



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

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

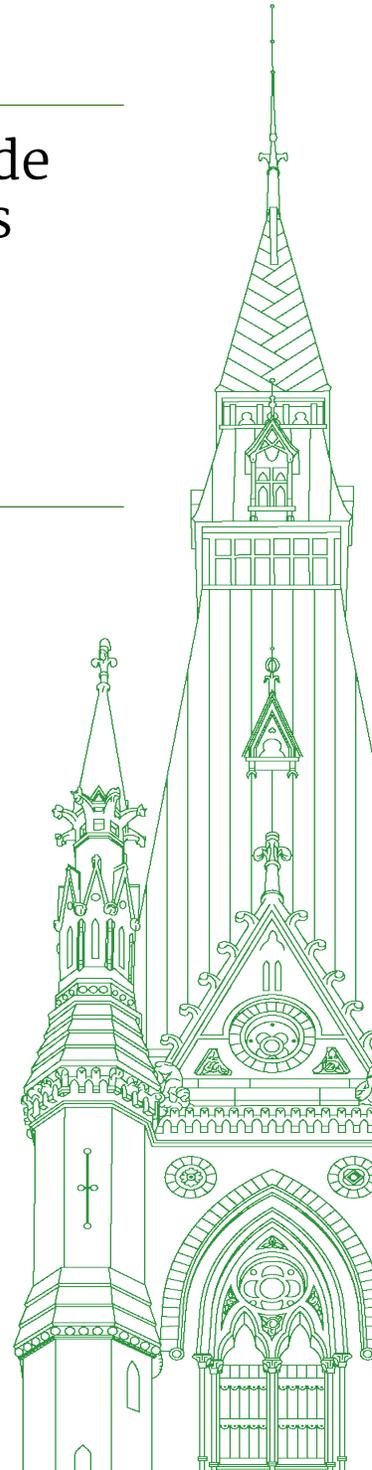
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 028

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le mardi 27 avril 2021

Président : M. Vance Badawey



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

Le mardi 27 avril 2021

• (1835)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): Bonsoir à tous. Je vous souhaite la bienvenue à la 28^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui se déroule dans un format hybride, conformément à l'ordre de la Chambre du 25 janvier 2021. Les délibérations seront diffusées sur le site Web de la Chambre des communes. La diffusion sur le Web montrera toujours la personne qui parle plutôt que l'ensemble du Comité. Afin d'assurer le bon déroulement de la réunion, je voudrais vous préciser quelques règles à suivre.

Tout d'abord, les membres et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont disponibles pour cette réunion. Vous avez le choix au bas de votre écran entre le parquet, l'anglais et le français. Les membres qui participent en personne doivent procéder comme ils le feraient normalement lorsque l'ensemble du Comité se réunit en personne dans la salle de réunion. Gardez à l'esprit les directives du Bureau de régie interne concernant le port du masque et les consignes sanitaires.

Avant de prendre la parole, veuillez attendre que je vous nomme. Si vous êtes en vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer. Pour ceux qui sont dans la salle, votre microphone sera contrôlé comme d'habitude par l'agent des délibérations et de la vérification. Je vous rappelle que les membres et les témoins doivent adresser leurs commentaires à la présidence. Lorsque vous ne parlez pas, votre micro doit être en sourdine. En ce qui concerne la liste des intervenants, comme toujours, le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux pour maintenir l'ordre des interventions de tous les membres, que vous participiez virtuellement ou en personne.

Mesdames et Messieurs, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le 29 octobre 2020, le Comité poursuit son étude sur les investissements ciblés en infrastructure.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins de ce soir et vous les présenter. Nous accueillons John Gamble, président et chef de la direction de l'Association des firmes de génie-conseil – Canada. Nous recevons également les représentants de la Fédération canadienne des municipalités: Garth Frizzell est président et conseiller de la Ville de Prince George, tandis que Matt Gemmel est directeur, Politique et recherche. Pour terminer, nous écouterons Sandra Skivsky, présidente du National Trade Contractors Council of Canada.

Je souhaite la bienvenue à tous. Nous allons commencer par M. Gamble.

Monsieur, vous avez cinq minutes pour votre déclaration liminaire.

M. John Gamble (président et chef de la direction, Association des firmes de génie-conseil – Canada): Merci, monsieur le président et bonsoir.

Je me nomme John Gamble et je suis le président et chef de la direction de l'Association des firmes de génie-conseil - Canada. Je vous remercie de votre invitation à contribuer à vos travaux.

Notre association représente plus de 400 firmes canadiennes de génie-conseil et de prestation de services professionnels aux secteurs public et privé de tout le Canada. Nos membres, qui sont des experts en matière d'infrastructures, participent directement à tous les aspects de leur planification et de leur réalisation. Le Canada est reconnu dans le monde entier pour ses services d'ingénierie. Les membres de notre association comptent parmi les fournisseurs les plus importants et les plus performants de ces services dans le monde.

Il est bien connu que les investissements dans les infrastructures font croître notre économie, qu'ils renforcent nos collectivités et qu'ils améliorent notre qualité générale de vie. Même si, par une démarche stratégique, on est susceptible d'obtenir un meilleur rendement sur l'investissement dans telle ou telle infrastructure, il faut également tenir compte des besoins locaux et divers des collectivités. Les investissements ciblés ne devraient pas se transformer en décisions qui leur sont imposées d'en haut. La mesure dans laquelle les investissements seront ciblés et les moyens à prendre à cette fin devront donc tenir compte de la taille et de la nature des programmes et des projets d'infrastructures ainsi que des résultats exigés d'eux. Ça signifie une série de programmes dont les critères devraient offrir agilité, souplesse et évolutivité.

Ces dernières années, les investissements dans les infrastructures par les gouvernements qui se sont succédé ont eu un caractère historique et étaient louables. Il est à la fois compréhensible et approprié que l'État se serve de l'effet de levier de ces investissements pour atteindre ses objectifs socio-économiques et écologiques. Ces projets transformateurs sont importants, mais, là aussi, il faut faire preuve d'équilibre. C'est particulièrement vrai quand on tient compte du déficit permanent en infrastructures qui a été reconnu dans le *Bulletin de rendement des infrastructures canadiennes* de 2019.

Le gouvernement fédéral doit donc également s'assurer que les collectivités possèdent les infrastructures fiables, essentielles et concrètes qui procurent la capacité économique d'investir dans les autres projets davantage transformateurs. Que les programmes d'infrastructures soient stratégiquement ciblés ou d'initiative locale — il faut les deux —, ils doivent être souples et évolutifs. Voilà pourquoi nous nous réjouissons, notamment, du projet récent du gouvernement d'investir 2,2 milliards de dollars de plus dans le Fonds de la taxe sur l'essence.

Pour des programmes plus stratégiques et plus prescriptifs comme le plan Investir dans le Canada, on fera tout son possible pour que les critères d'admissibilité privilégient les résultats et pour étudier les projets à travers des prismes appropriés et adaptés à leur taille et à leur nature.

Comme nous le savons et le reconnaissons tous, les capacités, les besoins et le degré d'évolution des collectivités de tout le Canada, y compris des communautés des Premières Nations, sont incroyablement divers. L'État peut les aider à investir dans les bonnes infrastructures en les aidant à renforcer leurs capacités et en accroissant leur accès aux pratiques exemplaires.

Par exemple, imaginez des communautés dotées de plans robustes et réfléchis de gestion des actifs, capables de montrer facilement que leurs objectifs stratégiques correspondent à leurs besoins locaux. Nous aimerions que l'État, non seulement continue de fournir et d'augmenter son appui à ces plans, mais, également, qu'il autorise les municipalités et les Premières Nations à se servir de la mise en œuvre de ces plans comme fondements du financement, plutôt que de devoir constamment redemander du financement pour un projet à la fois. J'espère que nous pourrions en discuter plus en profondeur.

On pourra augmenter les capacités d'une collectivité, en partie — et facilement — en remettant en vigueur la *Guide nationale pour des infrastructures municipales durables*, dit également *Infra-Guide*, qui a servi de 2001 à 2008. C'était le fruit d'un partenariat entre nos amis de la Fédération canadienne des municipalités, du Conseil national de recherches et d'Infrastructure Canada. Son réseau d'experts des secteurs public et privé avait produit une collection d'études de cas, de pratiques exemplaires et d'outils d'apprentissage en ligne pour privilégier les infrastructures municipales durables. Aujourd'hui, le Guide traduirait très fidèlement la vision du gouvernement en matière d'infrastructures. Sa sortie de l'oubli ou la création d'un programme comparable procurerait des ressources, des outils et des occasions de renforcement des capacités aux collectivités, aux organismes publics et aux joueurs des secteurs.

Enfin, j'estime que ces observations pourraient s'harmoniser avec l'évaluation nationale des infrastructures sur laquelle le gouvernement mène des consultations. C'est le genre d'entreprise qui, si elle est bien conduite, est susceptible de faciliter la prise de bonnes décisions grâce à des renseignements exacts et fiables sur l'état de nos infrastructures. Elle servira de dépôt des renseignements les plus récents, des pratiques exemplaires et, de manière tout aussi importante, des moyens de suivi de nos progrès. Une telle initiative, qui profiterait d'investissements suffisants et de mécanismes bien conçus de financement permettra aux Canadiens de profiter d'avantages socio-économiques jusque dans un avenir éloigné.

Bref, des investissements ciblés dans les infrastructures, fondés sur la planification de la gestion des actifs est ce qui en donne le plus pour l'argent des collectivités et le moyen le plus rentable d'utiliser l'argent des contribuables. En conséquence, ils donnent les

meilleurs résultats quand nous aidons les communautés à se développer et à renforcer leurs capacités et quand nous mettons à leur disposition les ressources nécessaires et les pratiques exemplaires accessibles.

Merci de votre invitation à venir témoigner. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

● (1840)

Le président: Merci, monsieur Gamble. C'était excellent.

La parole est maintenant à la Fédération canadienne des municipalités, représentée par MM. Frizzel et Gemmel.

Messieurs, vous disposez de cinq minutes.

M. Garth Frizzel (conseiller municipal de Prince George et président de la Fédération canadienne des municipalités): Merci beaucoup, monsieur le président.

[Français]

Bonjour.

[Traduction]

C'est de Prince George, en Colombie-Britannique, que je m'adresse à vous, sur le territoire traditionnel non cédé de la Première Nation des Lheidli T'enneh.

Comme vous l'avez fait observer, je suis accompagné de Matt Gemmel. C'est le directeur de la politique et de la recherche à la Fédération.

Au nom des 2 000 municipalités membres de la Fédération, nous vous félicitons de vous attaquer à cette étude importante.

Les municipalités sont propriétaires de 60 % des infrastructures publiques du Canada et elles influent sur plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre de notre pays. Situées en première ligne, elles déterminent et elles injectent les investissements qui répondent aux besoins locaux et qui contribuent aux réalisations nationales. C'est un rôle essentiel. Les investissements dans les infrastructures auxquels songe le pays contribueront à un rétablissement économique durable, qui n'exclura personne. Je vous donnerai trois exemples de l'effet de levier des municipalités sur les investissements fédéraux visant à faire croître l'économie, à combattre le changement climatique et à améliorer la vie des citoyens.

Le premier concerne les transports en commun, dans lesquels le gouvernement fédéral a engagé 15 milliards de dollars pour les huit prochaines années. C'est une priorité du financement du programme d'infrastructures Investir dans le Canada.

Des transports en commun améliorés contribuent à la croissance économique en créant des emplois, en décongestionnant les voies, en raccourcissant la durée des déplacements et en stimulant la productivité. Ils permettent une croissance qui n'exclut personne, en jumelant emplois et demandeurs d'emplois, particulièrement les travailleurs à faible revenu, les femmes et les Canadiens racialisés. Ils favorisent une croissance peu carbonée en réduisant les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. Nous, les municipalités, nous transformons le financement fédéral en résultats. Nous construisons des réseaux de métro, de train léger et d'autobus; nous adoptons également des autobus électriques fabriqués au Canada, qui dégagent peu d'émissions. Nous permettons aux cyclistes et aux piétons de se déplacer sur de plus grandes distances grâce au transport actif.

Le nouveau plan national pour le transport en commun donne également suite à deux recommandations de longue date de notre fédération.

D'abord, le Canada possède désormais un fonds spécial pour le transport en commun rural. Ça aidera les petites communautés à favoriser le transport des résidents — étudiants, personnes âgées et personnes handicapées, particulièrement — vers les établissements de santé ou d'éducation ou vers les lieux de travail des centres régionaux.

Nous nous réjouissons également de la création du Fonds permanent pour le transport en commun, pour 2026, qui sera provisionné à hauteur de 3 milliards de dollars par année. Il assure une prévisibilité qui aide notre planification à long terme. Ça englobe l'intégration des transports et la planification de l'occupation des sols et ça nous aide à construire des quartiers à émissions peu carbonées en transition vers le carbone net zéro.

Ensuite, vient l'accès amélioré à Internet. C'est une priorité des priorités économiques pour les communautés rurales et éloignées.

La Fédération s'est réjouie de la création du Fonds pour la large bande universelle et de la mesure de stimulation d'un milliard de dollars dans le budget de la semaine dernière. La priorité est maintenant de distribuer rapidement et efficacement l'argent. Nous aspirons à des résultats tangibles sur le terrain. C'est un bon point de départ pour les investissements permanents dont nous aurons besoin, de tous les ordres de gouvernement, dans la transition vers un accès universel à Internet.

• (1845)

[Français]

Les infrastructures communautaires sont un troisième secteur important. Ici, l'on parle des bibliothèques, des centres de loisirs, des piscines, des patinoires de curling, des salles de concert. Ces lieux sont le cœur des collectivités, mais ils ne sont pas capables de répondre aux besoins d'aujourd'hui.

Selon Statistique Canada, 40 % des bibliothèques, 45 % des arènes et 50 % des piscines ont plus de 20 ans. Ce qui est positif, c'est que rénover ces installations est un très bon moyen de réduire la consommation d'énergie, les frais d'exploitation et les émissions de GES.

Les gouvernements fédéraux et municipaux collaborent pour moderniser ces bâtiments vieillissants afin de s'assurer qu'ils répondent aux besoins des résidents. Nous le faisons par l'entremise du Fonds municipal vert de la FCM et le nouveau Programme pour les bâtiments communautaires verts et inclusifs du Canada.

[Traduction]

Nous nous servons également du Fonds de la taxe sur l'essence pour augmenter le parc des infrastructures collectives, qui vont d'un nouveau centre de loisirs près de chez moi, dans le district régional de Cariboo, à la création d'une nouvelle piste cyclable à Terrebonne, au Québec.

L'engagement de doubler le transfert de la taxe sur l'essence, cette année, pour financer le développement des collectivités du Canada, ressuscitera des centaines de projets de plus et il créera jusqu'à 20 000 emplois.

Pourquoi est-ce si efficace? Parce que ça procure de la prévisibilité et que c'est direct.

En général, il y a une prise de conscience, ici, de l'investissement dans les infrastructures. Pour construire le pays, pour faire bouger les indicateurs économiques et climatologiques nationaux, il faut agir communauté par communauté. Il faut donner directement plus de moyens d'action aux dirigeants locaux qui savent ce qui est nécessaire et ce qui donne des résultats sur le terrain. Cette idée est intégrée dans des mesures comme le Fonds de la taxe sur l'essence, et on n'entrave pas cette prise de conscience par la suite. Durant la pandémie, vous avez vu des dirigeants locaux produire des résultats pour les Canadiens dans vos propres circonscriptions, dans des collectivités de toutes les tailles, et c'est là que le rétablissement du Canada doit prendre également racine. Que ce soit la construction d'infrastructures qui créeront des emplois, la transposition de solutions locales contre le changement climatique à une échelle supérieure, la connexion de tous les Canadiens à Internet haute vitesse, avec une solution durable pour les déficits de leur budget de fonctionnement, les municipalités de tout le pays sont très désireuses d'être des partenaires et des acteurs de la reprise vigoureuse que les Canadiens méritent.

Cela étant dit, c'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Frizzell.

Entendons maintenant le National Trade Contractors Council of Canada.

Madame Skivsky, vous disposez de cinq minutes.

Mme Sandra Skivsky (présidente, National Trade Contractors Council of Canada): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité de m'avoir de nouveau invitée à participer à vos discussions. C'est un plaisir, autre que la scie *Rocket Man*, que j'entends continuellement dans ma tête. Merci beaucoup.

Il est question d'infrastructures ciblées dans les communautés mal desservies, souvent de régions éloignées et rurales.

Comme vous le savez, je suis toujours la présidente du conseil, et nous représentons environ 12 000 entrepreneurs spécialisés de tout le Canada et un demi-million d'employés. Mon point de vue sur cette question sera donc pratique, pragmatique, pour la recherche d'une façon de faire.

Je tiens d'abord à réitérer l'importance des investissements dans les infrastructures et leur utilité pour améliorer les conditions socio-économiques des régions mal desservies. Ils sont également une méthode éprouvée pour aiguillonner la croissance économique et créer généralement des emplois. Nous nous réjouissons de la reconnaissance, par le gouvernement, de l'importance des infrastructures dans le récent budget fédéral, mais, à l'instar de ces messieurs qui m'ont précédée, je ne saurais trop insister sur la nécessité d'accélérer les autorisations et le financement des projets, particulièrement à court terme. De nombreux problèmes continuent de ronger l'industrie de la construction, certains encore à l'état larvé. Or, il importe au plus haut point de stabiliser le marché.

Il est essentiel pour l'avenir de notre pays d'avoir des plans ambitieux de projets transformateurs d'infrastructures vertes. Mais ça ne nous dispense pas de la nécessité de nous intéresser aux priorités locales qui seront déterminantes pour la construction de capacités locales dans les communautés rurales et éloignées. Le secteur de la construction occupe ainsi une position de force qui lui permet d'atteindre ces objectifs et de concrétiser les ambitions du gouvernement, dès maintenant et pour assez longtemps.

Quand il s'agit de la capacité d'influer, par les investissements ciblés dans les infrastructures, sur des résultats socio-économiques et écologiques, l'un des facteurs les plus importants à considérer, par l'entrepreneur, c'est de disposer d'un bassin durable de main-d'œuvre, compte tenu de ces projets et des besoins propres de la collectivité.

Pour que la réalisation d'un projet ait un véritable impact sur la collectivité, il faut d'abord s'inspirer des besoins propres de la collectivité. Le service à large bande a été un enjeu important, et c'est un service de base, mais ce pourrait être un investissement sous-utilisé s'il existait des besoins infrastructurels centraux plus urgents, comme celui de réseaux d'adduction ou de logements.

Ces programmes doivent être conçus de manière adaptée à chaque communauté, en privilégiant les besoins de l'utilisateur final et en construisant mentalement une sorte de pyramide. Il faut d'abord une couche de fondation pour accueillir les investissements structurels ultérieurs. Par exemple, pas de clinique médicale si on ne dispose pas d'un approvisionnement sûr en eau potable. Voilà donc un facteur à toujours garder à l'esprit.

Plus tôt, j'ai parlé de capacités. Souvent, pendant les travaux, les entrepreneurs transportent ouvriers, matériaux et équipement vers les régions rurales et éloignées, parfois par des routes aménagées sur la glace, par chaland et petits avions. Ces communautés manquent de fournitures locales et de main-d'œuvre spécialisée. Il faut particulièrement veiller à ces travaux, parce que certains d'entre eux ont besoin d'une planification rigoureuse. Faute de profiter de la route sur la glace, on perd une année. Tous ces facteurs doivent être pris en considération quand on cible certains investissements. Beaucoup d'entrepreneurs spécialisés sont très férus de cette logistique, et ils deviennent indispensables dans la discussion de cette question.

Enfin, il s'agit de réaliser les travaux et d'assurer la maintenance pour garantir la réussite de l'investissement. Il faut un effort supplémentaire pour former des travailleurs locaux et leur donner la capacité de s'intégrer dans le projet de construction, mais, également, de pouvoir d'assurer la maintenance des lieux au fil du temps, plutôt que de faire appel chaque fois à du personnel de l'extérieur ou de laisser quelque chose se délabrer et de devoir attendre très longtemps pour le faire réparer.

Il importe de compter, pendant la construction, sur un bassin local de travailleurs, et beaucoup de contrats exigent l'embauche de main-d'œuvre locale, mais, en général, ce personnel est périphérique; à la fin des travaux, l'entrepreneur s'en va, et on ne gagne rien de durable à laisser sur place, dans la communauté, un surcroît de compétences ou de connaissances.

On s'attaque lentement à ce problème. Comme je l'ai dit, il faut parfois qu'un entrepreneur, sachant qu'il fera des travaux dans une région, prenne des dispositions pour y envoyer d'avance du personnel de formation.

• (1850)

Il faut toutefois adopter une approche plus holistique pour voir comment il est possible de faire avancer les choses. Grâce à la technologie, tout devient de plus en plus facile, mais si l'on se contente de construire quelque chose quelque part pour simplement repartir par la suite, les avancées sont moins considérables qu'elles auraient pu l'être, et on n'optimise pas le rendement des sommes investies.

Je vous dirais en terminant que nous nous réjouissons de voir le Comité entreprendre cette étude et se pencher sur ces enjeux. Les investissements semblables sont essentiels pour réduire notre déficit global en matière d'infrastructures et améliorer la situation socioéconomique de toutes les collectivités, et surtout de celles qui ont été mal desservies par le passé.

Il faut toutefois bien réfléchir à la complexité et à l'ampleur des différents projets. Il y a certains endroits où la construction est moins simple et moins facile. Pour améliorer le sort d'une collectivité à long terme, il faut envisager la formation de travailleurs locaux, plutôt que de laisser le tout à l'initiative de chaque entrepreneur en fonction de ses besoins ponctuels.

Il s'agit en définitive de déterminer ce que souhaite la collectivité concernée et quelles sont ses capacités. Pour considérer à la fois les enjeux globaux et les particularités locales, il y a différentes questions à se poser. Qui va mettre en oeuvre ce projet? Comment va-t-on s'y prendre? Quels sont les impacts socioéconomiques? Quelle formation est requise? En quoi ce projet aura-t-il un effet positif durable au-delà de son développement initial?

C'est à ce niveau que le gouvernement fédéral peut jouer un rôle important. Comme il assure le financement des projets ciblés dans ces collectivités, le gouvernement est en droit de poser ces importantes questions et de mobiliser les différentes parties prenantes en vue d'un véritable effort collectif.

Je vous remercie encore une fois de me donner l'occasion de participer à cette étude. Je serai ravie de répondre à vos questions.

• (1855)

Le président: Merci, madame Skivsky. Voilà un autre exposé intéressant pour la seconde fois, si je ne m'abuse, en trois mois à peine. Nous sommes très heureux de pouvoir vous accueillir de nouveau.

Nous allons maintenant débiter notre premier tour de questions. Chaque parti a droit à six minutes, et nous allons entendre d'abord les conservateurs.

Monsieur Scheer, vous avez six minutes.

L'hon. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins. Nous sommes heureux de vous voir. Je sais que la Fédération canadienne des municipalités n'en est pas à sa première comparution.

Madame Skivsky, je suis ravi de vous revoir. Je ne sais pas si notre greffier vous l'a dit, mais si vous témoignez une autre fois devant notre comité, votre quatrième comparution sera gratuite. Je pense que c'est ce que prévoit le Règlement...

C'est merveilleux de pouvoir compter sur votre expertise à tous pour guider le Comité dans son examen de ces questions très complexes qui sont aussi tout à fait cruciales pour les collectivités que nous représentons. Je vous suis vraiment reconnaissant de vos témoignages ainsi que de la contribution que vos organisations nous ont offerte par le passé.

Je peux vous assurer que du côté du Parti conservateur, nous accordons une grande importance aux infrastructures. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous avons pris lors de la dernière campagne électorale l'engagement très ferme de maintenir les niveaux de financement pour les infrastructures. C'est aussi ce qui explique notre grande déception à l'égard du bilan lamentable du gouvernement actuel quant au nombre de projets qui se concrétisent.

J'ai récemment inscrit une question au *Feuilleton*, et j'ai obtenu une réponse hier seulement. On m'a indiqué que le ministère de l'Infrastructure a laissé 8 milliards de dollars en fonds non utilisés entre l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel en 2015 et la dernière élection tenue en 2019.

Pas moins de 8 milliards de dollars destinés aux infrastructures n'ont pas été dépensés. On s'était engagé à utiliser ces crédits et on avait dit aux municipalités qu'elles y auraient droit, mais les dossiers du ministère lui-même révèlent que ces sommes n'ont pas été utilisées. Bien évidemment, la Banque de l'infrastructure du Canada, qui était censée générer des milliards de dollars en investissements privés selon le directeur parlementaire du budget, n'a été à l'origine d'aucun investissement semblable dans le cadre des projets en question.

Je considère donc que notre étude arrive à point nommé. Comme vous le savez, nous devons trouver une façon de régler les problèmes qui se posent et de redresser la barre pour que certains de ces projets puissent aller de l'avant.

Je vais peut-être d'abord m'adresser à M. Gamble.

Vous avez parlé des décisions imposées par les plus hautes instances. Je veux vous donner l'occasion de nous en dire plus long à ce sujet. Il faut notamment considérer que...

Je représente Regina, une ville qui a ses défis et ses besoins bien à elle. Le contexte n'est pas du tout le même qu'à Vancouver ou Halifax. Bien des maires auxquels j'ai eu l'occasion de parler au cours de ma carrière m'ont indiqué qu'ils se retrouvent parfois dans une situation très difficile du fait que les modalités de fonctionnement, les paramètres et les critères applicables sont établis par un gouvernement central à Ottawa. Il y a des besoins bien concrets à combler à Regina et, malgré le fait que les contribuables de cette ville ont payé leur juste part de ces programmes d'infrastructure, il n'est pas rare que les autorités municipales doivent constater que Regina ne satisfait pas vraiment aux critères établis en raison de sa taille et de son emplacement.

Je veux simplement vous donner l'occasion de nous parler plus longuement de cette nécessité d'offrir une flexibilité à l'échelon local et d'éviter le recours à une solution unique pour tous.

M. John Gamble: La souplesse et la flexibilité sont des éléments clés pour qu'un projet d'infrastructure puisse être couronné de succès. Il est tout à fait normal que le gouvernement mette en place des programmes prescriptifs dans le but d'obtenir certains résultats, mais ce n'est pas ainsi que l'on va régler tous les problèmes de toutes les municipalités. Il y a bien des municipalités au Canada qui n'ont pas besoin d'un système de transport léger sur rail. Il faut

tout de même dire qu'il y a de la place pour les deux types de programmes, et que ceux-ci se côtoient déjà dans une certaine mesure, mais il est surtout difficile de s'assurer que nous avons un nombre suffisant de programmes adéquats répondant aux besoins véritables. C'est là qu'interviennent l'évaluation et la planification des infrastructures.

Je vais me permettre une métaphore. Si vous êtes propriétaire, c'est une très bonne idée de vouloir installer des planchers de bois franc dans votre maison. Elle prendra de la valeur et ce sera plus agréable pour tout le monde. C'est un excellent investissement. Pour sa part, un autre propriétaire souhaite peut-être aussi installer des planchers de bois franc, mais doit d'abord faire réparer son toit. Que va-t-il faire s'il est prêt à réparer son toit, mais s'il trouve seulement des programmes à grande échelle pour les planchers de bois franc?

Il s'agit vraiment d'un appariement à faire entre, d'une part, les besoins et les objectifs des municipalités et des autres propriétaires d'infrastructures et, d'autre part, le financement disponible. C'est loin d'être chose facile. La situation s'améliore en raison des importants efforts déployés afin de mieux planifier la gestion des actifs, un exercice vraiment crucial. Si nous parvenons à étendre cet exercice d'évaluation des infrastructures à l'échelle nationale, et je sais qu'il y a encore beaucoup à faire à ce chapitre, je pense qu'il vaudra la peine d'investir tout le temps et les efforts nécessaires afin de bien faire les choses. Il s'agit en fait de permettre à toutes les municipalités de se doter des capacités suffisantes et de prêter une oreille attentive à celles qui possèdent déjà ces capacités.

J'aimerais par ailleurs revenir à l'autre élément dont j'espérais pouvoir traiter. Nous avons des municipalités qui ont investi des sommes considérables dans d'excellents plans de gestion des actifs, mais qui doivent tout de même revenir à la charge pour demander du financement, généralement pour chacun de leur projet, en espérant qu'il y ait un programme offert au moment où elles ont besoin de se doter d'un certain type d'actif. Pourquoi ne pas offrir une nouvelle option aux municipalités ou aux Premières Nations, à quiconque en fait s'est doté d'un plan, en indiquant que l'on va financer la mise en oeuvre de ce plan au cours des prochaines années, si bien qu'il ne sera pas nécessaire de s'adresser au gouvernement pour faire financer chaque nouveau projet, et ce, tant et aussi longtemps que ce plan est suivi? On évitera ainsi les situations presque comiques où une municipalité obtient des fonds pour le pavage et pave ses rues avant d'en obtenir l'année suivante pour ses égouts, ce qui l'oblige à arracher le nouveau pavage pour pouvoir effectuer les travaux.

Si les municipalités pouvaient profiter d'une plus grande latitude dans la mise en oeuvre de leurs plans, elles seraient mieux à même de planifier la séquence des projets d'infrastructure en s'assurant qu'ils s'imbriquent correctement. Nous aurions en outre également une bonne idée du genre de programmes dont nous avons besoin et de l'étendue de ces programmes.

J'espère avoir répondu à votre question.

● (1900)

L'hon. Andrew Scheer: Cela nous permet certes d'y voir plus clair.

C'est toujours difficile de poser toutes les questions qu'on voudrait, mais peut-être pourrais-je demander très rapidement à M. Frizzell de nous dire ce qu'il pense de ces 8 milliards de dollars non utilisés par le gouvernement pour des investissements dans les infrastructures. Nous essayons toujours de comprendre comment cela a pu se produire.

À la lumière de votre expérience avec la Fédération canadienne des municipalités, diriez-vous que c'est parce qu'il n'y avait aucun projet? Est-ce parce que les municipalités n'avaient pas besoin de ces fonds?

Y a-t-il des projets qui auraient pu être réalisés si le gouvernement avait trouvé le moyen de s'assurer qu'ils puissent aller de l'avant rapidement, ou est-ce simplement qu'il n'y avait pas de projets au titre desquels on aurait pu présenter une demande?

Le président: Monsieur Frizzell, vous avez la parole.

M. Garth Frizzell: Merci, monsieur Scheer. Je suis heureux de vous revoir après notre rencontre du mois de novembre alors que tous les représentants de la Fédération canadienne des municipalités étaient présents.

Comme les municipalités planifient cinq ans à l'avance, ce ne sont pas les projets qui manquent. Nous sommes conscients qu'il y a eu certaines lenteurs dans la mise en œuvre du programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC), mais nous avons assuré un grand nombre de projets à réaliser.

Je peux vous dire d'expérience que le programme a été efficace à certains égards. Dans ma ville, nous construisons une toute nouvelle piscine dont le financement municipal a été assuré à la suite d'un référendum auprès de nos citoyens. Il y a tout de même une contribution de 10 millions de dollars dans le cadre du PIIC qui permettra de nous doter d'une piscine dont les émissions de gaz à effet de serre sont réduites dans une proportion de 90 %. Comme elle est construite au centre-ville, certains de nos citoyens les plus vulnérables pourront en bénéficier.

Je peux donc vous confirmer que les projets sont nombreux et qu'il existe une grande diversité de ces projets qui sont pilotés par nos membres dans toutes les circonscriptions du Canada.

Concernant ce que disait M. Gamble au sujet de la gestion des actifs...

Le président: Monsi Frizzell, je vais devoir vous arrêter là. Vous pourrez peut-être glisser ce commentaire en répondant à une autre question. Nous sommes en train d'empiéter sur le temps du prochain intervenant. Merci.

Merci, monsieur Scheer.

Nous passons maintenant du côté des libéraux. Le temps de parole sera partagé entre M. Iacono et Mme Jaczek.

Monsieur Iacono, je présume que c'est vous qui commencez. Vous avez la parole pour les trois prochaines minutes, puis votre collègue, Mme Jaczek, suivra.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Je vous remercie tous d'être présents ce soir.

Monsieur le président, je suis très content d'entendre les remarques de M. Frizzell sur nos investissements ainsi que les commentaires de M. Gamble. Il a indiqué que nous avions alloué 15 milliards de dollars au transport en commun. Imaginez cela!

C'est presque le montant que les conservateurs prévoient de couper, en 2019.

Les nombreux investissements de notre gouvernement ont permis de mettre en œuvre divers projets visant à rendre nos communautés plus vertes, comme les 30 millions de dollars investis dans l'usine de biométhanisation de ma circonscription. Dans le cas particulier de Laval, je serais très curieux de savoir quels projets auraient été affectés par les coupes de 18 milliards de dollars planifiées par un gouvernement conservateur.

Ma question s'adresse au représentant de la Fédération canadienne des municipalités.

Selon vous, comment notre gouvernement peut-il s'assurer que nos investissements dans les infrastructures permettent de continuer à bâtir ces communautés vertes et inclusives?

• (1905)

M. Garth Frizzell: Je vous remercie beaucoup, monsieur Iacono. Excusez-moi, mais je dois continuer en anglais.

[Traduction]

Les programmes mis en œuvre ont été excellents. Nous les apprécions à leur juste valeur, mais la solution idéale pour les municipalités réside dans un financement prévisible, durable, écologique et inclusif. Il a été très bénéfique que l'on double la valeur du fonds de la taxe sur l'essence. C'est une mesure qui a été bien accueillie par nos membres de tout le pays.

Le fonds de la taxe sur l'essence est un outil qui a fait ses preuves. C'est un moyen très efficace de s'assurer que des fonds sont effectivement investis. Chaque municipalité veille à bien cerner ses besoins les plus criants. Nous arrivons donc facilement à trouver des projets dans lesquels investir nous avons acquis une vaste expertise de la réalisation de ces projets dans une perspective écologique et inclusive.

Peut-être pourrais-je demander à M. Gemmel de vous en dire davantage au sujet de la différence entre les programmes de subventions et les mesures de financement direct qui ont pris récemment des formes sans précédent.

M. Matt Gemmel (directeur, Politique et recherche, Fédération canadienne des municipalités): Merci, monsieur Frizzell. Je suis heureux d'être des vôtres aujourd'hui.

J'aurais quelques précisions à apporter. Pour ce qui est des investissements ciblés dans les infrastructures et de la distinction à faire entre les mesures de financement direct comme le fonds de la taxe sur l'essence — que l'on appelle maintenant le Fonds pour le développement des collectivités — et les programmes pour lesquels il faut présenter une demande, la Fédération canadienne des municipalités est d'avis que les deux ont leur place. Reste quand même, pour les motifs invoqués précédemment par MM. Frizzell et Gamble, qu'il est très avantageux de pouvoir compter sur la prévisibilité qu'offre une allocation directe, comme le fonds de la taxe sur l'essence, ce qui nous a toujours incités à soutenir qu'il s'agit du modèle à privilégier pour le financement des infrastructures.

La FCM juge par ailleurs important l'engagement de 15 milliards de dollars pour le financement des transports en commun. Il y a d'abord la prévisibilité que nous procurera, comme c'est le cas pour le fonds de la taxe sur l'essence, la création d'un fonds permanent pour les transports en commun. On s'est engagé à investir annuellement au moins 3 milliards de dollars dans ce fonds à compter de 2026.

Comme vous avez tous pu le constater dans vos régions respectives, il faut plusieurs années pour planifier les projets liés au transport en commun, et tout particulièrement les grands projets souterrains de transport léger sur rail. On parle d'un horizon de planification de 10 ans. Il est donc essentiel de bénéficier d'une prévisibilité à long terme. LA FCM se réjouit vivement de cet engagement.

Dans le cadre de la reprise économique à plus court terme, notre fédération est enchantée des sommes prévues pour le transport en commun en milieu rural ainsi que pour le transport actif, et applaudit les investissements consentis aux fins de la transition vers des véhicules à émissions faibles ou nulles pour le transport en commun.

Je tenais à souligner ces éléments importants de l'engagement de 15 milliards de dollars pour le transport en commun.

Le président: Merci, monsieur Gemmel, et merci, monsieur Iacono.

Madame Jaczek, à vous la parole.

Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.): Merci beaucoup.

Merci à nos témoins. J'ai certes pu constater que vous vous réjouissez du financement additionnel prévu pour les infrastructures dans le budget de 2021. Comme vous le savez, dans le cadre du volet Résilience à la COVID-19, nous avons élargi la portée du programme de manière à inclure les projets visant des écoles et des hôpitaux.

Je suis tout particulièrement ravie de l'inclusion des écoles. Ces projets vont permettre d'améliorer non seulement la ventilation, mais aussi le sort de nos écoliers du sud de l'Ontario en juin et en septembre alors que la chaleur est bien souvent accablante — le changement climatique étant une réalité pour la plupart d'entre nous. Je suis extrêmement heureuse que l'on puisse ainsi bonifier la ventilation dans nos écoles.

Madame Skivsky, vous avez parlé de la nécessité d'accélérer le processus d'approbation. Pouvez-vous nous faire quelques suggestions quant à la façon dont on devrait s'y prendre? Nous savons qu'un certain nombre de projets ont déjà été approuvés dans le cadre du volet Résilience, mais je vous serais reconnaissante de bien vouloir nous dire comment notre gouvernement pourrait améliorer le processus.

Mme Sandra Skivsky: Étant donné qu'il y a un si grand nombre de programmes qui ont été mis en oeuvre très rapidement, surtout en raison de la pandémie, je pense qu'il faudrait notamment miser sur ce qu'on pourrait appeler un fonds d'intervention rapide. Il y a des projets qui sont sans doute sur le point d'être prêts à démarrer. Dans le cadre d'un tel fonds d'intervention rapide, on pourrait se pencher sur les critères qui ralentissent le processus et créent un goulot d'étranglement, car les gens qui participent directement à la réalisation de ces projets, ceux qui font le travail de construction, continuent de nous faire savoir que les projets ne sont toujours pas

mis en branle à un rythme susceptible d'alimenter la confiance au sein de l'industrie.

Je ne parle pas ici de la totalité des programmes, mais il y a des cas comme celui-ci où il subsiste encore beaucoup d'instabilité, avec notamment des problèmes au niveau de la chaîne d'approvisionnement, et pour lesquels un fonds d'intervention rapide pourrait changer instantanément la donne en permettant de faire avancer les choses... Encore là, il s'agit de déterminer quels critères vous allez appliquer et de quelles conditions ils seront assortis. D'après ce que j'ai pu entendre, différentes provinces ont proposé des projets et sont restées sans nouvelles pendant un bon moment, et il y a aussi des projets qui devraient aller de l'avant, mais qui attendent encore les signatures finales.

Il faut vraiment que l'on puisse passer à l'action. À mes yeux, il ne suffit pas que l'on puisse dire qu'un projet est prêt à aller de l'avant. C'est ce qu'on dit quand un projet est retardé. Je veux vraiment voir la première pelletée de terre et les gens se mettre au travail.

• (1910)

Le président: Merci beaucoup, madame Skivsky et madame Jaczek.

Nous allons maintenant passer à notre prochain intervenant, M. Barsalou-Duval du Bloc québécois.

Vous avez la parole pour les six prochaines minutes.

[Français]

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

Bonsoir à tous nos témoins.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur Gamble. Dans votre allocution, vous avez évoqué un élément qui a retenu mon attention: il est important que les programmes mis en place par les gouvernements aient une certaine flexibilité. De notre côté, nous constatons que, au cours des dernières années, nous avons plutôt constaté l'inverse. Il y a plutôt un resserrement et une augmentation du nombre de critères. Par exemple, au Québec, le gouvernement fédéral ne cesse d'ajouter de nouveaux critères pour l'utilisation des sommes qui sont transférées, ce qui retarde les ententes et fait souvent en sorte que nous ne pouvons pas bénéficier de ces montants dans un délai raisonnable.

Trouvez-vous ce genre de pratique souhaitable?

[Traduction]

M. John Gamble: Oui, je dirais qu'il est effectivement beaucoup plus compliqué de faire approuver un projet, et ce, pour toutes sortes de raisons, dont certaines sont tout à fait justifiables. Il y a par contre d'autres situations où nous devrions simplement prendre un peu de recul pour nous demander si toutes ces étapes d'approbation d'un programme ou d'un projet sont vraiment nécessaires.

Mme Skivsky a parlé d'un fonds d'intervention rapide. Ce n'est pas nécessairement la meilleure des réponses, mais j'estime que nous devrions en fait avoir un plan d'urgence pour ce genre de situations et pouvoir en discuter lorsque nous ne sommes pas en pleine crise. Le pire moment pour élaborer un plan d'urgence, c'est lorsqu'on est en situation de crise. Si l'on établit un tel plan d'urgence permettant de consentir les investissements requis plus rapidement, on peut alors se demander pourquoi on ne procéderait pas toujours de la même manière. Je ne suis pas un expert en gestion, mais je pense qu'il y a là une possibilité d'amélioration continue.

Il convient aussi que l'on approuve les programmes, plutôt que les projets individuellement, et que l'on s'appuie pour ce faire sur un plan de gestion des actifs qui permet aux municipalités d'évaluer leurs besoins et de déterminer comment les différents projets vont pouvoir s'imbriquer pour y répondre. Une fois qu'on s'est mis d'accord sur cette vision, il y a toutes sortes de possibilités... Plutôt que d'exiger une demande pour chaque projet, vous pourriez nous dire que vous allez nous financer à hauteur de tel montant au cours des prochaines années pour mettre en oeuvre notre programme, ce qui nous permettrait d'aller de l'avant en ayant uniquement à vous démontrer que nous suivons effectivement le programme établi. Je pense que cela réglerait une grande partie des problèmes.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup.

Monsieur Frizzell, dans votre allocution d'ouverture, vous avez parlé de l'importance de permettre aux gens de prendre de bonnes décisions pour eux. Comme ils connaissent bien le terrain, ils doivent avoir cette possibilité.

Vous avez aussi abordé la question de la prédictibilité. Au Québec, nous avons le Fonds de la taxe sur l'essence, qui existe aussi ailleurs au Canada. Par le passé, les municipalités consacraient à d'autres projets le reste des montants qui ne correspondaient pas nécessairement aux critères du gouvernement fédéral. Aujourd'hui, ce n'est plus possible de le faire, et cela a été très fortement décrié par les municipalités du Québec.

Malheureusement, nous n'avons pas été capables de conclure une entente avec le gouvernement fédéral qui aurait permis de régler la question. Il s'agit, par exemple, du financement des centres communautaires, des hôtels de ville et des casernes de pompiers. En fait, il s'agit de l'essentiel des infrastructures dans les petites municipalités. Les grandes municipalités ont la possibilité d'investir l'argent ailleurs, mais les petites municipalités ne peuvent pas en faire autant.

La Fédération canadienne des municipalités désire-t-elle avoir accès à ce genre de flexibilité?

• (1915)

M. Garth Frizzell: Je vous remercie, monsieur Barsalou-Duval.

Comme je ne connais pas le vocabulaire technique en français, je vais répondre à votre question en anglais.

[Traduction]

La FCM reconnaît que les critères d'admissibilité — dont vous avez parlé — peuvent être améliorés, par exemple en ce qui concerne l'équipement des services d'urgence, les bâtiments municipaux ou les structures municipales de contrôle de l'eau, pour les projets admissibles dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence ou du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada.

Cela nous ramène à la discussion que je souhaitais lancer un peu plus tôt, à savoir le succès que nous avons connu avec notre Programme de gestion des actifs municipaux. Lorsque nous avons mis en place ce programme en partenariat avec le gouvernement fédéral, la participation des municipalités a été substantielle et presque immédiate, à tel point que la prolongation du programme a été largement saluée. Je vais demander à M. Gemmel de nous en parler, mais je peux vous dire que les programmes de gestion des actifs en place dans les collectivités sont reconnus et qu'ils ont du succès, ici à Prince George et partout au Canada.

Monsieur Gemmel, nous vous écoutons.

M. Matt Gemmel: C'est exact.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez parlé de la possibilité de donner du pouvoir aux municipalités. Comme l'a dit M. Gamble, une grande partie de cette autonomisation concerne le renforcement des capacités. Nous le faisons directement au moyen du Programme de gestion des actifs municipaux financé par Infrastructure Canada. Ce programme offre des possibilités considérables, d'autant plus que le Comité cherche à améliorer les résultats environnementaux, sociaux et économiques liés aux investissements dans l'infrastructure.

Il y a là une possibilité de soutenir les municipalités à l'échelle locale pour améliorer l'expertise technique, la capacité des ressources humaines et la formation sur la façon de concevoir, de planifier et de construire l'infrastructure afin d'atteindre ces résultats. Cet élément de renforcement des capacités est une solution importante à la juxtaposition entre les conditions du financement fédéral et la flexibilité ultime des municipalités.

Les municipalités accueillent favorablement et soutiennent pleinement les priorités que le gouvernement fédéral a établies pour l'infrastructure, surtout en ce qui concerne le climat, l'inclusion sociale et le développement économique. L'amélioration de la capacité des municipalités de concevoir et de construire de l'infrastructure, comme je l'ai dit, pour atteindre ces objectifs, est une façon vraiment efficace de travailler ensemble. C'est une façon d'acheminer l'argent rapidement et directement là où il est nécessaire et d'obtenir des résultats pour les Canadiens. L'argent n'est pas bloqué par de longs processus d'approbation.

Le président: Merci, messieurs Gemmel et Barsalou-Duval.

Nous allons maintenant passer au NPD.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins de comparaître aujourd'hui. Je suis ravi de poursuivre cette discussion à ce jour fort intéressante.

Je suis particulièrement heureux de voir mon ami, M. Frizzell, de Prince George, qui se trouve à seulement quatre heures de route de chez moi. Dans notre région du monde, cela revient à dire que nous sommes dans le même voisinage. J'aimerais commencer par M. Frizzell.

Ayant travaillé dans une administration locale pendant plus d'une décennie, je comprends la détresse des administrations locales face à la pandémie. Ma première question est la suivante. En ce qui concerne l'infrastructure, pourriez-vous décrire au Comité les répercussions de la pandémie sur le secteur municipal?

M. Garth Frizzell: Certainement, et merci, député Bachrach. Le titre honorifique était autrefois « votre honneur », mais je n'en suis plus sûr maintenant.

Les répercussions sont considérables, et nos budgets ont été anéantis. En ce qui concerne le fonds pour le transport en commun, au cours de la dernière année, avec une baisse de clientèle de 70 % à 90 %, nous avons eu de sérieux problèmes dans tout le pays, et nos budgets de fonctionnement en ont souffert. Cela signifie que nous avons dû immédiatement passer à l'action en réduisant nos dépenses d'infrastructure. À Prince George, par exemple, 25,9 millions de dollars en projets dont nous avons besoin — routes et eau, entre autres — ont dû être mis de côté et reportés.

À l'automne, nous avons vraiment applaudi le programme de relance sécuritaire, qui a eu un effet considérable sur les budgets de fonctionnement.

Les contrecoups du report ou de l'annulation des projets d'infrastructure sont substantiels. Il y a les emplois que ces projets de construction auraient permis de créer. De plus, à l'échelle du pays, les choses qui devaient être faites ne se font pas. Lorsque vous ralentissez l'économie à cause d'une pandémie, vous ralentissez par la même occasion la mise en place de l'infrastructure. Il ne s'agit pas de projets souhaités, mais de projets nécessaires, alors oui, il y a un effet substantiel sur toute la ligne.

Je tiens à dire qu'en particulier, la pandémie a vraiment mis en évidence les failles de notre réseau à large bande. La fracture numérique a vraiment été accentuée, parce que nous sommes obligés de compter davantage sur Internet dans tout le pays pour les soins de santé et l'éducation, et dans notre cas, pour les services du gouvernement provincial, comme les demandes de bulletin de vote pour nos élections locales. C'est substantiel, c'est important, et cela a été mis en évidence.

• (1920)

M. Taylor Bachrach: Monsieur Frizzell, vous avez mentionné l'Accord sur la relance sécuritaire, et je crois savoir que le financement d'urgence prévu par cet accord pour les opérations municipales et pour le transport en commun, en particulier, commence à s'épuiser. Est-ce quelque chose que vous entendez de la part de vos membres?

M. Garth Frizzell: Nous avons des besoins, et les besoins ne disparaissent pas. Nous accueillerions volontiers un autre engagement et nous serions heureux d'avoir d'autres discussions à ce sujet.

À l'heure actuelle, les municipalités font face à beaucoup d'incertitude. Beaucoup d'entre nous viennent de finaliser un budget ou en sont aux dernières étapes, et nous ne savons pas ce qui nous attend.

L'une des choses qui ont vraiment été mises en évidence au Canada tout au long de cette pandémie est le partenariat qui s'est établi entre tous les ordres de gouvernement. Nous ne nous sommes pas abandonnés les uns les autres. Nous nous sommes rapprochés pour résoudre le problème pour nos électeurs, et si c'est une leçon que nous pouvons retenir pour le Canada, merci. Nous en sommes reconnaissants.

M. Taylor Bachrach: En ce qui concerne le transport en commun en particulier, l'argent de la relance sécuritaire a aidé les services de transport en commun à survivre pendant cette période difficile où les recettes des boîtes de perception se sont essentiellement tarées.

Nous entendons maintenant ces sociétés de transport dire que le financement provenant de la relance sécuritaire ne durera pas éternellement. Quels sont les risques si les sociétés de transport ne reçoivent pas de soutien supplémentaire? Nous n'avons toujours pas vu le nombre d'utilisateurs remonter. Nous ne savons pas combien de temps cela va prendre. Quel est l'enjeu pour les réseaux de transport en commun du Canada?

M. Garth Frizzell: Permettez-moi de dire que l'effet le plus important a été celui des recettes du transport en commun. La fréquentation a été perturbée, et nous nous attendons à ce que ce soit préoccupant pour les années à venir. La reprise sera, comme je l'ai dit, éprouvante.

Nous devons tous travailler ensemble. Nous avons des engagements en matière de transport en commun qui sont en train de se concrétiser, mais nous avons besoin d'une solution plus durable pour le transport en commun et les déficits du budget de fonctionnement. Nous devons miser sur l'Accord sur la relance sécuritaire, et c'est une solution qui nécessitera la participation des provinces et des territoires.

Avec un soutien supplémentaire ciblé pour le fonctionnement, les municipalités ne seront pas obligées de réduire autant les services ou de reporter les projets d'immobilisations. Ce sont des choses qui créent des emplois, et si nous devons reporter des projets d'immobilisations dans les transports en commun pour couvrir nos déficits de fonctionnement, nous sommes tous perdants.

Nous sommes prêts à intensifier nos efforts. Nous voulons être des partenaires à part entière dans la reprise du Canada.

Le président: Il vous reste du temps pour une brève intervention, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Frizzell, je pense que beaucoup de gens ont accueilli favorablement le fonds permanent pour le transport en commun. C'est certainement quelque chose que le NPD réclame depuis longtemps.

Nous étions un peu inquiets de voir qu'il ne commence qu'en 2026. Est-ce quelque chose que vous entendez de la part de vos membres des grandes villes du Canada? Auraient-ils souhaité que ce fonds permanent pour le transport en commun soit mis en place plus rapidement, par exemple au cours de l'exercice actuel?

M. Garth Frizzell: Nous nous réjouissons de l'engagement du gouvernement à cet égard. Nous en sommes très heureux. Oui, nous avons obtenu un soutien substantiel de toutes parts.

Bien sûr, nous voulons toujours faire avancer les choses le plus rapidement possible. Nous allons célébrer les victoires. Nous sommes impatients de faire avancer les choses le plus rapidement possible.

• (1925)

Le président: Merci, monsieur Frizzell.

Merci, monsieur Bachrach, de vos excellentes questions.

Nous allons maintenant passer à notre deuxième tour, en commençant par les conservateurs.

Madame Kusie, vous avez la parole pour cinq minutes. Bienvenue.

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins d'être ici aujourd'hui alors que nous poursuivons cette étude.

Madame Skivsky, je vais commencer par vous.

Vous avez mentionné, dans votre dernière réponse, les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement. J'espérais que vous pourriez nous en dire plus sur les problèmes de chaîne d'approvisionnement auxquels vos membres sont confrontés.

Mme Sandra Skivsky: Je vous remercie.

Par où commencer?

Ne parlons même pas du coût des matériaux — nous avons tous entendu parler des prix du bois, de l'acier, de l'aluminium et des composants des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation. Pour n'importe quoi, il y a un problème de livraison, de disponibilité ou de coût. Pour certains produits, le prix n'est valable que pendant 24 heures. Comment faire une offre quand on ne sait pas quel sera le prix la semaine prochaine?

En plus de ce problème, nous devons nous débattre avec les problèmes de main-d'œuvre. Comme je l'ai dit, nous n'avons pas récupéré tout le monde. Je pense que les départs à la retraite dont nous parlons tous depuis des années commencent à se concrétiser, en particulier dans les métiers. C'est un travail physique difficile.

La productivité est en recul, et comme je l'ai dit, de nombreux problèmes se chevauchent. L'industrie se tire bien d'affaire et parvient à maintenir les normes de sécurité mieux que la plupart des autres secteurs, ce qui est positif.

Quand on planifie l'infrastructure, il faut tenir compte de ceux qui vont la réaliser, c'est-à-dire les constructeurs et les travailleurs. Nous devons également prévoir la formation et la disponibilité de cette main-d'œuvre.

La pire chose qui puisse arriver, c'est que le marché de la construction s'emballer et qu'en plus, il y ait toute une série de dépenses supplémentaires dans le secteur public. Vous vous retrouvez alors dans un marché surchauffé et il en découle dans ce cas une autre série de problèmes.

Tout ce qui permet d'avoir des plans un peu plus cohérents au fil du temps et d'avoir une idée de ce qui se passe chaque année... Il faudra évidemment faire des ajustements. C'est une situation fluide. La construction l'est toujours, mais plus il y a de planification, plus tout le monde est sur la même longueur d'onde, sachant ce qui se passe sur une courte période.

On peut faire des ajustements, mais si un programme doit injecter beaucoup d'argent ces années-ci, peu importe ce qui se passe sur le marché, tout le monde va avoir des problèmes — les municipalités, les gouvernements, le secteur privé et l'industrie de la construction elle-même.

Cette pandémie a porté un coup à la formation. Elle se poursuit, mais elle a été réduite. Nous avons des contraintes de capacité et ainsi de suite, pour essayer de préserver la sécurité de tous et d'aller de l'avant. Il est faux de dire que l'industrie fonctionne au maximum de sa capacité.

Mme Stephanie Kusie: Vous parlez de capacité. En ce qui concerne les chaînes d'approvisionnement, avez-vous déjà entendu parler de préoccupations concernant la capacité des ports?

Mme Sandra Skivsky: C'est probablement un enjeu plus lointain pour la plupart des entrepreneurs spécialisés, mais tout ce qui

limite l'entrée de produits... S'il est une chose dans le domaine de la construction, c'est qu'on essaie de s'approvisionner localement dans une large mesure. C'est plus rentable. Des produits viennent effectivement de l'étranger, et tout ce qui limite ce mouvement crée un effet d'entraînement.

C'est juste qu'en ce moment, c'est sans précédent, comme je l'ai dit — le prix des produits et la livraison... Dans notre propre organisation, nous essayons d'acheter un camion pour la formation, un gros semi-remorque, et on parle de décembre ou janvier peut-être. Vous multipliez cela à travers le pays, et vous pouvez voir que tout le monde est aux prises avec ce problème.

Je suis d'accord avec beaucoup de choses que M. Gamble et M. Frizzell ont dites. Je me concentrais un peu plus sur les collectivités éloignées et rurales auxquelles il est vraiment difficile de fournir des services et qui ont tendance à être mal servies. Il y a beaucoup de choses à prendre en compte du point de vue du bâtiment, de la construction et de la mise en œuvre, sans oublier les perspectives de tous les autres.

Je pense que j'ai plus que répondu à votre question.

● (1930)

Mme Stephanie Kusie: Je pense que oui. Je vous remercie beaucoup.

Le président: Merci, mesdames Skivsky et Kusie. Nous allons maintenant passer aux libéraux. Nous avons M. Rogers, et je crois que M. Rogers partage son temps avec M. El-Khoury.

Vous avez la parole en premier pour trois minutes, puis nous laisserons la parole à M. El-Khoury.

C'est à vous, monsieur Rogers.

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

Bienvenue à nos témoins. Je suis heureux de voir M. Frizzell, ancien directeur de l'assemblée des officiers de la FCM. J'ai une question à lui poser en sa qualité de président, bien sûr.

Lorsque j'étais maire et président du secteur municipal à l'échelle provinciale à Terre-Neuve-et-Labrador et membre du conseil d'administration de la FCM, l'un de nos sujets de discussion favoris, monsieur Frizzell, était la taxe sur l'essence, ce qu'elle pouvait faire pour les municipalités et l'importance de ce fonds au fur et à mesure de sa mise en place, comme nous l'avons vu au cours des dernières années.

Au cours de cette pandémie, bien sûr, notre gouvernement en a compris les effets sur les municipalités, grandes et petites, et a réalisé que vous étiez également en première ligne dans la lutte contre la COVID. Naturellement, pour cette raison, nous avons décidé de doubler le Fonds de la taxe sur l'essence. C'est une contribution importante pour les municipalités.

Monsieur Frizzell, si vous le pouvez, j'aimerais que vous parliez de l'importance de ce financement et de la flexibilité qu'il offre à vous et à votre organisation pour les besoins des collectivités.

M. Garth Frizzell: Merci, monsieur le président.

Monsieur le député Rogers, je suis ravi de vous revoir. Je suis vraiment heureux de voir toute la reconnaissance de l'expérience municipale autour de la table. Le Fonds de la taxe sur l'essence est absolument essentiel. Partout au Canada, c'est un moyen très simple et efficace d'obtenir des fonds du gouvernement fédéral pour les gouvernements locaux. Il nous donne la flexibilité de l'appliquer là où nous en avons besoin, de manière très différente dans tout le pays.

Partout au pays, on a salué la décision de doubler le Fonds de la taxe sur l'essence, comme je l'ai dit précédemment. C'est rapide et efficace. Les municipalités assument une responsabilité incroyable à l'égard de l'argent dépensé. Les municipalités forment un ordre de gouvernement qui, dans tout le pays, ne peut pas faire de déficits. Cela étant, l'accès à des fonds supplémentaires pour nos projets d'immobilisations est crucial, surtout en cette année où beaucoup d'entre nous ont dû reporter des projets d'immobilisations et souffrent d'effets dévastateurs sur les revenus de fonctionnement. Nos membres des provinces des Prairies en particulier ont été très durement touchés par la baisse des recettes municipales. Ces revenus supplémentaires — cet engagement qui pouvait être mis en œuvre si rapidement — sont les bienvenus et sont fort appréciés.

Est-ce que cela répond à votre question?

Le président: Merci, monsieur Frizzell.

C'est à vous, monsieur Rogers.

M. Churence Rogers: Monsieur le président, je vais céder le reste de mon temps à M. El-Khoury, qui a des questions à poser.

Le président: Merci, monsieur Rogers.

Monsieur El-Khoury, vous avez la parole pour les trois minutes qui restent.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury (Laval—Les Îles, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins et à nos invités.

Ma première question s'adresse à M. Gamble.

Les inégalités sociales qui existent dans nos communautés ont été exacerbées par la pandémie de la COVID-19.

Comment les investissements dans les infrastructures peuvent-ils contribuer à remédier à ces inégalités systématiques?

[Traduction]

M. John Gamble: C'est un peu comme demander d'évaluer la longueur d'un bout de ficelle. Il y a tellement de façons dont l'infrastructure peut avoir des effets sur la vie des gens.

Je peux vous donner en exemple une chose qui n'est peut-être pas considérée comme de l'infrastructure de base, soit le logement communautaire et les centres communautaires, et ce qu'on appelle parfois l'infrastructure souple. Quand des gens ont du mal à trouver du travail, parce qu'ils ne peuvent pas accéder à un lieu de travail, nous pouvons faire en sorte qu'ils se trouvent à proximité des emplois, ou créer des systèmes de transport en commun ou des systèmes de transport qui leur permettent d'accéder à des moyens de subsistance. De cette manière, un plus grand nombre de personnes peuvent contribuer à l'assiette fiscale et, ainsi, participer au financement de l'infrastructure.

L'infrastructure crée de la valeur. Nous devons trouver des moyens de capter cette valeur, afin qu'elle soit réinvestie et que nous obtenions cet effet cyclique. Elle crée des emplois à court terme, et pas seulement pour les ingénieurs et les constructeurs. L'infrastructure continue à générer des bénéfices bien après le départ de mes membres et des membres de Mme Skivsky, bien après que les gens ont rangé les plans, bien après la coupe du ruban, et bien après que tous ceux qui ont participé à la réalisation du projet ont terminé.

Ces actifs vont continuer à apporter des avantages pendant des décennies, et nous devons considérer l'infrastructure d'investissement en conséquence. Si nous voulons obtenir les meilleurs résultats — sociétaux, environnementaux ou économiques — nous ne devons pas considérer l'infrastructure comme une dépense à réduire au minimum, mais plutôt comme un investissement dont il faut tirer parti.

C'est le meilleur conseil que je puisse donner pour induire des changements sociétaux importants et obtenir l'infrastructure dont nous avons besoin. Cela contribuerait grandement à garantir que nous obtenons la bonne infrastructure.

Parfois, les marchés publics peuvent limiter les options de conception. Ils peuvent limiter la vision mise en œuvre. J'ai de nombreux membres qui ont de grandes idées sur la façon de résoudre les problèmes que vous soulevez. Nous ne voulons pas être paralysés par des tracasseries administratives inutiles ou par des marchés publics qui nous encouragent à être aussi peu imaginatifs que possible.

• (1935)

Le président: Merci, monsieur Gamble, et merci, monsieur El-Khoury.

Nous entendrons maintenant un député du Bloc.

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

[Français]

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

Ma question s'adressera à Mme Skivsky.

On entend souvent parler de l'important besoin d'infrastructures, mais on entend aussi beaucoup les municipalités parler du fait que les infrastructures coûtent cher, et c'est normal. Existe-t-il des moyens qui pourraient faire baisser les coûts? J'ai plusieurs idées en tête, mais je voudrais vous entendre à ce sujet.

Il semble que certains entrepreneurs hésitent à s'inscrire à certains programmes ou à des projets, parce qu'ils se demandent s'ils se feront payer l'année suivante, dans cinq ans ou dans 10 ans. Les entrepreneurs craignent parfois de ne pas réussir à avoir leur argent. Ils se disent qu'ils n'ont peut-être pas les reins assez solides pour attendre une aussi longue période avant de se faire payer.

Y a-t-il d'autres méthodes qui pourraient être mises en place pour favoriser nos entrepreneurs locaux? Une plus grande diversité d'entrepreneurs pourrait s'inscrire, tout comme des gens de l'endroit. Certains disent aussi que ce sont toujours les compagnies des grandes villes qui obtiennent les contrats et les petits sont souvent laissés pour compte.

[Traduction]

Mme Sandra Skivsky: Il est vrai que le nombre d'entrepreneurs qui soumissionneront pour certains types de projets a diminué. Nous espérons que lorsque le gouvernement fédéral mettra en place ces mesures de paiement rapide, il réussira à régler en partie les problèmes de paiement reliés à ces types de projets.

Je comprends votre argument. Lorsqu'un entrepreneur entame un projet, il doit y investir l'équivalent d'au moins deux mois de travail et de main-d'oeuvre avant de commencer à se faire payer. Il y a une limite au nombre de projets qu'il peut accepter aussi. Si un projet est trop gros, il se répercutera sur les liquidités de l'entreprise à tel point que tout retard de paiement pourrait être catastrophique.

Le regroupement de projets en mégaprojets n'est pas toujours propice pour attirer les entrepreneurs locaux. Si l'on divisait les contrats, on réussirait probablement mieux à susciter l'intérêt des entrepreneurs locaux.

Vous avez raison. Tout ce qui reporte les paiements est difficile pour un petit entrepreneur. Le bassin de soumissionnaires potentiels s'en trouve donc réduit, et comme je le disais, quand on regroupe plusieurs petits ou moyens projets en un seul grand projet, on exclut automatiquement certains joueurs.

Je dois aussi souligner que pour les dépenses en infrastructure, les entreprises canadiennes devraient obtenir un traitement préférentiel, parce que l'idée d'utiliser l'argent des contribuables canadiens pour payer des entreprises étrangères pique particulièrement la sensibilité des gens du NTCCC.

Bref, vous avez raison, ces projets pourraient être rendus plus accessibles.

• (1940)

Le président: Merci, madame Skivsky et monsieur Barsalou-Duval.

Nous entendrons maintenant M. Bachrach, au nom des néo-démocrates, pour deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur Frizzell, le dernier budget octroie 1,5 milliard de dollars à l'Initiative pour la création rapide de logements, mais ce sera bien loin de suffire pour atteindre l'objectif affirmé du gouvernement de mettre fin à l'itinérance chronique au Canada. Pouvez-vous nous dire ce qu'il faudrait, selon la FCM, pour atteindre cet objectif?

M. Garth Frizzell: Nous avons évalué, dans notre mémoire prébudgétaire, qu'il en coûterait 7 milliards de dollars. La nouvelle Initiative pour la création rapide de logements est la bienvenue et sera utile, mais nous avons encore fort à faire pour atteindre notre objectif commun de mettre fin à l'itinérance chronique.

Je céderai la parole à M. Gemmel, qui pourra vous donner plus de détails, mais c'est là un partenariat sans précédent, et ce lien direct entre le gouvernement fédéral et les administrations locales est non seulement le bienvenu, mais il est essentiel pour nous.

M. Matt Gemmel: Merci, monsieur Frizzell.

Il y a deux choses que je voudrais vous dire sur l'Initiative pour la création rapide de logements. Premièrement, il est particulièrement pertinent, aux fins de la discussion d'aujourd'hui, d'examiner les mécanismes utilisés pour verser des fonds aux autres ordres de gouvernement. L'Initiative pour la création rapide de logements est

un modèle à cet égard, en ce sens qu'elle ne suit pas strictement le modèle de l'entente de financement fédérale-provinciale-territoriale autant que d'autres mécanismes de financement du logement et de l'infrastructure. Elle permet de verser du financement directement aux municipalités sous forme d'allocation, en fonction de leur population et de leurs besoins. C'est tout un changement par rapport aux fonds octroyés pour le logement abordable jusqu'ici.

La deuxième chose qu'il vaut la peine de souligner, c'est que c'est un modèle de financement très novateur, parce qu'il répond directement au contexte unique que présente la pandémie de COVID-19. Du financement est offert aux municipalités, aux organismes à but non lucratif et aux fournisseurs de logements afin qu'ils puissent acheter des propriétés, des hôtels et des immeubles à logement à faible valeur marchande en raison de la pandémie, dans le but de réduire les coûts de fonctionnement totaux. Les municipalités et les fournisseurs de logement social dépensent une fortune en location de chambres de motel et d'hôtel afin d'offrir un logement d'urgence aux résidents les plus vulnérables de leur territoire. Or, la pratique exemplaire éprouvée consiste plutôt à leur offrir un logement permanent et dans certains cas, un logement supervisé associé à des services de soutien social et de santé. C'est ce qui, au final, est le plus rentable pour le contribuable.

Pour ce qui est des besoins, le gouvernement fédéral s'est engagé à mettre fin à l'itinérance chronique. Il s'agit là d'un objectif louable que la FCM et ses membres appuient pleinement. Il faudra, pour y arriver, beaucoup de ressources à long terme et un engagement financier à long terme.

L'engagement que nous avons vu dans le dernier budget est un investissement à la hauteur des attentes, mais il n'est pas aussi durable que nous le voudrions et reste encore loin des 7 milliards de dollars que la FCM et d'autres acteurs du domaine du logement estiment nécessaires pour offrir un logement permanent avec services de soutien à tous les Canadiens en situation d'itinérance, selon nos estimations.

Le président: Merci, monsieur Gemmel et monsieur Bachrach, de vos questions et interventions.

J'enchaînerai avec cinq minutes pour les conservateurs.

Monsieur Soroka, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Gerald Soroka (Yellowhead, PCC): Merci.

Monsieur Frizzell, vous avez parlé d'Internet. C'est très problématique pour beaucoup de personnes dans ma circonscription également. Je m'inquiète des échecs de ce gouvernement, qui est au pouvoir depuis six ans et a déjà utilisé cinq sources de financement différentes, mais n'arrive pas à communiquer adéquatement avec chacun des organismes de financement.

Je sais que les municipalités ne peuvent pas présenter de demande au titre de tous ces programmes de subventions, mais constatez-vous ou avez-vous entendu d'autres municipalités vous dire qu'on installe de la fibre optique ici et là pour relier une collectivité au réseau, mais qu'on saute par-dessus deux ou trois autres pour passer tout de suite à la suivante. Les services sont très mauvais au Canada rural. Est-ce votre expérience?

M. Garth Frizzell: Par votre intermédiaire, monsieur le président, je remercie M. Soroka.

Je commencerai par le sujet d'actualité, soit un incident dans une petite ville au nord-est de la miennne, Tumbler Ridge, qui a perdu toute connexion Internet après qu'un castor ait grugé la ligne de fibre optique. Pour la construction de nouvelles lignes, il s'agit là d'un incident ponctuel qui peut paraître drôle, mais ce n'est pas drôle pour le Canada rural, parce qu'il suffit d'un tracteur qui détruit une ligne ou de feux de forêt, comme ceux de 2017, qui ont rasé le nord de la Colombie-Britannique et y ont détruit des connexions Internet aussi.

Au stade de l'installation, effectivement, nous constatons qu'il arrive... Je pense à quelques exemples, dans mon coin, où l'installation passe d'une collectivité à l'autre, au fil du processus de consultation. Pour ce qui est du Fonds pour la large bande universelle, nous étions heureux de l'élargissement du programme, mais il y a un certain nombre de choses que nous réclamons du gouvernement fédéral.

Nous voulons optimiser le retour sur investissement grâce à une coordination efficace, par la FCM, entre les fournisseurs de services Internet et les administrations locales, de même qu'avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et avec les ministères et organismes fédéraux.

Nous voulons respecter notre engagement à accélérer le versement de fonds. Nous voulons simplifier les processus de demande et instaurer un guichet unique, particulièrement pour les petites collectivités dont vous parlez. Elles ont besoin d'aide. Elles ont besoin de soutien, parce qu'elles n'ont tout simplement pas assez de ressources.

Troisièmement, nous demandons de continuer de mesurer les progrès et d'en faire rapport, puis de réévaluer périodiquement les échéances et le niveau d'investissement public requis.

C'est urgent. Il faut connecter tous les Canadiens à Internet.

● (1945)

M. Gerald Soroka: Je sais que la taxe sur l'essence est très lucrative. Elle a été mise en place par le parti conservateur, en premier lieu.

Voici la question que j'aimerais vous poser: si l'on prenait les 2 milliards de dollars qu'elle génère et qu'on les divisait entre l'ensemble des municipalités, ce serait un bon financement stable et prévisible, mais le problème, c'est que pour une grande municipalité, elle ne représente que quelques centaines de milliers de dollars. On ne peut même pas paver 1 km de route avec ce genre de budget.

La FCM a-t-elle des recommandations à faire sur la façon d'utiliser cet argent ou n'en parlez-vous pas du tout?

M. Garth Frizzell: Merci.

Nous avons recommandé de doubler la taxe sur l'essence pendant trois ans au sortir de la pandémie.

J'aimerais souligner l'un des avantages du financement découlant de la taxe sur l'essence. Il permet non seulement de créer de nouvelles infrastructures, mais également d'entretenir l'infrastructure existante. Ce peut être extrêmement utile pour une petite comme pour une grande collectivité. Nous accueillerons toujours favorablement une augmentation de la taille du fonds, bien sûr, mais nous serions très heureux que la taxe double, tout simplement.

Merci.

M. Gerald Soroka: Ma prochaine question s'adresse à M. Gamble, monsieur le président.

Vous avez mentionné qu'il y avait beaucoup d'argent versé aux municipalités qui demandent du financement, mais pas nécessairement pour répondre à un besoin de leur collectivité. Elles présentent une demande parce qu'il y a une subvention offerte pour le réseau d'alimentation en eau ou une route, alors que c'est de logements dont elles auraient besoin, mais il n'y a pas de subvention pour le logement. Trouvez-vous qu'il vaudrait mieux adapter le financement aux besoins de chaque collectivité plutôt que d'offrir une subvention générique pour laquelle il faut présenter une demande?

M. John Gamble: Eh bien, je pense, encore une fois, que la solution passe en partie par les plans de gestion des actifs dans lesquels beaucoup de municipalités ont investi. Nous devons faire tout en notre pouvoir pour donner aux municipalités et aux autres collectivités les moyens de se doter d'un tel plan, c'est vrai pour les Premières Nations, en tout cas, parce qu'elles sont souvent moins outillées pour cela. L'idée, c'est d'offrir des fonds de contrepartie pour répondre aux besoins cernés par la population elle-même.

L'autre chose à laquelle j'ai déjà fait allusion, c'est qu'on pourrait donner une perspective plus générale à l'évaluation nationale des besoins en infrastructure, parce que l'infrastructure ne permet pas que de bâtir des collectivités. Elle permet de les relier entre elles et de favoriser le commerce et toutes sortes d'autres choses importantes.

Nous pourrions vraiment tenter de faire en sorte que les programmes soient de la bonne taille, qu'ils aient la bonne cible, puis pour revenir à la capacité des municipalités — je crois que c'est M. Frizzell qui en a parlé —, si les municipalités étaient plus en mesure de prendre des décisions, elles pourraient prendre une grande partie du fardeau du gouvernement fédéral, en cochant elles-mêmes les bonnes cases et en sélectionnant les bons filtres. Si nous pouvions confier aux élus et au personnel des collectivités elles-mêmes la responsabilité de veiller à ce que les fonds soient bien investis, de manière raisonnable, cela aiderait.

Il faut faire attention de ne pas jeter le bébé avec l'eau du bain pour atteindre notre objectif, mais je pense que toutes les parties doivent travailler un peu mieux ensemble.

● (1950)

Le président: Merci, monsieur Gamble, monsieur Frizzell et monsieur Soroka.

Nous entendrons maintenant notre dernier intervenant.

Monsieur Fillmore, vous avez la parole pour les cinq dernières minutes pour le Parti libéral.

M. Andy Fillmore (Halifax, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie infiniment nos témoins de s'être joints à nous ce soir pour nous faire part de leurs expériences et de leurs observations. C'est très important que nous vous entendions.

Je ne sais pas trop par où commencer. Mes collègues au Comité savent que j'ai été urbaniste pendant plus de 20 ans avant d'occuper cet emploi. C'est sous cet angle que j'aborde mon travail. On ne peut pas sortir l'urbaniste de l'homme, je suppose. Comme je suis de très près ce dossier, je tiens à ce qu'il soit très clair pour tout le monde que c'est en fait Paul Martin et le gouvernement libéral qui ont créé le Fonds de la taxe sur l'essence et exigé qu'il s'agisse d'un fonds communautaire intégré et durable, pour qu'il soit accessible. Bien sûr, c'était en réaction au régime de famine imposé aux villes sous le règne du gouvernement conservateur précédent. L'histoire s'est ensuite répétée, jusqu'à ce que le gouvernement libéral soit porté au pouvoir en 2015.

Nul besoin de remonter à très loin pour se souvenir du fameux rapport de la FCM sur l'état des infrastructures municipales, en 2014-2015. Je me rappelle une phrase en particulier: « c'est une bombe à retardement de responsabilité non financée ». J'ai sans doute cité ce rapport à toutes les portes auxquelles j'ai frappé pendant la campagne électorale de 2015.

Que de chemin parcouru depuis! Nous sommes maintenant rendus à investir dans l'infrastructure communautaire à long terme. Nous changeons l'apparence et la fonctionnalité de notre pays et de nos collectivités d'un océan à l'autre. Des milliers de projets ont été approuvés dans le cadre du PIIC, 180 milliards de dollars sont en jeu et bien sûr, je souligne que ce financement ne périra pas. Le financement ne périmera jamais. Les fonds inutilisés sont reportés à l'année suivante.

Juste comme nous commençons à avoir le vent dans les voiles est arrivée la COVID. Nous avons répondu à l'appel, encore une fois, avec le fonds sur la relance sécuritaire, qui a déjà été mentionné ce soir; la taxe sur l'essence doublera pour renflouer les coffres des municipalités en ce moment de besoin, et nous mettrons en place l'initiative pour la création rapide de logements. En fait, à deux endroits, à Halifax, des trous ont déjà été creusés la semaine dernière pour des projets s'inscrivant dans le cadre de cette initiative.

Il y a beaucoup de choses qui se passent. En fait, depuis le début de la pandémie, en mars 2020, nous avons approuvé plus de 3 100 projets d'une valeur de plus de 4 milliards de dollars en tout. La vaste majorité de ces projets sont déjà en cours. Ils ont commencé. Je dois vous dire que l'urbaniste en moi peine à y croire. J'ai attendu cela toute ma vie, et peut-être est-ce aussi le cas des témoins. Je ne pouvais qu'en rêver, à l'époque où je n'étais qu'un étudiant idéaliste, qui rêvait d'investir dans les collectivités de cette façon.

J'ai l'impression de m'être un peu vidé le cœur, mais je suis aussi très enthousiaste, comme vous pouvez le voir. J'ai hâte de voir le fonds de 1,5 milliard de dollars pour des bâtiments communautaires verts et inclusifs se concrétiser. Nous essayons de ce fait de relancer l'économie et de créer de l'emploi, tout en réduisant les émissions de GES, pour créer une économie inclusive et favoriser une reprise à laquelle tout le monde pourra participer. Investir dans les bâtiments communautaires, c'est une magnifique façon de le faire.

Madame Skivsky, vous avez particulièrement suscité mon intérêt quand vous avez fait le lien avec l'importance d'accroître la capacité locale et de miser sur les connaissances et la formation locales. Je me demande si vous ou quelqu'un d'autre pourriez nous parler un peu de l'incidence de ce programme sur les collectivités et sur notre relance.

Le président: Madame Skivsky, vous avez la parole.

Mme Sandra Skivsky: Je ne suis pas certaine de pouvoir vous en parler très efficacement. Pour revenir à ce que je disais concernant la formation et toutes les connaissances et compétences qu'on oublie, M. Gamble a mentionné que l'infrastructure resterait dans la société bien après que nous ayons tous fini de nous en occuper. Il faut donc nous assurer qu'il y ait des gens qualifiés pour prendre le relais. Il y a beaucoup de compétences dans les contrats de construction. Il faudrait y inclure aussi de la formation pour que la population puisse participer non seulement à la construction de l'infrastructure, mais aussi à son entretien, aux réparations et à toutes les interventions nécessaires ensuite.

Encore une fois, je pense ici aux collectivités éloignées, où chaque fois qu'une pompe brise, il faut faire venir quelqu'un par avion pour la réparer. Ce n'est plus ce qu'on veut. On veut créer plus de durabilité à la source.

M. Andy Fillmore: Quelqu'un d'autre veut-il intervenir sur cette question importante?

M. Garth Frizzell: Mon frère est président de la ligue de hockey mineur Sunshine Coast, donc je m'en voudrais de ne pas vous mentionner que nous nous occupons de 7 000 patinoires de hockey au Canada. C'est un élément central de notre culture. Nous aurions vraiment l'occasion d'accroître notre efficacité énergétique ici. C'est non négligeable, donc nous avons hâte de mener ce projet à bien. De fait, je pense que nous tiendrons demain notre premier webinaire sur l'accès aux fonds dans le cadre de l'Initiative de Renovation de bâtiments de loisirs.

Merci.

• (1955)

Le président: Merci, messieurs Frizzell et Fillmore.

Bravo à tous.

Nous avons entendu d'excellentes interventions et d'excellentes questions des députés.

J'aimerais saisir l'occasion, au nom du Comité, du gouvernement et de l'ensemble des députés de la Chambre des communes, pour remercier nos témoins d'avoir bien voulu nous accorder un peu de leur temps pour nous faire part de leurs réflexions et de leur expérience sur la collaboration avec le gouvernement fédéral, particulièrement dans le domaine de l'infrastructure.

J'ai moi-même été maire de Niagara pendant 14 ans, et je dois dire que c'est merveilleux de voir un lien si étroit entre le gouvernement fédéral et nos municipalités locales. Je ne devrais même pas dire les municipalités, mais les collectivités. C'est comme de dire la maison plutôt que chez soi quand on compare une municipalité à une collectivité.

Je vous remercie tous et toutes de ces interventions.

De même, je souhaite remercier sincèrement tous ceux d'entre vous qui ont mentionné la gestion des actifs, de même que le CCSP, auquel vous travaillez tous, bien sûr. Je sais qu'il est très difficile de capitaliser vos actifs et d'y adjoindre un plan de gestion des actifs pour prévoir les réparations et l'entretien nécessaires du début à la fin du cycle de vie, puis le remplacement de l'installation à la fin, évidemment. Je sais que bon nombre d'entre vous essaient vraiment d'accumuler suffisamment de réserves pour pouvoir faire tout cet entretien, puis pour remplacer ce qui doit être remplacé, au final. Vous commencez toutefois à le faire, et j'espère que notre aide vous est utile.

Encore une fois, merci pour tout ce que vous faites à l'échelle locale et merci de travailler en si étroite collaboration avec nous. Nous nous réjouissons à l'idée de travailler encore longtemps avec vous. Je vous souhaite à tous une excellente soirée.

Sur ce, j'informe les députés que c'est ici que se termine la portion publique de la séance. Nous enchaînerons avec la partie à huis

clos. Je vous donnerai à tous environ cinq minutes pour vous déconnecter et vous reconnecter.

Merci.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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