par le Conseil consultatif, en commençant par le Conseil consultatif jusqu'à son entremêlement avec McKinsey.

Mme Diane Therrien: Encore une fois, lorsque le gouvernement fédéral actuel, à l'époque des élections de 2015, a lancé l'idée d'une banque d'infrastructure publique, à ce moment-là, la vision et l'intention déclarée étaient que le mandat de cette banque serait de fournir des prêts à faible coût aux gouvernements locaux pour financer de nouvelles infrastructures publiques et renforcer les collectivités. C'est ce qui avait été proposé à l'origine dans le programme du gouvernement, c'est-à-dire en 2015.

Là encore, la participation de McKinsey et de BlackRock a entraîné un changement de cap pour tenter d'attirer des capitaux privés. On avait fait une promesse utopique selon laquelle il y aurait cinq dollars du secteur privé pour chaque dollar du secteur public. Nous avons constaté, au cours des cinq dernières années, que cela ne s'est pas concrétisé. En réalité, la Banque a eu du mal à maintenir ne serait-ce qu'un rapport d'un pour un entre les fonds publics et les fonds privés.

Par conséquent, certaines municipalités, comme nous l'avons entendu, se voient refuser les projets pour lesquels elles demandent un financement, même s'il s'agit de projets d'infrastructure tout à fait nécessaires. Nous vivons tous dans des endroits où les routes sont délabrées et où toutes les canalisations et infrastructures souterraines que nous ne pouvons pas voir ont besoin de réparations. Si des projets ne sont pas acceptés parce qu'ils n'ont pas le partenaire privé prescrit, c'est un problème. Mais même lorsque les municipalités obtiennent la participation d'un partenaire privé, elles peuvent faire face à certaines difficultés, comme nous l'avons vu. Mapleton est un bon exemple et il y en a plusieurs autres à l'échelle du pays.

Encore une fois, la principale raison d'être d'une banque publique, c'est qu'elle a une vocation très publique. Les banques publiques qui ont rempli leur mission, et que nous voyons principalement en Europe, mais certainement dans d'autres pays et d'autres continents, ont cette vocation. Leurs garanties sont soutenues par les municipalités ou les pays signataires de ces banques publiques. Cela permet d'assurer que le financement est directement versé aux municipalités, aux collectivités et aux projets publics qui ont réellement besoin de financement, sans avoir à passer par les dédales de l'investissement privé. Par ailleurs, le Syndicat canadien de la fonction publique est toujours préoccupé, comme il se doit, par la menace d'une privatisation accrue des services publics.

La question des transports en commun est intéressante. C'est une bonne chose qu'il y ait des fonds pour aider à rendre les transports en commun plus durables sur le plan environnemental. En Amérique du Nord, les systèmes de transport en commun ne sont pas rentables et ils ne le seront jamais. Il s'agit d'un service essentiel que les municipalités sont tenues de fournir. Encore une fois, si nous invitons des capitaux privés qui ont intérêt à générer des profits dans les projets de transport en commun, les profits souhaités ne seront pas réalisés et cela débouchera sur des frais d'utilisation plus élevés et sur ce que nous avons observé dans d'autres villes, soit la réduction des heures et des services sur lesquels compte la population locale.

• (1225)

Mme Leslyn Lewis: Je vous remercie de votre réponse.

J'aimerais maintenant poser une question à M. Brown et à Mme Raitt.

Le but de cette étude est d'examiner le processus de la mise sur pied de la Banque de l'infrastructure du Canada et de déterminer qui était au courant des contrats de la Banque avec McKinsey. À la suite des témoignages que vous avez tous deux offerts aujourd'hui, il semble qu'aucun d'entre vous ne sache quoi que ce soit sur la mise sur pied de la Banque ou sur sa relation avec les contrats de McKinsey. Est-ce exact?

J'aimerais d'abord entendre la réponse de Mme Raitt.

L'hon. Lisa Raitt: C'est exact, madame Lewis.

Mme Leslyn Lewis: Je vous remercie.

Monsieur Brown, diriez-vous également que les témoignages que vous avez offerts ne sont pas vraiment liés au sujet de cette étude, qui concerne votre connaissance des contrats de McKinsey au moment de la mise sur pied de la Banque? Vous n'avez pas cette expertise, n'est-ce pas, monsieur Brown?

M. Patrick Brown: Non, je ne peux pas parler des contrats de McKinsey et de la mise sur pied de la Banque. Je peux seulement parler de la façon dont la Banque de l'infrastructure du Canada a aidé la ville de Brampton.

Mme Leslyn Lewis: Je vous remercie, monsieur Brown.

Combien de minutes me reste-t-il?

Le président: Il vous reste environ 40 secondes.

Mme Leslyn Lewis: Monsieur Sabia, pouvez-vous me parler des autres engagements que vous avez eus avec McKinsey au fil des ans, en particulier lorsque vous étiez à la Banque de l'infrastructure du Canada?

M. Michael Sabia: Je n'ai été président du conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure du Canada que pendant quelques mois. Je crois que les seuls travaux effectués à l'époque, du moins à ma connaissance, étaient les travaux dont nous avons déjà discuté et qui visaient à accélérer le développement de la Banque. Si je me souviens bien, il n'y avait rien d'autre.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Sabia.

Je vous remercie, madame Lewis.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence ce matin.

Ma première question s'adresse à Mme Raitt.

En tant qu'ancienne ministre du Travail, des Ressources naturelles et des Transports, vous avez beaucoup d'expérience en matière d'infrastructure fédérale dans ces dossiers.

Pourriez-vous nous parler du déficit d'infrastructure du Canada en général et nous expliquer pourquoi il est essentiel d'attirer des investissements privés et d'avoir des partenariats public-privé pour répondre rapidement à ces besoins dans l'ensemble du pays?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Je serai heureuse de répondre à la question.

Je suis d'accord pour dire qu'il y a un déficit en matière d'infrastructure. Il ne s'agit pas seulement de ce dont nous avons besoin maintenant ou seulement de nos ports et de nos aéroports, qui sont traditionnellement ce que l'on a en tête lorsqu'on parle d'infrastructure. À un moment où les gouvernements du monde entier prennent des décisions en matière de politique publique pour passer à une consommation carboneutre, des investissements supplémentaires seront également nécessaires pour relever ce défi, car c'est un énorme défi.

L'envergure de l'infrastructure qui doit être modifiée est à la fois stupéfiante et renversante. Il est difficile d'imaginer que tout cet argent proviendra des contribuables ou des usagers, car ils ne peuvent tout simplement pas payer la facture. [Difficultés techniques] dans certains de ces changements. C'est ce qui se passe et, par conséquent, je pense que le déficit que nous avons déjà et qui continue à se creuser [difficultés techniques]. Par conséquent, la transition vers un avenir carboneutre devra être abordée dans le cadre de partenariats entre le gouvernement fédéral et le secteur privé.

Je ne me prononce pas sur la manière dont cela peut être réalisé dans le cadre d'une politique publique ou à l'aide d'un outil du gouvernement. Je crois que chaque gouvernement a la capacité de faire ses propres choix. J'espère simplement que nous ne perdrons pas de temps en faisant ces choix, car les dés sont jetés. Nous devons nous assurer de rester concentrés et de ne pas perdre de vue notre objectif.

Je suis d'accord avec M. Sabia, et je pense qu'il est important de souligner que nous avons assisté à un changement fondamental au sein de la Banque de l'infrastructure du Canada au cours des trois dernières années. En effet, elle lance des projets et dispose d'une équipe très professionnelle et d'un personnel compétent. Vous pourriez voir que j'ai fait des commentaires publics à ce sujet au cours de la dernière année et demie. Dans le cadre de mon travail à CIBC, nous collaborons avec la Banque de l'infrastructure du Canada.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Sabia.

Pourriez-vous nous parler du déficit d'infrastructure au Canada et nous expliquer pourquoi il est essentiel d'attirer des investissements privés et d'avoir des partenariats public-privé pour répondre à ces besoins dans l'ensemble du pays?

• (1230)

M. Michael Sabia: Oui, bien sûr.

Comme je le disais il y a quelques minutes, et comme le disait Mme Raitt, il y a un écart très important entre les besoins en matière de développement d'infrastructures au Canada et la capacité des gouvernements à faire les investissements nécessaires pour y répondre. Cela soulève la question suivante: comment faire les investissements nécessaires, et ce, de façon raisonnable sur le plan budgétaire? Je ne parle pas seulement du gouvernement du Canada, mais également des provinces. En effet, l'ensemble des gouvernements n'ont pas les ressources financières pour faire tous les investissements nécessaires.

C'est la raison pour laquelle il est important de faire la distinction entre les projets qui, en raison de leur nature, peuvent obtenir un financement spécialisé venant d'une institution comme la Banque de l'infrastructure du Canada, et les projets d'infrastructure plus traditionnels. Ceux-ci doivent être financés directement, soit de façon traditionnelle, comme je le disais, par les gouvernements.

C'est une façon de mieux utiliser les ressources de l'ensemble des gouvernements pour tenter de relever ce défi tellement important pour augmenter la productivité et, par le fait même, la croissance économique au Canada.

M. Angelo Iacono: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Iacono.

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

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

Je vais m'adresser de nouveau à M. Sabia.

Tout à l'heure, je vous ai demandé comment une subvention de 1,28 milliard de dollars pour le Réseau express métropolitain s'était transformée en un prêt de 1,28 milliard de dollars de la Banque de l'infrastructure. Je vous ai posé cette question parce que je suppose que cela ne s'est pas fait en un tour de main. Vous avez dû avoir un appel et des négociations.

Avec qui cela s'est-il fait, et comment cela s'est-il décidé? Comment une subvention se transforme-t-elle en prêt?

M. Michael Sabia: C'était une décision prise par le gouvernement et, effectivement, celui-ci nous a informés de ce changement.

Toutefois, franchement, quand j'étais à la Caisse de dépôt et placement du Québec, la CDPQ, nous étions bien satisfaits de la participation du gouvernement, mais c'était sa décision de faire cet investissement par l'entremise de la Banque de l'infrastructure. Comme je le disais, ce n'était pas du tout la décision de la CDPQ, mais c'était une façon raisonnable, pour le gouvernement du Canada, de faciliter le développement de ce projet de transport en commun, qui est très important pour l'avenir de Montréal.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, cela répond bien à ma question.

L'ancienne ministre McKenna, la semaine dernière, lors de son passage devant le Comité, a dit que la Banque de l'infrastructure prenait ses décisions d'investissement indépendamment du gouvernement. Je suis quand même surpris, parce que vous me dites maintenant que c'est le gouvernement fédéral qui a pris la décision de retirer une subvention et qu'il a imposé à la Banque de l'infrastructure de participer au financement du projet du REM.

Qu'est-ce que cela dit sur l'indépendance réelle de la Banque de l'infrastructure par rapport au gouvernement?

M. Michael Sabia: C'est une bonne question.

Étant donné l'importance et la taille de cet investissement, à l'époque, il y avait une bonne collaboration entre le gouvernement et la Banque de l'infrastructure, parce que c'était juste au début des opérations de la Banque. Je pense que c'était tout simplement une façon d'arriver à une décision sur un investissement important pour faciliter un projet important.

Cela dit, je ne suis pas en mesure de faire des commentaires, parce que je n'étais pas là.

M. Xavier Barsalou-Duval: Le montage financier de votre projet pour le REM a quand même dû avoir un impact. Un prêt, cela vient avec des intérêts, alors qu'une subvention n'a pas de coût. J'imagine que, pour les contribuables québécois, finalement, cette décision du gouvernement fédéral a eu un impact financier.

• (1235)

M. Michael Sabia: Étant donnée la nature de ce financement et le taux d'intérêt, cela n'a pas eu un impact très significatif sur la performance financière du REM ni sur le rendement disponible pour les [inaudible] de la Caisse.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sabia.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

Vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Madame Therrien, un témoin a dit, dans ce qui pourrait plutôt être une périphrase, que les contribuables et les usagers ne peuvent s'offrir toutes les infrastructures dont le Canada a besoin. Le modèle des partenariats public-privé épargne-t-il ces payeurs? Il semble qu'il y ait de l'argent gratuit, ce qui soulage vraiment le contribuable canadien. Mais ce récit se tient-il?

Mme Diane Therrien: Je ne crois pas. Dans ce cas, également, il est visible que, financièrement, les municipalités, particulièrement, sont serrées, comme vous l'avez entendu. La seule véritable source de recettes est l'impôt foncier. Nous devons garder à l'esprit la capacité de payer de chacun.

Ici, aussi, le transfert de richesse des ordres supérieurs de gouvernement jusqu'aux municipalités est un élément clé du financement de beaucoup de projets d'immobilisation. Je préconiserais plutôt une réforme fiscale en bonne et due forme. Les recettes d'une fiscalité équitable peuvent ruisseler jusqu'aux communautés et aux personnes qui en ont le plus besoin.

En ce qui concerne les modèles de partenariats public-privé, nous avons vu, parfois en ayant une expérience personnelle, que là aussi, les municipalités, notamment, se retrouvent dans le pétrin pour avoir fait confiance à des sociétés privées, quand les choses tournent mal. Nous en avons vu des exemples partout au Canada. Ainsi, à Edmonton, où des entreprises de ramassage des déchets ont fait faillite, provoquant une interruption de service de quelques semaines jusqu'à ce que la municipalité et le ministère des travaux publics trouvent une stratégie pour le rétablir.

On perd considérablement la maîtrise de ses moyens lorsqu'on se fie excessivement aux capitaux privés. Dans ce cas, également, les capitaux privés ne sont pas arrivés et n'ont pas été investis aux cadences promises ou conjecturées à l'origine par McKinsey et BlackRock. Le regard public posé sur ces projets est plus efficace, plus responsable et plus transparent. En fin de compte, il donne de meilleurs résultats pour les collectivités.

Dans ce cas également, les déficits infrastructurels s'élèvent à plusieurs milliards de dollars. Comme je l'ai dit, ils sont de plus de 52 milliards de dollars en Ontario seulement. Nous devons vraiment bien examiner non seulement les éventuels gains à court terme, mais aussi les problèmes et les pertes éventuelles à long terme. C'est l'un des écueils connus du modèle.

M. Taylor Bachrach: Ma dernière question, je la pose à M. Brown.

Je suis curieux de savoir si la Banque de l'infrastructure du Canada a discuté du modèle des partenariats public-privé pour les autobus électriques. Il semble que vous ayez un modèle de recettes. À bord des autobus, il y a une boîte de perception. Les investisseurs privés peuvent reprendre leur mise. Y a-t-il eu une discussion ou a-t-on seulement discuté du modèle classique d'investissement dans les infrastructures, dans le cadre de ce projet?

M. Patrick Brown: Actuellement, le modèle retenu est le remboursement du coût des autobus par les économies réalisées. Je ne crois certainement pas qu'on considère les transports en commun comme une source de recettes. C'est un service déficitaire, mais un bien public. Nous le subventionnons. Les économies sont réelles. Pour chaque autobus j'ai un chiffre annuel.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Brown, pourriez-vous communiquer ce renseignement par écrit à notre comité?

M. Patrick Brown: D'accord.

Merci.

The Chair: Mais de rien.

La parole est à Mme Lewis.

Cette fois-ci encore, vous disposez de cinq minutes.

Mme Leslyn Lewis: Merci, monsieur le président.

Je questionnerai M. Sabia.

La Banque de l'infrastructure du Canada est financée par les contribuables, comme vous le savez, ce qui fait que la connivence entre elle et McKinsey crée chez le public l'impression d'un conflit réel ou même apparent d'intérêts. Je vais en mettre en relief certains exemples et vous me direz si vous croyez que cette perception est erronée.

McKinsey a fourni gratuitement un appui à la recherche au Conseil consultatif, qui était présidé par son directeur général mondial Dominic Barton. Vous avez ensuite siégé comme membre du Conseil nommé par le ministre et en qualité d'investisseur institutionnel. Puis vous avez dirigé les discussions sur la création et la conception d'une banque de l'infrastructure. Le Conseil a ensuite recommandé la création de la Banque de l'infrastructure, laquelle a annoncé son premier investissement au cours de l'été de 2018, dans le projet de train léger de Montréal, dirigé par votre caisse de traite.

Vu de l'extérieur, vous semblez en conflit d'intérêts, puisque vous avez profité de votre siège de membre du Conseil qui a recomman-

dé la création de la Banque qui a ensuite accordé à votre organisme un investissement financé par les contribuables. Pouvez-vous expliquer pourquoi cette perception serait erronée ou, sinon, pourquoi elle existe?

• (1240)

M. Michael Sabia: C'est une perception erronée. D'abord, dans un simple souci de précision, monsieur le président, je n'ai absolument pas participé à la création de la Banque, contrairement à ce que prétend la députée. Elle a été créée par le gouvernement sur recommandation du Conseil consultatif en matière de croissance économique et, je suppose, par suite de délibérations dans le gouvernement. Le travail de création proprement dit a suivi. Soyez assurés que je n'y ai absolument pas participé.

Enfin, ni moi ni la Caisse de dépôt et placement du Québec, nous n'avons eu un rôle dans la décision du gouvernement de participer au financement du projet de train léger à Montréal. Cette décision a été prise par le gouvernement, en collaboration avec la Banque de l'infrastructure. Je suis certain, même si je n'y ai pas participé, que c'était pour s'assurer de la correspondance de la structure de ce financement avec la mission de la Banque et que la Banque était à l'aise, etc.

Je le répète, je n'ai absolument pas participé aux décisions. Compte tenu de ce qui précède, je ne parviens pas à m'expliquer comment... Il n'y a certainement pas réalité d'un conflit d'intérêts, et je ne peux même pas comprendre comment il pourrait y en avoir apparence, pour quelqu'un qui serait au courant des faits.

Mme Leslyn Lewis: Merci, monsieur Sabia.

Vous êtes ensuite devenu président de la Banque en 2020, puis, moins d'un mois après, vous signiez un autre contrat avec McKinsey, comme fournisseur unique, en raison de sa connaissance approfondie de l'institution. De plus, Dominic Barton participe à ce travail au moyen d'un atelier. Ils ont contribué à l'élaboration d'une stratégie pour la Banque et travaillé à un plan de croissance pour le financement des projets d'infrastructures visant la carboneutralité. Cet été-là, vous avez participé à un groupe de travail accueilli par McKinsey pour la mise à zéro de l'après-Covid en juin 2020. En octobre, vous avez annoncé un plan de croissance d'une valeur de 10 milliards de dollars avec le premier ministre, plan qui résulte en partie des apports de McKinsey.

Il me semble que vous avez d'importants antécédents d'engagement avec McKinsey, parce que la Banque vous a recruté et que, pendant votre mandat, vous y avez poursuivi vos relations avec McKinsey.

Tout ça, dans le contexte de la création de la Banque avec l'aide de McKinsey, mais non par lui, comme vous l'avez précisé. Mais McKinsey a influé sur la création de la Banque, dès le début pour ensuite, à ce qu'il semble, avoir un accès préférentiel à cette institution. Pendant tout ce temps, la Banque ressemble à une coquille vide, n'ayant réalisé aucun projet en six années d'existence. Il y aurait apparence de conflit d'intérêts. Pouvez-vous, s'il vous plaît, expliquer, pour le public, pourquoi cette apparence est fautive ou pourquoi elle correspond à la réalité?

Le président: Monsieur Sabia, veuillez répondre en 20 secondes.

M. Michael Sabia: Monsieur le président, je suis désolé. Ça m'est impossible, parce que ce n'est simplement pas le cas. En premier lieu, la députée vient de dire que, en six ans, la Banque n'a rien accompli. C'est simplement faux. Après trois années d'existence, elle a vraiment redoublé d'efforts, comme un autre témoin, Mme Raitt, l'a dit. La Banque est opérationnelle, elle joue son rôle et elle produit des livrables.

J'ai déjà répondu à la question de la participation à des conférences. À l'époque, j'y ai participé, bien entendu, pour une foule d'organisations.

Mais je ne parviens absolument pas à comprendre ce rabâchage sur le conflit d'intérêts, qui, perçu ou réel, n'existe pas. Les décisions étaient indépendantes.

• (1245)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sabia.

Enfin, Mme O'Connell terminera la journée.

Vous disposez, madame, de cinq minutes.

Mme Jennifer O'Connell: Merci, monsieur le président.

Je remercie encore tous les témoins.

Madame Raitt, revenons à une baladodiffusion que vous avez faite avec Ehren Cory. Vous y avez abordé un sujet vraiment intéressant qui, vous l'avez dit, vous tenait beaucoup à cœur, la prise de participation autochtone. Vous avez particulièrement expliqué que ce ne pouvait être seulement la consultation des Autochtones ni seulement une permission qu'ils accordaient, mais une véritable prise de participation dans des projets. Les subventions ou les programmes traditionnels d'infrastructures ne permettraient pas vraiment cette prise de participation, que les partenaires soient autochtones ou non. Il faut la demander. On la demande puis, selon le cas, on reçoit de l'argent ou non.

Pouvez-vous en dire davantage sur les motifs pour lesquels la prise de participation autochtone est importante ou exprimer d'autres idées qui s'y rattachent, le cas échéant? Je vous accorde le temps nécessaire.

L'hon. Lisa Raitt: Vous êtes très généreuse, madame.

Je voudrais, moi aussi, vous dire que ma participation aux travaux du comité des finances avec vous tous me manque, mais ce n'est pas le cas. C'est vrai. Avant de témoigner, j'ai prêté serment. Je dois donc m'assurer de vous dire la vérité.

La représentation des Autochtones, la prise de participation autochtone dans les grands projets d'infrastructures de notre pays sont essentielles. Elles le sont, et les partenaires autochtones la réclament et en ont besoin.

J'incite vivement le gouvernement à diligenter ce dossier, parce que les Premières Nations y sont prêtes, elles en sont désireuses et elles le veulent. Elles ont seulement besoin du bon instrument. Ce sera peut-être la Banque de l'infrastructure du Canada pour certains projets, mais non pour les combustibles fossiles. Ces projets sont tout aussi importants que les projets verts pour une prise de participation des Premières Nations à des projets auxquels elles souhaitent participer, par exemple, le gazoduc Coastal GasLink, l'achat de parcs de réservoirs de stockage, d'autres gazoducs également. Voilà pour elles d'importants éléments d'actif pour une prise de participation.

Il vous plaira peut-être de savoir que le gouvernement n'a peut-être pas nécessairement besoin de participer à certains de ces projets. Fort McKay est un excellent exemple d'initiative en or qui a permis l'investissement de fonds propres par l'entremise d'une obligation d'une des six banques canadiennes. Les fonds ont été levés pour faire partie intégrante d'une affaire avec Suncor sur des parcs de réservoirs de stockage. On en verra de plus en plus au Canada.

Pour certains projets d'envergure, il faudra l'aide du gouvernement. Je l'encourage, si c'est possible, à imaginer aussi rapidement que possible l'instrument qui permettra la prise de participation autochtone.

Le témoin en la compagnie duquel je suis sait que je lui parle directement par l'entremise de la présidence, mais il serait merveilleux que nous puissions être éclairés et obtenir du gouvernement une marche à suivre pour faciliter la prise de participation de groupes autochtones dans notre pays.

Merci pour votre temps.

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Je tenais à aborder rapidement une question pour vous donner la chance d'y réagir officiellement. Dans une réunion antérieure, il a été insinué que, peut-être, le rôle de la Banque canadienne impériale de commerce avec la Banque de l'infrastructure du Canada ou dans des investissements dans des projets avait eu quelque chose de fâcheux.

Avez-vous reçu des conseils, avez-vous eu un rôle ou des communications avec McKinsey pour vous encourager, dans votre rôle avec la Banque canadienne impériale de commerce, pour l'amener, d'une façon ou d'une autre, à travailler avec la Banque de l'infrastructure ou à prendre des décisions d'investissement fondé sur...? Nous avons entendu dire que McKinsey avait collaboré avec l'ancien gouvernement Harper. McKinsey est-il intervenu dans votre rôle à la Banque impériale de commerce, dans vos décisions d'investissement avec cette banque?

L'hon. Lisa Raitt: À la Banque impériale de commerce du Canada, les décisions d'investissement se prennent avec la même intégrité et la même rigueur que dans toute autre banque commerciale du Canada. La Banque doit prendre les décisions pour le bien de ses actionnaires et de sa propre trésorerie. Non, aucun de mes propos ni aucune de mes actions... Je n'ai eu aucun contact avec McKinsey.

Mme Jennifer O'Connell: Merci. J'ai cru, vu votre présence, que l'occasion se prêtait bien à votre mise au point.

L'hon. Lisa Raitt: Je m'en réjouis.

Je précise, à l'instar de M. Sabia, que je fais partie de plusieurs groupes de témoins et que je risque de me trouver à un moment donné dans la même pièce que certaines personnes, mais que j'ignore si elles sont affiliées à McKinsey.

• (1250)

Mme Jennifer O'Connell: D'accord. Merci.

Ma seule observation, alors, serait qu'un investissement de 9,7 milliards de dollars s'est transformé en 27 milliards de dollars pour les infrastructures. Est-ce un bon début pour essayer de résorber le déficit infrastructurel de notre pays?

L'hon. Lisa Raitt: Je ne soustrairai jamais d'argent. C'est important.

Je reviens à ma déclaration du début pour répéter que toute perte de temps est un gaspillage d'argent. Une grave lacune, de notre pays, concerne la recherche des bons instruments pour consacrer de l'argent aux infrastructures, par suite d'un changement de gouvernement ou de poste.

Que tous sachent que nous n'avons pas le luxe de perdre du temps à ne pas profiter de cette dernière augmentation.

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Le président: Merci, madame O'Connell.

Au nom de tous les membres du Comité, je remercie les témoins, particulièrement ceux qui étaient en vacances.

Sur ce, 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>