



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 044 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 9 février 2017

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 9 février 2017

• (1100)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte cette réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la 42^e législature.

Aujourd'hui, nous parlons de la Banque de l'infrastructure du Canada. Nous sommes très heureux d'accueillir l'honorable Amarjeet Sohi, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités. Il nous livrera un exposé de 10 minutes.

Il y a longtemps que nous avons hâte d'ajouter votre comparution à notre ordre du jour, et nous sommes donc très heureux de vous accueillir aujourd'hui. Veuillez vous attendre à de nombreuses questions des membres du Comité.

Vous avez la parole, monsieur le ministre.

L'hon. Amarjeet Sohi (ministre de l'Infrastructure et des Collectivités): Bonjour. Je vous remercie beaucoup de m'avoir invité à vous parler.

On m'a demandé de comparaître aujourd'hui pour discuter avec vous de la Banque de l'infrastructure du Canada et du Défi des villes intelligentes. C'est la deuxième fois que je compare devant votre comité. Je suis très honoré d'être ici.

J'aimerais également parler de ce que fait mon ministère pour appuyer les engagements pris par notre gouvernement en matière d'investissements dans les collectivités canadiennes.

Aujourd'hui, je suis accompagné de mon sous-ministre, M. Tremblay, de Jeff Moore, sous-ministre adjoint, Politiques et communications et de Marc Miller, mon secrétaire parlementaire, qui vient de se joindre à l'équipe. Je suis également accompagné de Glenn Campbell, le directeur général du Bureau de transition de la Banque d'infrastructure du Canada.

Comme vous le savez, dans le budget de 2016, nous avons lancé la phase 1 de notre plan d'infrastructure, et nous n'avons pas perdu de temps pour la mettre en oeuvre. Nous avons signé des ententes bilatérales avec toutes les provinces et tous les territoires, et nous avons approuvé plus de 1 000 projets dans le cadre du nouveau plan. Selon les renseignements que nous ont transmis nos partenaires provinciaux et municipaux, 60 % de ces projets sont déjà en cours.

Il s'agit seulement de la première étape. Le 1^{er} novembre, le gouvernement du Canada a présenté le cadre budgétaire de notre plan d'infrastructure à long terme dans l'Énoncé économique de l'automne. Dans le cadre de ce plan, on investira plus de 180 milliards de dollars en fonds fédéraux et cette somme doublera au cours des 12 prochaines années. Ces investissements favoriseront la croissance économique à long terme et l'édification de collectivités inclusives et durables, et ils soutiendront une économie verte à faibles émissions de carbone.

Notre plan est axé sur cinq secteurs principaux: le transport en commun, les infrastructures vertes, les infrastructures sociales, le commerce et le transport, et les collectivités rurales et nordiques.

Pour maximiser les bénéfices de nos investissements en infrastructure, notre gouvernement est déterminé à trouver des moyens nouveaux et novateurs de financer les infrastructures et d'attirer des capitaux privés. C'est pourquoi, dans le cadre de notre Énoncé économique de l'automne, nous avons annoncé la création de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Au Canada, le marché des partenariats public-privé et des projets d'infrastructure est vraiment bien établi. Plusieurs infrastructures d'envergure, comme le projet de train léger sur rail d'Edmonton et le projet d'amélioration de l'aéroport international d'Iqaluit, ont été financés en partie par le secteur privé.

Nous pensons que le gouvernement fédéral a la possibilité de se faire une place dans les nombreux investissements en matière d'infrastructure du secteur privé grâce à des prêts, des garanties de prêts et une participation au capital. C'est exactement ce que fera la Banque, et cela donnera plus de choix aux provinces, aux territoires et aux municipalités de l'ensemble du pays, ainsi que plus de possibilités pour soutenir des projets importants et transformateurs.

La Banque investira 35 milliards de dollars dans de nouveaux projets partout au Canada — des projets comme les importants réseaux de transport en commun de nos plus grandes villes, les corridors de transport d'énergie, les ponts et les ports, et bien d'autres. De ces 35 milliards de dollars prévus pour financer la Banque, 15 milliards proviendront du financement annoncé pour le transport en commun, les infrastructures vertes et l'infrastructure pour le commerce et le transport. Ces 15 milliards de dollars représentent moins de 8 % du total des fonds annoncés pour les infrastructures dans l'Énoncé économique de l'automne. Un montant de 20 milliards de dollars de capital supplémentaire sera mis à la disposition de la Banque de l'infrastructure du Canada aux fins d'investissements, sous la forme de capitaux propres ou de titres de créance. Ces 20 milliards de dollars n'auront ainsi aucune incidence budgétaire pour le gouvernement.

La Banque servira d'unique point de contact au gouvernement fédéral pour le secteur privé, et elle embauchera des experts du secteur privé en vue de permettre au gouvernement de maximiser les investissements effectués au moyen de capitaux privés. Les fonds de la Banque s'ajoutent à l'engagement que nous avons pris de doubler le financement destiné aux infrastructures. Et surtout, ils représentent un nouveau moyen d'aider nos partenaires de financement à répondre à leurs besoins pressants en matière d'infrastructure.

●(1105)

En ayant recours à des capitaux privés pour construire ces nouveaux projets, on libère des fonds publics pour construire d'autres infrastructures publiques. La Banque agira à titre de centre d'excellence relativement aux investissements du secteur privé dans les infrastructures et elle fournira des conseils en vue de permettre une meilleure planification et de meilleures décisions en matière d'approvisionnement.

À des fins d'éclaircissement, de nombreux projets d'infrastructure n'auront pas besoin de la Banque, et nous n'imposerons à aucun de nos partenaires d'y avoir recours. Mais nous collaborerons avec les partenaires qui le souhaitent et qui pensent qu'elle peut représenter pour eux une valeur ajoutée. La majeure partie du financement des infrastructures continuera d'être versée selon le mode traditionnel de contributions financières allouées aux municipalités dans le cadre de nos ententes bilatérales ou de nos programmes nationaux. Mais la Banque sera un outil supplémentaire que nos partenaires pourront utiliser pour investir dans les infrastructures dont ils ont besoin.

Comme je l'ai dit, la décision d'avoir recours ou non à la Banque de l'infrastructure du Canada est entièrement laissée à la discrétion des collectivités. Par contre, nous espérons vraiment que les villes de partout au Canada se mobiliseront et participeront au Défi des villes intelligentes, que nous avons également annoncé dans notre Énoncé économique de l'automne. Le défi s'inspire de compétitions similaires qui se déroulent ailleurs dans le monde, et il vise à accélérer la planification et l'adoption d'infrastructures innovantes. Ce sera pour nos collectivités l'occasion d'innover, de prendre des risques et de sortir des sentiers battus.

Nous inviterons les collectivités canadiennes à trouver des solutions intégrées, novatrices et fondées sur des données probantes pour améliorer la qualité de vie de la population et, en fin de compte, à appuyer des changements transformateurs à long terme à l'échelle du Canada. Nous avons vu que des défis de villes intelligentes ont été lancés dans des pays du monde entier, par exemple le Défi des villes intelligentes du ministère des Transports des États-Unis ou le Défi des villes nordiques du Conseil des ministres nordiques.

Ces initiatives relatives aux villes intelligentes illustrent la nature changeante de notre monde et de nos villes, et les possibilités que l'information, la technologie et l'innovation peuvent nous offrir à l'avenir. Les villes canadiennes sont confrontées aux mêmes défis environnementaux et sociaux et aux défis liés à la mobilité, et nous devons réagir avec des idées novatrices.

Comme l'indique l'Énoncé économique de l'automne, nous lancerons le défi cette année, mais nous croyons fermement que nos villes doivent absolument être à leur meilleur pour affronter la concurrence mondiale, et des initiatives comme le Défi des villes intelligentes aideront à favoriser l'innovation et les changements positifs dans nos collectivités. Les villes canadiennes ont une croissance si rapide qu'en matière d'investissement dans les infrastructures, on ne peut plus se contenter d'un statu quo. Le temps est venu d'effectuer des investissements judicieux en matière d'infrastructure, afin de préparer les collectivités pour les défis à venir et leur permettre de prospérer pendant des générations.

Notre gouvernement effectue davantage d'investissements dans les infrastructures que jamais auparavant, mais ce qui est encore plus important, c'est que nous faisons des investissements ciblés, stratégiques et transformateurs. Nous investissons dans les Canadiens et dans l'avenir du Canada.

Je vous remercie beaucoup de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui.

●(1110)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Vous avez utilisé huit minutes et demie, ce qui nous donne une minute et demie supplémentaire de ce côté de la table.

La parole est à Mme Watts. Elle a six minutes.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Excellent. Merci beaucoup. Je sais que mon temps est limité, et j'espère donc pouvoir être concise.

Avez-vous reçu la liste des priorités des provinces et pouvez-vous communiquer au Comité la liste que vous avez reçue pour la phase 1 et la phase 2?

L'hon. Amarjeet Sohi: Lorsque nous avons signé les ententes bilatérales...

Mme Dianne L. Watts: Oui ou non.

Notre temps est limité. Pouvez-vous communiquer ces renseignements au Comité?

L'hon. Amarjeet Sohi: Lorsque nous avons signé les ententes bilatérales avec les provinces et les territoires, nous leur avons demandé de nous fournir une liste de projets qu'ils aimeraient que nous financions. Donc, en ce qui concerne l'infrastructure des eaux usées...

Mme Dianne L. Watts: Avez-vous cette liste?

L'hon. Amarjeet Sohi: Oui, nous avons reçu la liste des provinces...

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Pouvez-vous nous parler de la phase 1 et de la phase 2?

L'hon. Amarjeet Sohi: La phase 2 est... si vous me permettez de vous l'expliquer...

La présidente: Si vous posez une question, le ministre doit pouvoir y répondre.

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous avons lancé le plan d'infrastructure en deux phases. La phase 1 a été présentée dans...

Mme Dianne L. Watts: Oui, je sais.

L'hon. Amarjeet Sohi: ... le budget de 2016, et nous préparons la phase 2 dans le cadre de notre plan à long terme. En ce qui concerne la phase 1, oui, nous avons reçu presque 70 % de la liste de toutes les provinces et de tous les territoires pour le transport en commun...

Mme Dianne L. Watts: Je veux seulement savoir si vous pouvez communiquer cette liste au Comité.

L'hon. Amarjeet Sohi: Je n'ai pas cette liste avec moi.

Mme Dianne L. Watts: Non, pas aujourd'hui — n'importe quand. Tout ce que je vous demande, c'est si vous pouvez faire parvenir cette liste au Comité.

L'hon. Amarjeet Sohi: Oui, nous pourrions faire cela.

Mme Dianne L. Watts: Parfait.

Vous avez parlé des villes intelligentes et du volet du transport qui se trouve dans le budget. Il s'agit des fonds qui seront affectés à ce secteur en fonction du nombre d'utilisateurs. Dans ce contexte, de nombreuses collectivités seront exclues, car elles n'ont pas l'infrastructure nécessaire et elles ne recevront donc pas le financement prévu, car manifestement, il se fonde sur le nombre d'utilisateurs.

J'aimerais parler de Smart21, un concours qui existe depuis 2006. Des gagnants d'Ottawa, d'Edmonton, de New Westminster et de Montréal se sont classés parmi les sept meilleures villes à l'échelle mondiale. Je suis fière de dire que Surrey a gagné en 2014, 2015 et 2016.

Cela revient à mon point concernant l'accès des petites villes aux fonds prévus pour le secteur du transport. Éliminerez-vous l'exigence du budget selon laquelle l'affectation de ces fonds se fonde uniquement sur le nombre d'utilisateurs?

L'hon. Amarjeet Sohi: Tout d'abord, je suis fier de dire que dans le cadre de la phase 1, un plus grand nombre de collectivités ont reçu du financement pour le transport en commun que sous le gouvernement précédent, car nous affectons ces fonds en fonction du nombre d'utilisateurs. Toutes les petites et moyennes collectivités qui ont des systèmes de transport en commun ont reçu du financement ciblé.

Mme Dianne L. Watts: Oui, lorsqu'elles ont un système de transport en commun...

L'hon. Amarjeet Sohi: Plus de 100 collectivités qui ont un système de transport en commun ont reçu du financement du gouvernement fédéral alors qu'elles n'en avaient pas reçu auparavant, par exemple Grande Prairie et Fort McMurray. Ces collectivités ont reçu du financement de notre gouvernement.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Donc, la réponse est non. Vous n'éliminerez pas cette exigence du budget.

Voici ma prochaine question. Vous avez mentionné que la Banque est indépendante du gouvernement. Si le gouvernement endosse la dette et garantit les prêts, cela sera-t-il ajouté au budget?

• (1115)

M. Glenn Campbell (directeur exécutif, Bureau de transition pour la Banque de l'infrastructure du Canada, Bureau de l'Infrastructure du Canada): Merci d'avoir posé la question.

Les 15 milliards de dollars auxquels le ministre a fait référence plus tôt seront regroupés dans les états financiers du gouvernement du Canada. Les dettes contractées par cette institution indépendante du gouvernement seront inscrites dans les états financiers du gouvernement du Canada.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Donc, tous les prêts que le gouvernement garantit, à partir des 35 milliards de dollars investis, en passant par d'autres fonds privés... Tous les prêts garantis par le gouvernement fédéral seront inclus dans le budget fédéral.

M. Glenn Campbell: Ce sera dans le cadre budgétaire fédéral.

Mme Dianne L. Watts: D'accord.

M. Glenn Campbell: L'institution, l'entité, aura un bilan de 35 milliards de dollars.

Mme Dianne L. Watts: Oui.

M. Glenn Campbell: Comme le ministre l'a dit, l'institution disposera de 20 milliards de dollars pour l'appariement des actifs et des passifs, et cela n'aura aucune incidence sur le cadre budgétaire du gouvernement. Toutefois, tous les prêts et les prix ou les changements de valeur de n'importe lequel de ses instruments seront inscrits dans ces 15 milliards de dollars et seront reflétés dans les états financiers du gouvernement du Canada.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Vous parlez seulement des 15 milliards de dollars.

M. Glenn Campbell: Le montant total.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Peu importe sa valeur, le montant du prêt couvert par le gouvernement fédéral sera-t-il inclus dans le cadre budgétaire?

M. Glenn Campbell: La position nette sera inscrite dans le cadre budgétaire. Habituellement, pour chaque investissement effectué par le gouvernement du Canada, on effectuera une détermination comptable de la mesure dans laquelle il s'agit d'un appariement complet des actifs et des passifs ou on déterminera si on peut établir le prix d'une certaine forme de soutien, et il s'agira d'un passif ou d'une obligation dans les états financiers du gouvernement du Canada.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Parfait. Ma dernière question...

La présidente: Il vous reste 20 secondes, madame Watts.

Mme Dianne L. Watts: Il ne répondra pas en 20 secondes.

La présidente: Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Veillez noter que je vais partager le temps qui m'est alloué avec mon collègue Ken Hardie.

Bonjour, monsieur le ministre. Je vous remercie d'être parmi nous ce matin pour répondre à nos questions.

En tant que député de la circonscription d'Alfred-Pellan, qui fait partie de la ville de Laval, au Québec, et de la grande région de Montréal, je m'en voudrais de ne pas profiter de votre présence pour faire valoir que Montréal est la ville toute indiquée pour accueillir la Banque de l'infrastructure du Canada.

En raison de son haut niveau d'expertise, de ses universités et de la présence de la Caisse de dépôt et placement du Québec, qui a récemment mis sur pied sa filiale CDPQ Infra, Montréal a tous les atouts nécessaires pour devenir le centre national d'excellence en matière d'infrastructures et pour permettre une entrée en fonction rapide de la Banque.

J'aimerais donc savoir à quelle étape en est rendu le processus de décision visant à déterminer dans quelle ville la Banque de l'infrastructure du Canada ira s'établir.

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous sommes heureux que la Banque de l'infrastructure ait soulevé l'intérêt dans diverses populations et que ces gens souhaitent qu'elle s'installe dans leur collectivité. Cela nous réjouit. Nous menons une analyse très objective des besoins futurs de la Banque et des critères sur lesquels nous devrions nous fonder pour prendre cette décision. Ce processus est en cours. Toutefois, nous n'avons pas encore décidé où la Banque sera située.

[Français]

M. Angelo Iacono: Quand prévoyez-vous prendre cette décision?

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Je n'ai pas les échéanciers, mais vous vous souviendrez peut-être que selon l'Énoncé économique de l'automne, la mesure législative sera mise en oeuvre dans le cadre du budget de 2017, et lorsque ce sera fait, nous choisirons l'emplacement de la Banque.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur le ministre.

[Traduction]

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci.

J'aimerais également faire la promotion d'une ville très innovatrice et brillante appelée Surrey.

Mme Dianne L. Watts: Je suis d'accord avec vous.

• (1120)

M. Ken Hardie: Et voilà.

Monsieur le ministre, nous avons déjà vécu des situations dans lesquelles de gros programmes accompagnés de sommes importantes avaient été annoncés, et tout à coup, quelque chose se produit et tout cela disparaît. Les fonds inutilisés sont discrètement remis dans le Trésor public et ces fonds ont déjà été utilisés, dans le passé, pour présenter des budgets équilibrés.

Au bout du compte, la Banque de l'infrastructure sera-t-elle un moyen de rediriger des fonds annoncés, afin que le financement demeure dans le volet pour lequel on l'avait prévu, ce qui réduira ou redirigera les fonds non utilisés?

L'hon. Amarjeet Sohi: Les 15 milliards de dollars affectés à partir du plan de 180 milliards de dollars demeureront dans la Banque pendant que nous examinons des projets. Chaque projet sera différent. En ce qui concerne les autres volets de financement, lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, près de 900 millions de dollars liés à des projets depuis plusieurs années stagnaient dans les coffres du gouvernement fédéral. Nous avons collaboré très étroitement avec les provinces, et je suis fier de vous annoncer que la grande majorité de ce financement a été réaffecté à différents projets et que seulement 30 millions ont été transférés aux municipalités par l'entremise du Fonds de la taxe sur l'essence.

Comme vous pouvez le comprendre, les investissements en matière d'infrastructure sont des investissements à long terme. Il faut attendre plusieurs années pour la planification, la conception et ensuite le début des travaux de construction des nouveaux projets. Les fonds affectés pendant la première année ne seront peut-être pas dépensés au cours de cette première année. Ils seront plutôt répartis sur les deux années suivantes. C'est la façon dont le plan fonctionne, mais nous nous sommes engagés à l'égard de ces projets et les engagements que nous avons pris seront honorés.

M. Ken Hardie: On soutient qu'à ce jour, le versement des fonds affectés prend beaucoup de temps. J'aimerais formuler une observation. Vous pouvez tout simplement la confirmer ou l'infirmier. Habituellement, les fonds affectés par le gouvernement fédéral sont dépensés vers la fin d'un projet, et pas nécessairement au début. Si une personne observe que des fonds affectés n'ont pas encore été versés, c'est simplement en raison de la façon dont ces contributions au projet sont effectuées.

L'hon. Amarjeet Sohi: L'un des changements que nous avons apportés, c'est que contrairement à ce que nous faisons auparavant, nous n'annonçons plus les projets avant qu'ils soient approuvés. En effet, auparavant, nous annoncions d'abord les projets, et nous recevions ensuite les demandes, nous les examinons et enfin, nous les approuvons. Nous avons inversé ce processus.

Toutefois, vous avez absolument raison. Chaque province nous fait parvenir ses factures à différents moments et chaque municipalité a un calendrier différent pour envoyer les factures. Parfois, nous ne recevons pas les factures avant que le projet soit terminé, et parfois, nous les recevons au milieu de la période de construction. Les fonds existent; ils sont affectés et consacrés au projet. Il s'agit tout simplement de savoir quand nous transférons ces fonds à nos partenaires de projet.

Le sous-ministre aimerait peut-être ajouter quelque chose.

La présidente: Merci beaucoup. Votre temps est écoulé.

Vous pourrez peut-être essayer de répondre à ces questions en réponse aux questions d'autres personnes.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

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

Comme six minutes passent très vite, je vais procéder rapidement.

Ma première question m'est venue après avoir lu le dernier rapport du directeur parlementaire du budget. Dans ce rapport, il y a un graphique faisant état de la répartition des investissements en infrastructure. Il n'est pas déraisonnable, s'agissant d'investissements en infrastructure, d'imaginer qu'il devrait y avoir un lien entre l'infrastructure et le pourcentage ou la densité de population dans chacune des provinces et territoires. Or, quand je regarde les chiffres, le Québec, qui compte plus de 8 millions d'habitants, reçoit 12 % des investissements, soit 1 % de plus que l'Alberta, qui compte 4 millions d'habitants, et 5 % de moins que la Colombie-Britannique avec ses quelque 5 millions d'habitants. Ce sont là des chiffres arrondis.

Comment expliquez-vous ces disparités?

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Quand on regarde la phase 1 du plan global de répartition des investissements en infrastructure, on voit que même s'il y a différentes sources d'allocation et différentes façons de donner de l'argent, les montants totaux sont proportionnels à la population, pour que chaque province reçoive sa juste part.

Une province peut en recevoir un peu moins ou un peu plus pour le transport en commun, un peu moins ou un peu plus pour l'infrastructure de traitement des eaux usées, mais si l'on additionne les montants de tous les projets, le total est proportionnel à la population de la province, à de petits écarts près.

• (1125)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Ma deuxième question porte directement sur la Banque de l'infrastructure.

J'aimerais saisir la pertinence d'un aspect. Selon la compréhension que j'en ai, on prend 15 milliards de dollars qui étaient déjà dévolus à des infrastructures et on les met dans une banque pour qu'ils servent d'effet de levier et attirent des fonds privés.

Si les taux d'intérêt étaient à 24 %, j'aurais compris qu'on veuille réunir autour d'une table les plus gros joueurs pour tenter de négocier les meilleurs tarifs possible. Cependant, dans le contexte actuel, on va financer des projets d'infrastructure avec des fonds privés qui demandent un rendement de 7 % à 9 %, comme M. Sabia l'a dit, alors que le gouvernement pourrait très bien financer les mêmes projets à moindre coût.

Où est le réel avantage pour le contribuable?

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous nous sommes engagés à doubler les investissements en infrastructure sur une période de 12 ans. Cela équivaut à plus de 180 milliards de dollars. Malgré cette hausse des investissements, il demeure un écart entre les besoins des collectivités, l'ampleur de l'infrastructure à construire et l'ampleur de l'infrastructure à entretenir. La Banque aura pour rôle d'assurer la construction d'infrastructures en plus de ce que nous construirions normalement selon le financement accessible par ces mécanismes.

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur le ministre, permettez-moi de vous dire que les projets financés par la Banque de l'infrastructure seront très rarement — n'utilisons pas le mot « jamais » — des projets soutenus par des municipalités comme la mienne et plusieurs autres au Québec et à travers le pays, car celles-ci n'ont pas de projets de cette ampleur.

La Banque de l'infrastructure vient-elle mettre un frein au projet de train à grande vitesse de VIA Rail, par exemple?

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Je tiens à ce qu'il soit absolument clair qu'il revient complètement aux municipalités ou aux provinces de décider si elles veulent utiliser la Banque pour construire de l'infrastructure, et quoi qu'elles décident, elles continueront de recevoir leur juste part du financement dans le cadre des programmes habituels, lorsqu'il y a un programme national.

[Français]

M. Jean-François Tremblay (sous-ministre, Bureau de l'Infrastructure du Canada): J'aimerais apporter une clarification.

L'argent qui va à la Banque, c'est de l'argent additionnel. Il ne vient pas des fonds alloués aux provinces. Les provinces peuvent toujours utiliser les programmes actuels et futurs. En créant la Banque de l'infrastructure, le gouvernement ajoute un outil qui n'existe pas en ce moment, afin d'examiner des projets qui requièrent un financement différent. Cependant, cela ne vient pas supprimer les programmes traditionnels qui existent.

M. Robert Aubin: Je comprends, mais d'après ce que j'ai pu constater, les projets qui seront étudiés par la Banque et, éventuellement, financés par celle-ci, devront avoir un minimum...

M. Jean-François Tremblay: On ne peut pas, pour le moment, présumer de la forme que prendront ces projets, mais ceux qui seront présentés par des gouvernements devront être approuvés par les gouvernements en question.

M. Robert Aubin: Il n'y a donc ni plancher ni plafond, en matière d'investissement?

Tout projet pourrait se qualifier pour la Banque?

M. Jean-François Tremblay: Ce qui compte, pour nous, c'est que les projets permettent d'attirer de l'investissement extérieur. Voilà ce qui sera le critère central à cet égard.

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci d'être ici, monsieur le ministre.

Je travaille ici depuis presque deux ans, et je vois bien que le gouvernement a besoin de vastes sources de revenus. Cependant, je

rejette vivement l'argument selon lequel il n'y a que l'impôt et les taxes pour générer des revenus.

Cela dit, je suis très heureux de constater que le mandat du ministre comprend de réaliser des investissements dans des projets et des plans générant des revenus qui contribuent à la viabilité à long terme de l'infrastructure dans l'ensemble du pays. Pouvez-vous nous en parler plus en détail?

• (1130)

L'hon. Amarjeet Sohi: Comme je l'ai dit dans mon exposé, la vaste majorité des projets d'infrastructure n'auront pas besoin de la Banque, puisqu'ils ne généreront pas de revenus.

La Banque interviendra lorsqu'il y a un potentiel de revenus ou qu'il y a déjà des revenus générés par la construction de l'infrastructure. L'infrastructure de transmission, par exemple, génère des revenus, donc pourquoi ne nous tournerions-nous pas vers la Banque pour construire ce genre de projet nécessaire? Cela libérera des ressources gouvernementales, que nous pourrions utiliser pour construire d'autres infrastructures ne générant pas de revenus. C'est un exemple.

M. Gagan Sikand: Qu'arrivera-t-il en cas de faillite de l'un des projets approuvés?

L'hon. Amarjeet Sohi: La Banque a pour rôle de permettre des investissements dans des projets d'infrastructure qui ne seraient autrement pas possibles pour le secteur privé ou le secteur public. Il y aura une analyse approfondie avant l'approbation de chaque projet pour déterminer s'il vaut mieux opter pour des participations en capital ou des garanties d'emprunts. Cette analyse sera également effectuée par les autres parties et partenaires dans ces projets, parce que la majorité des projets d'infrastructure que nous financerons relèveront des municipalités ou des provinces.

Il y a trois niveaux de diligence raisonnable dans un projet. Il y a non seulement la nôtre, mais également celle de la municipalité et celle de la province.

M. Glenn Campbell: Tout projet d'infrastructure, qu'il soit réalisé en marché public, en PPP ou par la Banque, s'appuiera sur un cadre et des ententes juridiques qui comprendront des dispositions sur les défauts de paiement, qui sont assez fréquents. Il n'est pas rare qu'il y en ait. C'est assez commun. Même dans les plus grands accords complexes auxquels participera la Banque, on s'attend à ce que les règles généralement admises dans les circonstances s'appliquent.

M. Gagan Sikand: J'ai un exemple concret à vous donner, et je sais que je vous ai posé la même question la dernière fois. Le projet du chaînon manquant de Mississauga est-il le type de projet qui pourrait avoir accès au programme de la Banque?

L'hon. Amarjeet Sohi: Pour déterminer si le projet que vous mentionnez peut être financé par la Banque, nous devons voir la proposition en détail. Les projets non admissibles au financement de la Banque auront toujours accès au financement offert dans le cadre des autres programmes d'infrastructure. Nous ne dirons pas aux administrateurs des municipalités que s'ils n'utilisent pas la Banque, ils n'auront pas accès aux autres formes de financement. C'est un programme optionnel, que nos partenaires peuvent utiliser à leur discrétion.

M. Gagan Sikand: Merci, monsieur le ministre.

Je vais laisser le reste de mon temps à M. Tootoo.

La présidente: Monsieur Tootoo.

L'hon. Hunter Tootoo (Nunavut, Ind.): Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur Sikand.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le ministre. Je suis content de vous voir ici. J'ai été très heureux de vous entendre dire dans votre déclaration liminaire, qu'en matière d'investissement dans les infrastructures, « on ne peut plus se contenter d'un statu quo ».

Je crois qu'il n'y a pas un endroit où c'est plus vrai que dans ma circonscription du Nunavut, où un dollar d'ici vaut 33 cents, où le coût de n'importe quoi là-bas est trois fois plus élevé qu'ici et où il n'y a qu'une communauté sur 25 assujettie au régime fiscal.

Je crois qu'il faut envisager un modèle de financement de base avec supplément pour pouvoir répondre à leurs besoins. Tout le monde sait bien qu'il y a un énorme déficit en infrastructure au Nunavut, en raison de la répartition habituelle des investissements en fonction du nombre d'habitants. Nous avons la plus grande superficie de territoire au Canada, une faible population et des coûts élevés, tout cela pour très peu d'infrastructure.

Je dis toujours, quand on parle d'investissement dans le Nord, qu'il ne faut pas oublier que tout ce dont nous avons besoin en infrastructure vient du Sud. C'est donc un investissement dans le Nord, mais c'est en même temps un investissement important dans l'économie du Sud.

Au sujet de la Banque de l'infrastructure, je sais que les premiers ministres des territoires nordiques ont dit qu'il devrait y avoir une banque de l'infrastructure dans le Nord. Bref, je me demande simplement si une partie du financement de la Banque sera consacrée à l'infrastructure dans le Nord et s'il y aura un modèle différent pour orienter les investissements, autre que les subventions proportionnelles au nombre d'habitants.

• (1135)

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous écoutons très attentivement nos partenaires des provinces, des territoires et des municipalités. Nous avons conçu notre plan pour qu'il soit souple, et nous continuerons de le faire. Nous n'appliquerons pas le modèle tranché qui s'appliquait par le passé.

Pour les communautés nordiques, nous avons très bien entendu que les besoins sont différents et que nous devons utiliser des critères différents pour les aider. Dans les territoires, les besoins sont différents. C'est la raison pour laquelle nous avons créé un fonds de 2 milliards de dollars pour les communautés nordiques et éloignées. Le modèle de partage des coûts sera différent dans le cadre de ce programme, parce que nous savons que les coûts sont beaucoup plus élevés pour les communautés nordiques que pour les autres.

Nous travaillons également en collaboration avec les premiers ministres des territoires et cherchons comment utiliser la Banque pour construire une partie de l'infrastructure dont ils ont besoin. Nos discussions avancent.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup.

Je partagerai mon temps avec l'un de mes collègues, M. Badawey.

J'aimerais revenir à quelques-uns des propos que vous avez tenus dans votre exposé, et peut-être poursuivre un peu la série de questions de Mme Watts sur l'incidence du financement en infrastructure sur les petites communautés.

Je viens du Canada atlantique. Ma circonscription se compose essentiellement de petites villes et de villages. J'espérais que vous puissiez nous expliquer un peu comment la Banque de l'infrastructure s'appliquera aux petites localités, ou de manière plus

générale, comment l'utilisation de la Banque de l'infrastructure dans les grandes villes permettra de libérer des ressources qui pourront ensuite aller à des collectivités plus petites, comme la mienne, pour répondre à des besoins en matière d'eau potable, de traitement des eaux usées, de transport en commun, de loisirs et d'infrastructure sociale, par exemple.

L'hon. Amarjeet Sohi: Pour commencer, je tiens à préciser que depuis novembre 2015, presque 15 % des projets que nous avons approuvés visent des petites collectivités.

Pour ce qui est de la Banque, les projets qu'elle permettra de financer auront des retombées non seulement sur la collectivité dans laquelle le projet sera réalisé, mais aussi sur les collectivités avoisinantes. Par exemple, l'infrastructure de transmission profite à tout le monde.

Vous avez totalement raison, toutefois, de dire que si nous n'innovons pas dans nos façons de financer l'infrastructure, nous accaparons des ressources qui pourraient autrement être laissées à la disposition des plus petites collectivités. C'est la raison pour laquelle nous avons créé le fonds de 2 milliards de dollars pour les petites localités. C'est la raison pour laquelle nous avons prévu du financement pour le transport en commun dans les petites et moyennes villes, ainsi que pour l'infrastructure d'eau potable et de traitement des eaux usées.

Vous avez tout à fait raison. Plus nous pourrions utiliser le levier du secteur privé pour la réalisation de projets d'infrastructure générant des revenus, plus nous dégagerons de fonds publics pour la construction d'infrastructure ne générant pas de revenus.

M. Sean Fraser: J'aimerais intervenir ici. Comme on peut s'attendre à une hausse des dépenses en infrastructure dans les petites localités qui n'ont pas nécessairement les mêmes compétences en gestion des immobilisations que les grandes villes du Canada, quel genre de ressources mettez-vous à leur disposition pour que les petites municipalités se dotent d'un plan de gestion de ce volume accru des dépenses en infrastructure?

L'hon. Amarjeet Sohi: C'est un excellent point. Nous avons créé un fonds, en partenariat avec la Fédération canadienne des municipalités, qui a été annoncé la semaine dernière. Le but de ce fonds est de donner des moyens aux municipalités pour mieux gérer leurs actifs, pour qu'elles connaissent bien les conditions en place et qu'elles soient en mesure de présenter des demandes de financement.

J'ai également mentionné une autre chose, c'est-à-dire qu'il y aura un fonds de 2 milliards de dollars réservé pour les petites localités, pour qu'elles n'aient pas à se battre pour le financement des petits projets. Elles seront toujours admissibles à du financement dans le cadre d'autres plans d'infrastructure, mais ce fonds leur sera réservé.

Nous cherchons également à consulter les petits centres pour mieux comprendre leurs lacunes en matière de compétences et comment le gouvernement fédéral peut les aider, en partenariat avec les provinces, à se doter des ressources nécessaires.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je souhaite vous dire à quel point j'apprécie, monsieur le ministre, que vous reconnaissiez l'importance de travailler avec les municipalités, d'harmoniser nos stratégies, de contribuer au financement de ces stratégies et de devenir un catalyseur pour le lancement de nouvelles initiatives de villes intelligentes.

Nous savons qu'il y a beaucoup de nouvelles façons de faire des affaires pour créer une infrastructure consciente, des immobilisations qui commandent un appui direct constant et surtout, qui s'appuient sur une budgétisation rigoureuse.

Ainsi, monsieur le ministre, envisagez-vous éventuellement de permettre le dépôt de demandes conjointes? De cette manière, lorsque les municipalités présentent une demande de financement des infrastructures, elles pourraient regrouper leurs demandes selon leur plan de croissance pour l'amélioration de la collectivité plutôt que de présenter des demandes isolées pour chaque projet.

• (1140)

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous sommes ouverts aux nouvelles idées. Nous voulons, quand nous signons des accords bilatéraux avec les provinces, favoriser la planification régionale ou les considérations régionales, ainsi que l'intégration des plans d'aménagement du territoire, des transports et de l'infrastructure communautaire. Nous serons ouverts à toutes ces idées quand nous négocierons un plan à long terme.

Nous avons entendu de nos partenaires des municipalités, dans les plus petits centres, dans les villes de taille moyenne, comme dans les grands centres urbains, qu'ils ne veulent plus de l'approche ponctuelle selon laquelle le gouvernement offrait son appui par le passé. Ils souhaitent des plans à long terme, du financement durable à long terme et de la certitude financière. Or, mon rôle, dans la planification à long terme, est justement de leur offrir de la certitude.

M. Vance Badawey: Ce sont de bonnes nouvelles. Là où je veux en venir, monsieur le ministre, c'est qu'il faut que les municipalités, dans leurs démarches et leurs initiatives stratégiques, présentent un plan à long terme sur 3, 5 ou 10 ans. Certaines parleront de plans de croissance pour l'amélioration de la collectivité. Bien sûr, l'attente est qu'on finance un très gros budget, parce que ce sont de gros budgets, qui peuvent même être très gros, et de jouir d'un financement durable sur une période de 3, 5 ou 10 ans, pour pouvoir vraiment suivre ces recommandations.

L'hon. Amarjeet Sohi: L'objectif est de leur remettre un plan sur 10 ans.

M. Vance Badawey: C'est excellent.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Rayes.

[Français]

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, je vous remercie, ainsi que vos collègues qui vous soutiennent dans ce travail, d'être parmi nous aujourd'hui. Comme mes questions ne porteront que sur la Banque de l'infrastructure, j'aimerais qu'il en aille de même pour vos réponses.

Me confirmez-vous que 15 milliards des 35 milliards de dollars destinés à la Banque de l'infrastructure proviennent du budget qui avait déjà été annoncé en 2016?

Est-ce bel et bien le cas?

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Cela s'ajoute à ce que nous avons annoncé dans le budget de 2016. Nous y avons annoncé 120 milliards de dollars pour un nouveau plan...

[Français]

M. Alain Rayes: Très bien. Vous avez répondu à ma question.

Est-ce que, oui ou non, les 20 milliards de dollars supplémentaires vont provenir de la vente d'actifs du gouvernement?

M. Jean-François Tremblay: Non.

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Les 15 milliards de dollars prévus pour la Banque s'ajoutent à ce qui a été annoncé dans le budget de 2016.

[Français]

M. Alain Rayes: D'accord. Merci.

Au cours des discussions, il a été mentionné que pour que les projets autorisés par cette banque soient rentables pour les investisseurs, il doit s'agir de projets de plus de 100 millions de dollars. On a même parlé de projets de plus de 500 millions de dollars lors des différents échanges qui ont eu lieu. Tout à l'heure, en réponse à la question de M. Aubin, j'ai entendu M. Tremblay dire que les projets qui dicteront les décisions seront ceux qui permettront d'attirer des investisseurs.

En même temps, prenons le document qui a été produit sur la classe moyenne à l'automne, soit l'Énoncé économique.

Monsieur le ministre, vous avez dit dans votre présentation que les projets dont vous allez vouloir vous occuper avec ces 15 millions de dollars sont des projets d'infrastructure verte, des projets sociaux d'infrastructure dans les différentes communautés, des projets de transports et des projets dans les communautés rurales et les communautés dans le Nord. Est-ce bien cela?

Est-ce que vous pouvez me dire comment une petite municipalité dans une région — je prendrai l'exemple de Daveluyville, dans ma circonscription, qui compte 2 000 habitants — pourrait, pour un projet d'usine de filtration d'eau, qui est essentiel au développement de son petit parc économique ou au développement de la communauté, avoir accès à une subvention, à un prêt ou à une quelconque aide financière de cette Banque de l'infrastructure du Canada? Cela permettrait aux investisseurs d'avoir leur part du gâteau.

Je tiens à souligner qu'avant d'être élu député il y a un an et demi, j'étais maire d'une municipalité de 45 000 habitants, qui est au centre de ma circonscription. Je peux vous dire que des projets qui pourraient procurer des rendements à des investisseurs, je n'en ai jamais vu de ma vie dans des municipalités de ce genre. Cela se retrouve dans les grands centres comme Montréal, Toronto ou Vancouver.

Pouvez-vous répondre à ma question?

Monsieur Tremblay pourrait confirmer ce que j'avance. D'après ce qu'il dit, cela va prendre des projets intéressants pour les investisseurs. Comment va-t-on s'y prendre dans le cas des petites municipalités?

• (1145)

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Je vous remercie beaucoup de...

[Français]

M. Alain Rayes: Donnez-moi un exemple de projet qui pourrait être rentable pour les investisseurs dans de petites municipalités. Donnez m'en seulement qu'un.

Vos collègues peuvent vous aider à en trouver.

Des voix: Oh, oh!

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Premièrement, permettez-moi de souligner très clairement que tout projet de traitement des eaux usées nécessaire pour une municipalité sera admissible aux divers autres programmes offerts dans la région. La Banque n'est pas...

[Français]

M. Alain Rayes: Monsieur le ministre, je vais devoir vous interrompre.

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: La Banque n'est pas...

[Français]

M. Alain Rayes: Monsieur le ministre, c'est ma priorité de poser des questions.

Je sais que c'est le ministre et qu'il a de l'ascendant à la Chambre des communes.

[Traduction]

La présidente: En tout respect...

[Français]

M. Alain Rayes: Merci.

J'aimerais que vous me mentionniez un projet qui pourrait être intéressant pour des investisseurs privés et qui pourrait être réalisé dans une communauté de petite ou de moyenne envergure, n'importe où au Canada. Nommez-en seulement qu'un.

Vous pouvez vous tourner vers vos fonctionnaires qui sont là pour vous soutenir, parce que je peux concevoir qu'avec tout le travail que vous avez, vous n'avez pas eu le temps d'étudier les différents projets dans les communautés. Je vous demande de me donner un exemple. Pas dix, pas cinq, mais un seul. Vous me dites que des milliards de dollars sont investis dans les communautés au Canada.

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Il y a l'infrastructure de transport et de commerce, qui sert à beaucoup de villes, petites, moyennes ou grandes, qui relie différentes villes. C'est une infrastructure interprovinciale, si bien que ce genre de projet sera admissible au financement de la Banque de l'infrastructure. Il y a aussi les projets d'infrastructure de transmission. Ils touchent beaucoup de municipalités de beaucoup de provinces. Il y a diverses façons dont nous pouvons appuyer des projets qui profiteront à des provinces entières, y compris aux petites villes.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci.

Malheureusement, je ne suis pas satisfait de la réponse que vous m'avez donnée.

J'ai une autre question à vous poser.

Qui va être responsable d'autoriser ces projets par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada? Est-ce la priorité du gouvernement ou la priorité du conseil d'administration et des gestionnaires de ce fonds? Qui va choisir les projets que va financer la Banque de l'infrastructure du Canada?

Monsieur Campbell, voulez-vous répondre à la question?

[Traduction]

M. Glenn Campbell: Avec plaisir.

Une grande partie des détails de la structure de gouvernance de cette entité n'ont toujours pas été annoncés. Ils le seront en temps et lieu, mais je peux vous assurer, comme en réponse à la question précédente sur le bilan financier, que cette entité adhèrera à de bonnes pratiques de gouvernance et qu'elle devra rendre des comptes au Parlement. Le gouvernement du Canada pourra établir les orientations stratégiques de la Banque. En bout de ligne, ce sera le promoteur, disons une municipalité ou une province, qui sera le gardien de la prise de décisions sur ses propres actifs et de la façon dont sa demande sera traitée.

Comme le ministre l'a déjà dit, chacun peut choisir d'utiliser ou non les services de la Banque.

[Français]

M. Alain Rayes: Monsieur Campbell...

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup. Je suis désolée, monsieur Rayes, votre temps est écoulé.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Pour suivre dans la foulée de mes questions précédentes, monsieur le ministre, quels sont les méthodes, les mécanismes ou les catalyseurs que vous pourrez utiliser pour stimuler la participation du secteur privé et attirer des PPP?

M. Rayes a mentionné, dans sa question, quelques-unes des possibilités qui existent. Je sais qu'il y a les embranchements de voies ferrées, les chemins de fer d'intérêt local, les quais maritimes, les installations intermodales pour le transport aérien, les aéroports, particulièrement les aéroports régionaux et les travaux d'immobilisations que les petites municipalités pourraient vouloir y effectuer. Quelles seraient les autres façons d'aller chercher le secteur privé pour obtenir cette quatrième source de financement? À l'heure actuelle, il y a les autorités fédérales, provinciales et locales, mais comment pouvons-nous ouvrir la porte au secteur privé afin d'obtenir une quatrième source de financement pour les initiatives économiquement stratégiques?

L'hon. Amarjeet Sohi: PPP Canada a géré beaucoup de projets fructueux de participation du secteur privé. Toutefois, le modèle de PPP Canada ne permet pas la participation en capital aux projets, d'où la nécessité de créer la Banque, qui pourra faire un pas de plus. Ainsi, nous pourrions mobiliser plus de capital du secteur privé pour construire des projets d'infrastructure que nous ne pouvons pas construire selon les modèles classiques ou qui accaparent des ressources publiques qui pourraient être utilisées pour construire des logements, par exemple, des refuges pour les femmes fuyant la violence conjugale ou des installations de transport en commun pour le bien-être de nos villes.

En bout de ligne, notre gouvernement favorise la population avant tout. Nous voulons permettre aux gens de réussir. Nous voulons que les gens aient une bonne qualité de vie et sentent qu'ils font partie de la communauté. La construction de ces différents projets d'infrastructure aidera les gens à réussir, économiquement et socialement. C'est l'objectif. Cela pourra passer par des capitaux privés ou par les méthodes habituelles de financement des projets, mais nous croyons que la Banque nous permettra de passer à la vitesse supérieure en tablant sur le succès des PPP.

• (1150)

M. Vance Badawey: Ce sera ma dernière question avant de laisser le reste de mon temps à M. Fraser.

Monsieur le ministre, trouvez-vous que non seulement la Banque nous aidera à réaliser notre stratégie économique afin de créer des emplois, à assurer la stabilité du secteur municipal pour qu'il puisse rattraper son déficit en infrastructure et à nous doter d'une infrastructure de ville intelligente, mais elle allégera le fardeau qui pèse sur les contribuables, les propriétaires fonciers, qui n'auront pas à assumer une dette pendant 10, 20 ou 30 ans, puis à payer pour la rembourser par leurs impôts fonciers? Ils n'auront pas à payer pour les coûts de fonctionnement ou les coûts en capital de projets pouvant atteindre des millions de dollars, et les municipalités ne seront pas écrasées par une dette pendant des années. Et leurs projets pourront se réaliser.

Croyez-vous que ce sera un catalyseur?

L'hon. Amarjeet Sohi: Cela permettra de dégager des ressources à tous les ordres de gouvernement — municipal, provincial et fédéral —, si bien que les fonds publics pourront être investis dans l'infrastructure essentielle qui ne pourrait peut-être pas être construite avec la participation du secteur privé.

La présidente: Monsieur Fraser, vous avez la parole.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

J'aimerais revenir sur les exemples de M. Rayes. Comme je l'ai mentionné, je viens également d'une petite collectivité. Selon ce que je comprends de la Banque de l'infrastructure, cela pourrait s'appliquer aux projets qui génèrent des recettes. L'un des gros problèmes dans ma circonscription, c'est la construction d'autoroutes à péage ou la création de partenariats entre les secteurs public et privé pour l'infrastructure à large bande, les lignes de transport et les logements abordables dont les loyers génèrent des recettes. Ne s'agit-il pas de projets pour lesquels la Banque de l'infrastructure pourrait être utile?

L'hon. Amarjeet Sohi: L'infrastructure à large bande est un exemple où nous pouvons envisager la participation du secteur privé en vue d'aider les collectivités rurales et isolées, mais les projets seront évalués au cas par cas.

M. Sean Fraser: Je vais poser ma question très rapidement, parce qu'il ne me reste qu'environ une minute.

En ce qui concerne le Défi des villes intelligentes, lorsque les États-Unis ont mené un exercice similaire, je crois que l'important n'est pas que Columbus a remporté 50 ou 60 millions de dollars; c'est que 77 villes y ont participé. Nous avons un nombre limité de grandes villes au Canada. Y aura-t-il un mécanisme en place pour encourager les petites et moyennes villes à participer au défi au Canada?

L'hon. Amarjeet Sohi: Oui. La participation ne sera pas limitée. Toutes les collectivités pourront y participer. Notre objectif est de permettre aux collectivités d'utiliser les technologies et de trouver des manières novatrices de maintenir leurs infrastructures existantes et de construire de nouvelles infrastructures; ce n'est pas l'objectif de limiter l'utilisation des technologies intelligentes ou les manières intelligentes de faire les choses à l'infrastructure physique. Nous voulons également encourager l'innovation sociale et le développement de collectivités solides, inclusives et accueillantes. Le Défi des villes intelligentes ne se limitera pas seulement à l'infrastructure physique. Loin de là.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup. Je crois que mon temps est écoulé.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Fraser.

Madame Watts, vous avez la parole.

Mme Dianne L. Watts: Merci. Je partagerai mon temps avec M. Rayes.

À titre informatif, j'aimerais mentionner au ministre qu'i-Canada le fait déjà depuis des années, et ce, très bien.

J'aimerais d'abord faire un commentaire avant de passer à autre chose. Je vais seulement faire mon commentaire; cela ne se veut pas un reproche, mais nous n'avons pas beaucoup de temps. Monsieur le ministre, vous avez parlé de participations en capital dans les projets de PPP Canada. Vous avez dit que tous les projets de PPP Canada ont des participations en capital, et je me demande si vous pouvez nous fournir une liste de ces actifs.

L'hon. Amarjeet Sohi: Non.

Mme Dianne L. Watts: Deuxièmement...

L'hon. Amarjeet Sohi: Ce que j'ai dit, c'est que PPP Canada ne peut pas détenir de participations en capital dans les projets.

Mme Dianne L. Watts: Oh, je croyais vous avoir entendu dire qu'il y avait des participations en capital.

L'hon. Amarjeet Sohi: Non.

Mme Dianne L. Watts: C'était ce que j'avais compris. Je vous remercie donc de votre réponse.

J'aimerais discuter du rapport indépendant du directeur parlementaire du budget. Je sais qu'en ce qui a trait à l'affectation de fonds prévue dans le budget... Il y a toujours eu 186,7 milliards de dollars, puis vous avez ajouté 82,8 milliards de dollars. Certains s'inquiètent qu'il n'y ait aucun cadre de mesure du rendement pour en évaluer le rendement. Nous sommes limités dans le suivi qu'il est possible de faire quant à la manière dont les fonds sont réellement dépensés. Aucun ministère n'a publié la liste des projets financés, et il y a toujours un écart entre ce qui a été annoncé et la valeur des projets actuellement définis par les ministères. Il reste encore un écart considérable, parce qu'un financement de 13,6 milliards de dollars a été annoncé et que les ministères ont seulement défini des projets totalisant 4,6 milliards de dollars. Il y a donc un écart considérable.

Nous savons que le budget approche à grands pas et que ce sera un budget déficitaire. Le gouvernement doit le diminuer. Est-ce en partie la raison pour laquelle des fonds sont retenus?

• (1155)

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous avons approuvé plus de projets au cours du dernier exercice que le précédent gouvernement...

Mme Dianne L. Watts: Ce n'était pas ma question. Ces problèmes seront-ils cernés et réglés par vous, votre équipe ou votre ministère, comme le directeur parlementaire du budget l'a dit?

L'hon. Amarjeet Sohi: Comme vous êtes à même de le comprendre, étant donné que vous avez été mairesse d'un grand centre urbain, les projets prennent des années à se réaliser...

Mme Dianne L. Watts: C'est vrai.

L'hon. Amarjeet Sohi: ... et il faut planifier et concevoir le tout. Nous soutenons ces travaux. Les fonds ne sont pas toujours investis au cours de l'exercice où l'argent est affecté. Voilà pourquoi vous constatez que des fonds sont non utilisés.

Voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Jean-François Tremblay: Le mieux que nous pouvons faire, c'est de rendre disponibles des fonds pour les provinces et les municipalités. Lorsque nous approuvons ces projets, nous disons que nous sommes d'accord avec eux quant aux projets et que les fonds sont disponibles. Cela ne fonctionne pas comme le transfert en matière de santé. Les fonds ne sont pas...

Mme Dianne L. Watts: Je comprends cela. J'ai été mairesse durant une décennie. J'ai utilisé le processus, et je le connais très bien.

M. Jean-François Tremblay: Ces projets sont en chantier, et nous versons l'argent, lorsque les autres en font la demande. C'est notre objectif: d'avoir des demandes.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Cependant, en ce qui concerne le cadre et le suivi des projets, vous affectez des fonds, puis l'argent est là durant les deux exercices où les fonds sont affectés. Il n'y a ni cadre ni suivi, comme ce que le directeur parlementaire du budget...

M. Jean-François Tremblay: Nous élaborons un accord de concert avec les provinces. Par exemple, je leur parle toutes les deux semaines, et nous avons des ententes en vue de mettre en place un cadre de mesure du rendement et d'assurer une reddition de comptes. Les provinces doivent donc rendre des comptes. Au cours des derniers mois, les provinces et nous avons été évidemment passablement plus occupés à définir les projets, et il y en a beaucoup, comme le ministre l'a dit.

Mme Dianne L. Watts: Je m'excuse de vous interrompre, mais mon temps est limité. Je crois que l'élément important en la matière était la raison pour laquelle il y avait un tel déficit, à savoir que les fonds étaient affectés et qu'il y avait un plan de relance en vue de créer des emplois. À mon avis, le déploiement du processus est manifestement problématique. Je crois que c'est le problème, parce que l'objectif était vraiment de créer des emplois et de nous assurer de stimuler l'économie, alors qu'il est clairement indiqué que les objectifs ne seront pas atteints à ce chapitre. Ce que j'essaie de dire, c'est que nous devons renverser la vapeur et trouver une manière de le faire différemment pour nous assurer d'atteindre les objectifs.

M. Jean-François Tremblay: Nous n'avons pas utilisé l'expression « plan de relance ». L'objectif était de rendre disponibles des fonds...

Mme Dianne L. Watts: Vous ne l'avez peut-être pas fait, mais c'était...

La présidente: D'accord. Madame Watts, je m'excuse, mais votre temps est écoulé.

Mme Dianne L. Watts: D'accord. Monsieur Rayes, vous avez la parole. Je partageais mon temps de parole.

La présidente: Vous n'aviez que cinq minutes, et elles sont écoulées.

Monsieur Aubin, vous avez la parole.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, j'aimerais revenir à la Banque de l'infrastructure et vous demander votre opinion sur sa création.

On se rappellera que le Conseil consultatif en matière de croissance économique a conseillé au ministre des Finances de créer cette banque. Je vous donne le nom de trois personnes qui ont conseillé le ministre concernant la mise en place de cette banque: Dominic Barton, de McKinsey & Company, qui, au cours des cinq dernières années, a fait son pain et son beurre en faisant la promotion de levées de fonds de capital privé par l'investissement public;

Michael Sabia, de la Caisse de dépôt et placement du Québec — j'en ai parlé tantôt; et Mark Wiseman — un nom tout à fait prédestiné —, directeur de la gestion de BlackRock, la plus grande firme d'investissement au monde qui gère environ 5 billions de dollars.

N'y a-t-il pas apparence de conflit d'intérêts quand ceux qui conseillent le ministre sur la mise en place d'une banque sont ceux-là même qui vont en profiter? Le contribuable peut-il croire que cette banque permettra d'obtenir le meilleur rapport qualité-prix pour la construction ou la mise à jour des infrastructures qui est envisagée?

● (1200)

[Traduction]

L'hon. Amarjeet Sohi: Dans le cas de tout projet examiné par la Banque de l'infrastructure, nous ferons grandement preuve de diligence raisonnable pour nous assurer d'obtenir le meilleur accord possible au nom des contribuables. Notre objectif est de construire plus d'infrastructures. Nous pouvons mobiliser beaucoup de fonds privés pour construire l'infrastructure dont nos collectivités ont besoin pour stimuler l'économie et créer des emplois pour la classe moyenne et ceux qui triment dur pour en faire partie.

Le secteur privé crée des emplois. Cela crée des emplois de bien d'autres façons. Si nous pouvons mobiliser des capitaux pour construire l'infrastructure nécessaire et stimuler notre économie, nous n'y voyons pas d'inconvénient.

[Français]

M. Robert Aubin: J'ai terminé, madame la présidente.

Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Aubin.

Monsieur le ministre, nous vous remercions énormément, ainsi que votre personnel, d'avoir passé cette heure avec nous.

Je suis certaine que nous serions heureux de vous accueillir de nouveau au Comité dans les prochains mois, lorsque nous irons de l'avant concernant ces projets.

L'hon. Amarjeet Sohi: Merci beaucoup de l'invitation.

La présidente: Nous suspendons la séance quelques instants pour laisser aux témoins le temps de quitter la pièce.

[La séance se poursuit à huis clos.]

● (1200)

_____ (Pause) _____

● (1230)

[La séance publique reprend.]

La présidente: Nous reprenons la réunion et poursuivons notre étude sur l'infrastructure et les collectivités intelligentes.

Nous accueillons aujourd'hui Grant Courville, directeur de la gestion de produits à QNX Software Systems Limited.

Merci beaucoup de votre présence. Nous vous avons invité à la dernière minute; nous vous sommes donc très reconnaissants d'avoir rapidement accepté notre invitation. Lorsque je vous céderai la parole, vous aurez cinq minutes pour faire votre exposé, puis nous vous poserons des questions.

Nous avons aussi Marc Miller, secrétaire parlementaire du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, et Karen McCrimmon, secrétaire parlementaire du ministre des Transports. À titre informatif, si les membres du Comité ont des questions au sujet desquelles ils veulent avoir des précisions pendant ou après les réunions, les deux secrétaires parlementaires sont disponibles pour y répondre.

Monsieur Courville, vous avez la parole.

M. Grant Courville (directeur de la gestion de produits, QNX Software Systems Limited): Merci de l'invitation. Je vous en suis très reconnaissant.

Je pensais prendre mes cinq minutes pour vous présenter brièvement notre entreprise, ce que nous faisons et la manière dont nous pouvons collaborer concernant certaines initiatives à venir.

Premièrement, comme vous l'avez mentionné, je travaille à QNX Software, et ce, depuis 1987. Le siège social de l'entreprise se situe à Ottawa, où plus de 400 personnes travaillent, et c'est ainsi depuis sa création. Nous fournissons les logiciels de base qui se trouvent un peu partout: les éoliennes, les turbines à gaz, les feux de circulation à Ottawa, les appareils IRM et l'équipement pour la chirurgie oculaire au laser. Énergie atomique du Canada se sert de notre logiciel pour surveiller des réacteurs nucléaires, tandis que General Electric l'utilise pour surveiller le réseau électrique. Nous sommes au cœur des routeurs Cisco dans le secteur des communications; ce sont les routeurs offrant la plus grande capacité au monde. Nous sommes vraiment au cœur d'une grande partie de l'infrastructure avec laquelle nous interagissons chaque jour.

Nous ne faisons pas beaucoup parler de nous, mais je dirais que nous avons commencé à être beaucoup plus présents sur la scène publique à l'égard de certaines de nos activités. Grâce aux efforts du gouvernement, nous avons été en mesure d'en faire la promotion et, à vrai dire, de faire grandement connaître notre entreprise sur le marché mondial.

Actuellement, notre principal marché est l'industrie automobile. Notre technologie est présente dans plus de 60 millions de véhicules. Nous sommes au cœur de tous les systèmes OnStar qui sont produits. Nous détenons la plus importante part de marché dans l'infodivertissement. Donc, si vous avez un écran au milieu de votre véhicule, il est fort probable qu'un logiciel de QNX le fasse fonctionner.

Je dois mentionner que QNX a été acquise par BlackBerry en 2010; notre entreprise est donc une filiale à cent pour cent de BlackBerry.

En ce qui concerne les véhicules, nous avons la télématique et des groupes d'instruments numériques, parce que nous passons de la technologie analogique à la technologie numérique, sans oublier les systèmes d'infodivertissement et maintenant les systèmes de sécurité dans les voitures. Le marché de l'automobile connaît actuellement d'énormes bouleversements. L'architecture et la nature des véhicules évoluent énormément, et cela se manifeste par des annonces et des initiatives comme celle de General Motors et ce qui a été annoncé concernant Oshawa. Les provinces et le secteur privé lancent de nombreuses initiatives. Nous voyons des investissements par Ford, par exemple, ou GM dans Lyft, le conavettage et la mobilité partagée. L'industrie automobile et, dans une certaine mesure, l'industrie des transports connaissent d'incroyables bouleversements.

D'importantes occasions de collaborer se présentent au secteur privé, aux universités et au gouvernement en vue de tirer profit de ces bouleversements et de vraiment être des chefs de file mondiaux en la matière. Nous pouvons le faire non seulement à Ottawa, mais

aussi en Ontario et au Canada. Nous avons la technologie; nous avons l'innovation. Les éléments centraux sont la sécurité et les communications, et ce sont des domaines dans lesquels notre réputation n'est plus à faire. Nous n'avons qu'à penser à BlackBerry; cette entreprise n'a pas son pareil dans le domaine de la sécurité. En ce qui concerne les communications et l'expertise que nous avons à ce chapitre...

Lorsque je réfléchissais à l'infrastructure, l'un des éléments que je voulais souligner était que la définition de l'infrastructure devrait peut-être être plus large que ce que la majorité des gens pensent. Cela ne devrait pas nécessairement inclure les routes, les ponts et les autres éléments que la majorité des gens ont probablement en tête actuellement. Cela devrait inclure les technologies et les communications, parce que les transports dans l'avenir sont voués à changer. Certains rapports avancent que le nombre de véhicules augmentera; d'autres, qu'il diminuera. Au bout du compte, notre travail sera de rendre beaucoup plus sécuritaires les véhicules, étant donné que nous fournissons le logiciel de base.

Si nous pensons aux véhicules, il y a 1,5 milliard de véhicules sur nos routes actuellement. Au Canada, environ 2 000 personnes meurent dans des accidents de la route. Nous pouvons rendre plus sécuritaires les véhicules. Nous pouvons les rendre plus sûrs. Nous pouvons faire en sorte que les véhicules communiquent entre eux. Nous pouvons faire en sorte que les premiers répondants reçoivent plus de renseignements plus rapidement. Du point de vue environnemental, il y a de nombreux avantages, et nous pouvons offrir une plus grande mobilité pour les gens de tous âges.

Cette occasion extraordinaire ouvre vraiment la porte à QNX-BlackBerry. Nous collaborons avec tous les grands constructeurs automobiles et tous les grands fournisseurs de l'industrie automobile. Nous sommes directement au cœur des véhicules de la prochaine génération qui seront essentiellement un point ou un capteur dont nous pourrions recueillir les données.

Nous pouvons rendre les routes beaucoup plus efficaces, et nous pouvons rendre le transport beaucoup plus accessible. Nous pouvons le faire à l'aide de la technologie, et la technologie qui peut être conçue et mise en marché ici au Canada nous permettra de réaliser que les industries de l'automobile et des transports sont réellement des industries mondiales. Nous avons évidemment besoin d'une collaboration de tout instant entre les États-Unis et le Canada, et je crois que c'est le cas actuellement, comme par le passé.

Je peux vous parler brièvement de certaines initiatives. Des lignes directrices concernant la communication entre les véhicules ont été élaborées en ce qui a trait à ce que nous appelons les communications dédiées à courte distance ou les communications entre les véhicules. Les autorités ont suggéré que tous les nouveaux véhicules commencent à être équipés de cette technologie à partir de 2021 et que tous les véhicules le soient en 2023.

● (1235)

Essentiellement, les véhicules devront transmettre des données sur leur emplacement, leur vitesse, leur direction et leur position. Voici un cas simple: disons que vous vous approchez peut-être d'une intersection dangereuse. Si les véhicules communiquent entre eux, ils pourront détecter d'emblée leur présence mutuelle et signaler au conducteur l'imminence d'une situation dangereuse. Grâce aux technologies de l'avenir, si le conducteur ne réagit pas, le véhicule pourra intervenir, par exemple, en actionnant les freins.

Je pourrais parler encore longtemps de ce sujet, et je suis absolument ravi que nous ayons ce genre de discussion. Le message que je veux vous transmettre, c'est que les industries de l'automobile et des transports connaissent des bouleversements, et nous avons là une véritable occasion.

L'une des initiatives que nous avons prises récemment à QNX — et je tiens à remercier de nouveau le premier ministre Trudeau —, c'est l'ouverture et le lancement d'un centre d'innovation pour véhicules autonomes ici même, à Ottawa, afin de faire connaître le Canada comme un chef de file mondial dans le domaine des véhicules autonomes, connectés et sécuritaires. Ce fut une expérience formidable.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Courville.

Je passe maintenant à notre liste d'intervenants. Monsieur Rayes.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être parmi nous aujourd'hui. Je crois que c'est un dossier que tout le monde trouve emballant, même s'il n'y a pas très longtemps que nous en discutons.

Monsieur Courville, je ne suis pas sûr d'avoir bien saisi un point que vous avez mentionné plus tôt dans le cadre de votre allocution.

Selon vous, comment se situe le Canada par rapport aux autres pays du monde pour ce qui est du développement des villes intelligentes?

• (1240)

[Traduction]

M. Grant Courville: C'est une question intéressante. Pour être honnête, la notion de ville intelligente n'a pas encore été complètement définie. Des initiatives comme le Défi des villes intelligentes contribueront à faire évoluer cette définition et à promouvoir les technologies et certains de leurs usages pour nous aider à comprendre ce qui est vraiment important.

On trouve des villes connectées un peu partout dans le monde. Il nous faudrait parler brièvement de la définition de ville intelligente. Prenons le cas de Stratford, en Ontario, où l'on a installé un réseau sans fil sur tout le territoire municipal. On envisage d'y mettre à l'essai des véhicules autonomes et de miser sur cette connectivité dans le contexte élargi d'une éventuelle ville intelligente.

Voici un autre exemple: à Ottawa, tous les feux de circulation sont interreliés. J'ai d'ailleurs rencontré des représentants de la ville d'Ottawa pour déterminer comment nous pouvons étendre la portée de ce réseau afin d'établir des scénarios plus intelligents, notamment par la mise au point de systèmes qui permettent aux feux de circulation de communiquer avec les véhicules d'urgence et, peut-être même, avec les véhicules privés et les piétons.

En ce qui a trait au classement, je ne crois pas pouvoir vous donner une réponse satisfaisante, parce qu'il y a un certain nombre d'initiatives en cours. Certaines d'entre elles sont financées par l'État, d'autres ne le sont pas. Je dirais que nous avons un énorme potentiel au Canada, et c'est dans ce domaine que nous devons collaborer et mettre l'accent sur des objectifs précis liés au développement de villes intelligentes afin de mobiliser le milieu universitaire, le secteur privé et le gouvernement autour de résultats bien établis.

[Français]

M. Alain Rayes: Lors de notre dernière rencontre, des témoins ont dit que le Canada était bon dernier quant au développement des villes intelligentes.

Êtes-vous aussi de cet avis?

[Traduction]

M. Grant Courville: Je dirais que nous ne sommes pas en tête du peloton. Quand on me demande de parler de classement, j'évite d'attribuer un rang précis au Canada. Sommes-nous en tête? Non, car certains pays en Europe sont des chefs de file dans ces domaines. Songeons à des sociétés comme Google ou Alphabet, qui ont investi spécifiquement dans des projets de villes intelligentes.

Grâce à de telles initiatives, nous commençons à voir quelques villes intelligentes, mais je ne ferais pas nécessairement de comparaison entre pays — du moins, en Amérique du Nord. Cela varie surtout d'une ville à l'autre. En Europe, où les pays sont plus petits, ce qui leur permet de réagir et de lancer des initiatives plus rapidement, oui, ils nous devancent, aucun doute là-dessus. Je le répète, nous avons là une véritable occasion.

[Français]

M. Alain Rayes: Quels conseils donneriez-vous au gouvernement concernant la mise en oeuvre d'un programme visant à soutenir le développement des villes intelligentes?

[Traduction]

M. Grant Courville: En premier lieu, je recommanderais la collaboration.

En deuxième lieu, bon nombre des programmes dont nous discutons aujourd'hui sont des initiatives de recherche, qui nécessitent également, bien entendu, du financement et tout le reste. Je recommande donc que les initiatives que nous concevons soient assorties d'objectifs précis, axés sur la commercialisation et les avantages escomptés. C'est ce qui déterminera la recherche à mener, mais encore faut-il définir les résultats qu'on cherche à obtenir au bout du compte. Qu'il s'agisse de feux de circulation plus intelligents ou de réduction de la congestion routière, s'il y a des éléments précis à mesurer, dans une perspective gouvernementale, nous serons alors partants. Les initiatives doivent être vraiment bien définies.

En ce qui concerne plus particulièrement les automobiles, si le gouvernement pouvait adopter des normes comparables à celles des États-Unis — par exemple, dans le domaine des communications entre véhicules —, je crois que ce serait une excellente nouvelle. À l'heure actuelle, il n'existe aucune norme généralement acceptée pour les communications de véhicule à véhicule et de véhicule à infrastructure. Voilà une initiative que nous pouvons certes appuyer.

[Français]

M. Alain Rayes: J'aimerais entendre vos commentaires sur le rôle du secteur privé dans le développement des villes intelligentes, des véhicules électriques et ainsi de suite.

Au Québec, il y a eu toute une guerre entre l'entreprise privée et le gouvernement au sujet du système Uber. On a l'impression qu'il y a vraiment un fossé entre les gouvernements et la nouvelle technologie. Au lieu de travailler en partenariat, on a l'impression que ces gens sont vus des ennemis du système en place.

Avez-vous aussi le sentiment que le secteur privé n'est pas considéré comme il devrait l'être, soit comme un partenaire réel dans les projets de développement?

[Traduction]

M. Grant Courville: C'est un très bon point. Je suis entièrement d'accord avec vous pour dire que les entreprises devront faire avancer leurs programmes, que ce soit dans le secteur des transports ou ailleurs, sans égard aux activités gouvernementales.

Vu la nature de nos travaux, notre approche repose sur les mesures que nous prenons en collaboration avec les constructeurs d'automobiles et les entreprises d'infrastructure; en principe, il faut être prêts à collaborer pour réussir. Il se peut que certaines entreprises adoptent une approche plus audacieuse. Toutefois, du point de vue de QNX ou de BlackBerry, ce que nous faisons est si fondamental que la collaboration est tout à fait indispensable. Le gouvernement doit absolument y participer. Nous avons besoin d'uniformisation.

Pour revenir à votre argument, prenons l'exemple d'Uber. Cette entreprise a lancé une application et un service de transport dans un certain nombre de villes, sans aucune collaboration, disons-le franchement, et cela a été accepté par la population. D'une certaine façon, nous étions en retard. Nous étions à l'avant-garde, pour ainsi dire, du point de vue purement technologique et commercial.

En ce qui a trait à l'infrastructure et aux automobiles, il n'existe actuellement aucune norme généralement acceptée. Nous avons aujourd'hui l'occasion de collaborer, parce que l'industrie est en train de subir des bouleversements. Les règles ne sont pas encore définies. Il faut donc miser sur la collaboration. Nous avons besoin d'uniformisation au-delà du cadre municipal ou provincial. Il nous en faut à l'échelle fédérale et, bien franchement, en collaboration avec les pays du G7.

• (1245)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: Je ne me souviens pas du pourcentage, et j'en suis désolé, mais je me rappelle qu'un des témoins précédents nous a fourni des pourcentages sur la quantité de technologies utilisées dans les véhicules d'aujourd'hui et il a expliqué comment la situation sera radicalement différente à l'avenir. On dirait bien que personne n'échappera aux changements qui s'annoncent dans le sillage de ces bouleversements.

Ma question porte sur la sécurité. Qu'arrivera-t-il en cas de défectuosité dans tous ces véhicules ou dans l'infrastructure avec laquelle ils communiquent? Pire encore, que se passera-t-il si jamais cette infrastructure est paralysée à la suite d'une menace pour la sécurité? Que font les entreprises comme la vôtre pour atténuer ces risques?

M. Grant Courville: C'est une très bonne question. La sûreté et la sécurité sont au cœur de tout ce que nous faisons, et ce, depuis maintenant trois décennies, comme en témoigne notre intégration dans l'infrastructure. Pour faire un lien avec BlackBerry, voilà un domaine qui offre une occasion réelle à cette société canadienne. Les appareils BlackBerry sont assurément les dispositifs les plus sécuritaires au monde. C'est indéniable. Au cours de tous les déplacements que j'ai effectués et de toutes les réunions auxquelles j'ai assisté aux quatre coins du monde, je n'ai jamais eu de doute à ce sujet.

Ce que nous faisons à BlackBerry, à titre d'exemple, c'est que nous transposons cette expertise et cette technologie dans l'industrie automobile et dans toutes les infrastructures visées par QNX — et je parlerai de dispositifs —, parce que, pour revenir à votre argument, l'industrie automobile a connu quelques cas très médiatisés d'atteinte à la sécurité. C'était vraiment un signal d'alarme pour l'industrie. La sécurité demeure un aspect important pour tous les dispositifs utilisés dans l'industrie automobile, en raison des changements apportés aux véhicules. Si on nuit à la sécurité d'un véhicule, on en compromet la sûreté. Les deux sont absolument indissociables.

M. Gagan Sikand: Les atteintes sont inévitables, mais il existe des mesures de protection.

M. Grant Courville: Il nous reste du travail à faire dans ce domaine.

M. Gagan Sikand: D'accord.

M. Grant Courville: Autrefois, les véhicules étaient surtout mécaniques et non connectés. Puis, on est passé à des fonctions de conduite à commande électrique, ce qui n'est pas mécanique. Aujourd'hui, lorsqu'on actionne les freins, par exemple, ce n'est pas une force mécanique qui est appliquée de la pédale de frein jusqu'aux freins proprement dits. Cela se fait au moyen d'un système électronique.

Toutefois, avec l'avènement des véhicules connectés, la moindre atteinte à la sécurité d'un système risquait de nuire à la sécurité de tout le véhicule. Nos produits ont obtenu une attestation de sécurité dans l'industrie automobile. Nous devons recourir à des organismes indépendants chargés de l'homologation de la sécurité pour nous assurer que nos produits respectent ces normes. Nous avons du pain sur la planche.

M. Gagan Sikand: Merci.

Vous avez parlé d'exportations. Les entreprises canadiennes comme la vôtre disposent de cette plateforme. Si nous investissons suffisamment d'argent, pourrions-nous exporter cette technologie?

M. Grant Courville: Oui. En fait, nous exportons actuellement la plupart de nos technologies. Quand on y pense, il n'y a pas de fabricants d'automobiles, pour ainsi dire, au Canada. La plupart de nos technologies sont donc exportées.

M. Gagan Sikand: Si je comprends bien, d'autres pays nous devançant peut-être sur le plan de la mise à l'essai des véhicules autonomes, mais en ce qui concerne les logiciels et les technologies, nous sommes en bonne posture.

M. Grant Courville: Tout à fait; c'est exactement le cas dans le domaine des logiciels de base, c'est-à-dire des logiciels essentiels. Encore une fois, notre part du marché en est une preuve concrète.

M. Gagan Sikand: C'est une bonne nouvelle. Merci.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

Vous avez mentionné en passant que la technologie pourrait aider à améliorer la mobilité des personnes de tous âges. En ce qui concerne plus précisément les Canadiens du troisième âge, je suis curieux de savoir comment la technologie pourrait les aider à se déplacer au sein de leur collectivité.

M. Grant Courville: La nature de la propriété des véhicules est en train de changer, de même que l'importance que la société accorde à cette notion. Il s'agit d'un changement démographique profond. Pour répondre à votre question, de nos jours, certains véhicules sont utilisés, en moyenne, environ une heure par jour. Si on fait les calculs, c'est le résultat qu'on obtient. Voilà un manque d'efficacité incroyable.

Les constructeurs d'automobiles investissent dans des entreprises de service d'accès à des véhicules, comme Uber et Lyft. Ils investissent dans des entreprises de covoiturage. Par exemple, Ford a investi dans Chariot, qui est essentiellement un service de navette.

Nous collaborons avec certaines villes et d'autres organisations qui cherchent à promouvoir, au fond, la mobilité sur demande, une expression que vous risquez d'entendre. Si je peux avoir accès à un service de transport, à un véhicule dont je ne suis pas nécessairement propriétaire, et si c'est pratique, alors une gamme de solutions pourront s'offrir aux personnes âgées. Il peut s'agir, par exemple, d'un service de covoiturage, d'un service d'accès à des véhicules ou, encore, d'un service de taxi. Il y a également d'autres mécanismes, notamment le transport en commun.

Voici ce qu'il ne faut pas perdre de vue. Pour aller du point A — que ce soit ma maison ou peu importe — au point B, nous pourrions et devrions miser sur une mobilité multimodale, connectée, intelligente et sécuritaire. Autrement dit, le trajet pourrait se faire par une combinaison de transport en commun et de transport privé. Songeons, entre autres, aux vélos électriques. J'ai utilisé le mot « bouleversement ». Je le répète, tout ceci n'est pas encore bien établi, et je crois que nous avons là une véritable occasion.

• (1250)

M. Sean Fraser: Certainement.

Il ne me reste qu'une minute ou deux, ou peut-être moins. Vous avez dit que les véhicules peuvent communiquer entre eux. L'avantage réel, je suppose, c'est lorsque les véhicules communiquent avec le système, pour ainsi dire.

M. Grant Courville: Absolument.

M. Sean Fraser: Je présume que votre technologie permet de faire cela. Par exemple, les données pourraient être communiquées à un serveur central ou un système qui transmettrait ensuite l'information aux dispositifs de GPS ou aux feux de circulation afin de rendre la circulation plus fluide et d'acheminer des messages aux premiers intervenants.

Avez-vous évalué combien de temps on pourrait gagner sur la route grâce à une telle technologie?

M. Grant Courville: Nous ne l'avons pas fait, mais je peux vous renvoyer à des études qui portent sur ce sujet. Par exemple, sur le plan des gains d'efficacité, dans le cadre d'un programme mené à Chicago, on avait prévu un gain d'efficacité de 20 %.

M. Sean Fraser: Si vous pouviez transmettre ce genre de preuves au greffier aux fins du compte rendu, je crois que ce serait franchement utile.

M. Grant Courville: D'accord, je serai heureux de le faire.

M. Sean Fraser: Merci.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Courville, d'être avec nous aujourd'hui. Je vous souhaite la bienvenue.

Depuis tout à l'heure, je vous entends parler abondamment et avec passion des automobiles. Ce n'est pas une passion que nous partageons nécessairement, mais nous partageons très certainement celle envers la technologie.

Ce qui m'a particulièrement interpellé dans vos propos préliminaires, c'est l'ampleur que vous voudriez voir être apportée à la définition même de ce qu'est une infrastructure. Je vous avoue que, effectivement, j'abonde dans votre sens. Quand nous parlons d'infrastructures, les premières images qui nous viennent en tête sont celles de ponts, de routes, de gares ou d'aéroports.

Quel élargissement de la définition d'infrastructures souhaiteriez-vous avoir?

[Traduction]

M. Grant Courville: Comme je l'ai dit, ce sujet me passionne, surtout en ce qui concerne la définition d'infrastructure et les possibilités connexes.

Pour ce qui est de savoir comment je conçois l'infrastructure, encore une fois, c'est beaucoup une question de connectivité. Dans sa plus simple expression, l'infrastructure repose sur la connectivité. Pouvons-nous créer des feux de circulation qui communiquent avec les véhicules? Pouvons-nous permettre aux véhicules des premiers intervenants de communiquer avec une infrastructure? J'emploie le mot « communiquer » parce que je ne veux pas me lancer dans un débat sur les technologies cellulaires et tout le reste. Ce n'est pas important à ce stade-ci. Il s'agit vraiment de savoir si je peux obtenir une communication fiable et intelligente.

Nous avons l'occasion de parrainer des initiatives conjointes et d'y prendre part au Canada, bien évidemment, mais aussi en collaboration avec d'autres pays, afin d'assurer l'uniformisation du point de vue des communications. Si nous parvenons à définir une norme pour permettre aux véhicules de communiquer entre eux ou avec une infrastructure — à supposer que nous puissions créer une telle technologie fondamentale —, nous pourrions alors appliquer d'emblée l'intelligence artificielle. Nous pourrions mieux utiliser l'infrastructure en place et les véhicules sur les routes. Les avantages ne feront qu'augmenter par la suite.

De mon point de vue, à ce stade-ci, vu les bouleversements que nous connaissons, les efforts portent surtout sur les communications et les normes connexes, car les constructeurs d'automobiles travaillent en collaboration. Auparavant, ils avaient l'habitude de travailler en vase clos, sans se parler. Comme la nature des véhicules est en train de changer complètement, les constructeurs sont ouverts à la collaboration, ce qui est formidable.

[Français]

M. Robert Aubin: Si je comprends bien, avec ma nouvelle voiture branchée — je parle de la prochaine et non de celle que j'ai actuellement —, je pourrais, par exemple, à deux heures du matin, ne pas avoir à attendre à un feu rouge si je suis seul sur la route. Le feu de circulation pourrait détecter que je suis seul et devenir vert. Toutefois, n'y a-t-il pas dans la définition d'infrastructures, même celles connectées dont on parle, une notion qu'on devrait accoler à la collectivité? Dans mon esprit, quand on parle d'infrastructures, on ne parle pas de bénéfices personnels, mais de bénéfices collectifs.

Pour ce qui est de ces voitures, c'est probablement l'exemple le plus probant que vous m'avez donné jusqu'à maintenant. Toutefois, depuis que vous en parlez, je ne peux m'empêcher de me souvenir de ma venue à Ottawa il y a deux semaines, alors que j'ai évité de justesse un carambolage parce qu'il y avait ce qu'on appelle de la « glace noire ». Tous les véhicules roulaient à pleine vitesse et tout allait bien, jusqu'à ce que la première voiture, que je n'ai jamais vue, provoque ce carambolage. Les meilleurs conducteurs, soit ceux qui ont eu le plus de chance ou qui avaient le meilleur système de freinage, ont réussi à s'en sortir.

Toutefois, dans une telle situation, les véhicules peuvent-ils échanger des informations, analyser la qualité de la chaussée et déterminer les voies d'évitement possibles? Ce jour-là, toutes les voitures valsaient d'un côté et de l'autre.

• (1255)

[Traduction]

M. Grant Courville: Oui. En gros, oui, il est clair que les véhicules seront dotés de nombreux capteurs. À une de mes dernières conférences, j'ai donné l'exemple des nids-de-poule. Les véhicules en percutent. Qu'arriverait-il si on pouvait recueillir ces renseignements et les transmettre à une infrastructure intelligente? Elle saurait quels nids-de-poule sont percutes, leur importance, la fréquence à laquelle ils sont frappés, et soudainement, elle affecterait ces ressources aux secteurs qui ont besoin d'attention.

Pour répondre à votre question, oui, s'il y a du verglas et des conditions climatiques défavorables, le véhicule devrait pouvoir communiquer avec l'infrastructure et, encore une fois, avertir les autres véhicules. Vous pourriez recevoir un avertissement dans votre auto, par exemple, ainsi que dans la collectivité, qu'il y a du verglas sur telle ou telle route ou à tel ou tel endroit. Le véhicule pourrait vous avertir et vous demander si vous préférez emprunter un autre chemin.

C'est la même chose lorsqu'on prend les scénarios des premiers intervenants. Je suis heureux que vous n'ayez pas été impliqué dans un accident, mais imaginez une situation où les véhicules seraient connectés et dotés de caméras, chose que vous verrez et que vous commencez déjà à voir. Imaginez que dans pareille situation, vous pouviez vous connecter à ces caméras de façon sécuritaire pour pouvoir observer la scène à partir des véhicules. Lorsque je dis « véhicules », je parle des autobus, des automobiles et de tout moyen de transport qui pourraient soudainement avoir accès plus tôt à l'information, ce qui leur permettrait de mieux intervenir en situation d'urgence. Tous ces scénarios entrent en ligne de compte.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Vous m'en parlez vraiment comme de la science-fiction et, si je comprends bien, d'une technologie qui sera accessible dans quelques années.

Ma question est la suivante. Pour se donner ces outils supplémentaires, dont certains en matière de situations d'urgence pourraient constituer un avantage, mais d'autres non — je reprends ici l'exemple des nids de poule —, n'est-on pas en train de se doter d'une infrastructure qui va coûter une somme telle que les bénéfices qu'on peut en tirer ne seront pas à la hauteur de l'investissement? En somme, selon vous, l'investissement en vaut-il la chandelle?

[Traduction]

M. Grant Courville: À mon sens, l'avantage ultime est la sécurité. Elle procure un certain nombre d'avantages au plan communautaire. Comme je l'ai mentionné, au Canada, je pense qu'environ 2 000 personnes sont décédées dans des accidents de la route. Le nombre s'élève environ à 33 000 aux États-Unis et à plus d'un million à l'échelle mondiale.

L'erreur humaine est en cause dans 90 % de ces accidents — 90 %. Imaginez du point de vue de l'infrastructure et des transports que nous puissions accroître la sécurité des véhicules et des transports. Je sais que nous pouvons réduire ce nombre. Un exemple très simple est celui du système de freinage antiblocage. La connectivité le permettra; les véhicules intelligents aussi.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Courville.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je pense que c'est une conversation très stimulante. Abstraction faite de la politique et de tout cela, les membres du Comité ont une occasion exceptionnelle d'être vraiment visionnaires et de vous faire participer à nos travaux pour essayer de faire avancer ce dossier, bien que nous ne soyons pas dans le domaine comme vous. Je vous sais gré des commentaires que vous formulez et de la passion que vous infusez dans la discussion.

Cela découle, en quelque sorte, de la conversation que nous avons tenue plus tôt — et je vais utiliser un effet stratifié — concernant les municipalités, les secteurs du pays qui planifient stratégiquement pour l'avenir. Dans ces contextes, ils ont mis en place des plans d'amélioration et de croissance communautaires qui sont évidemment rattachés à l'infrastructure — les routes, les aqueducs, les ponts et des choses du genre qui, bien que traditionnelles, deviennent la norme. Cette nouvelle norme exige maintenant des municipalités qu'elles adoptent de nouvelles infrastructures, par exemple, des infrastructures à fibre, de transport en commun et de transport intégré; la liste s'allonge et comprend ce dont vous parlez.

Je me demande ce que l'avenir nous réserve maintenant. Qu'est-ce qui s'en vient? Je vous avertis que ce sera ma dernière question. Au bout du compte, comment pouvons-nous faire avancer ce programme? Le ministre a annoncé le lancement d'une stratégie de transport nationale en octobre. Nous sommes dotés d'une stratégie en matière d'infrastructure et d'une autre en matière de villes intelligentes que nous lançons en ce moment. Nous investissons dans l'infrastructure, et la dernière chose que nous voulions faire est de consacrer des millions, sinon des milliards, de dollars à une infrastructure que nous devons remplacer, mettre à niveau ou changer dans cinq ou dix ans. C'est un peu comme paver une route et s'apercevoir, cinq mois plus tard, qu'il faut refaire les conduites d'eau et d'égoût qui se trouvent en-dessous.

Comment pouvons-nous éviter que cela se produise? Que devons-nous faire pour mettre en place une stratégie qui fasse vraiment fonctionner les autres stratégies, qui garde l'infrastructure à jour et qui fasse avancer la stratégie des villes intelligentes en intégrant les idées que vous avez suggérées à toutes les autres choses qui se passent autour de nous?

• (1300)

M. Grant Courville: C'est une excellente question et un sujet très vaste. Il m'est difficile de répondre. Je vais revenir un peu à ce que je disais plus tôt. Si nous arrivons à définir des objectifs précis — par exemple, en ce qui concerne les villes intelligentes, même en définissant les éléments... J'aimerais dire au groupe que nous et d'autres entreprises abordons la chose de façon très progressive, pour de nombreuses raisons commerciales et publiques.

Si nous envisageons les voitures autonomes, nous ne pouvons pas nous précipiter. Lorsque les gens me demandent quand nous verrons la première voiture pleinement autonome, je leur réponds qu'il faudra attendre au moins 15 ans, car si nous ne faisons pas les choses dans les règles de l'art, nous mettrons la vie des gens en péril et perdrons la confiance du public. Nous n'aurons tout simplement pas le système dont nous avons besoin, ce qui retardera encore davantage les choses.

Pour répondre à votre question, je crois que si nous arrivons à définir très clairement ce que nous essayons d'accomplir et collaborons avec d'autres pays... Je pense qu'on commence à s'entendre sur des normes — j'ai mentionné les communications spécialisées à courte portée tout à l'heure. C'est beaucoup une question d'uniformisation — il faut uniformiser les communications et définir les cas d'utilisation. Je pense que la solution est de se pencher sur les sociétés qui peuvent aider, car il faudra de la collaboration et des partenariats. Examiner les sociétés qui peuvent aider, comprendre que chacune a son propre programme commercial. J'estime que c'est vraiment une question de penser différemment — je crois que c'est ce que vous dites — et de voir plus loin.

Comme je l'ai mentionné, je trouve réconfortant que nous approchions la question de façon très progressive, alors je me réjouis à la perspective d'examiner certains des projets en chantier, et peut-être que nous pourrons les raffiner et orienter une partie de ces investissements vers certaines des choses dont nous avons parlé aujourd'hui et que vous attendrez avec impatience.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Courville. Si vous le pouvez, restez quelques minutes. Notre temps est écoulé, mais vous pouvez voir que les membres du Comité sont très intéressés.

M. Grant Courville: Moi aussi, et désolé si j'ai divagué.

La présidente: Ce n'est rien. Nous sommes tous très excités de ce que l'avenir nous réserve.

Merci. La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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.

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 du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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 Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>