



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des comptes publics

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 124

Le jeudi 23 mai 2024

Président : M. John Williamson



Comité permanent des comptes publics

Le jeudi 23 mai 2024

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. John Williamson (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, PCC)): Je déclare la séance ouverte.

[Français]

Bonjour à tous.

[Traduction]

Bienvenue à la 124^e séance du Comité permanent des comptes publics.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous une forme hybride conformément au Règlement. Les membres assistent en personne dans la salle et peut-être à distance à l'aide de l'application Zoom, même si je ne vois encore personne en ligne.

J'aimerais inviter tous les membres à consulter les cartes sur la table pour obtenir des directives sur la façon d'empêcher les rétroactions acoustiques.

Veillez prendre note des mesures de prévention suivantes en place pour protéger la santé et la sécurité de tous les participants et en particulier de nos interprètes. Veuillez n'utiliser que les oreillettes noires approuvées qui sont devant vous. Les anciennes oreillettes grises ne doivent pas être utilisées. Veuillez tenir votre oreillette loin du microphone en tout temps. Si vous n'utilisez pas votre oreillette, placez-la face vers le bas sur l'autocollant qui se trouve généralement à votre droite, même s'il y en a un aussi à gauche.

Merci de votre coopération dans cette affaire.

Conformément à l'alinéa 108(3)g) du Règlement, le Comité commence son étude du « Rapport 4: Le Fonds national des corridors commerciaux — Transports Canada » des rapports 2 à 4 de 2024 de la vérificatrice générale du Canada renvoyé au Comité le mardi 19 mars 2024.

Avant de faire venir nos témoins, je vais tronquer un peu le quatrième tour. Nous n'arrivons pas toujours à le faire. Je crois savoir qu'il y a quelques pressions liées au temps et je veux m'assurer que nous passerons assez de temps avec notre délégation qui s'en vient. Si nous nous rendons au quatrième tour, au lieu de cinq minutes, les séries de questions et réponses seront de trois minutes, trois minutes, puis 90 secondes chacune pour les deux autres partis. Je crois savoir que des gens doivent partir d'ici 18 h 15 au lieu de 18 h 30.

Sans plus tarder, je souhaite la bienvenue à nos invités.

Nous recevons Andrew Hayes, sous-vérificateur général; Susie Fortier, directrice, et David Norman, directeur principal, du Bureau du vérificateur général. Merci à vous tous d'être venus.

Nous accueillons Stephanie Hébert, sous-ministre adjointe, Programmes; et Joshua LaRocque, directeur général, Programmes d'infrastructure de transport, du ministère des Transports.

Chaque organisation se verra accorder un maximum de cinq minutes pour présenter sa déclaration liminaire, après quoi nous passerons aux périodes de questions.

Comme à l'habitude, monsieur Hayes, vous avez les cinq premières minutes, s'il vous plaît.

M. Andrew Hayes (sous-vérificateur général, Bureau du vérificateur général): Monsieur le président, je vous remercie de me fournir l'occasion de discuter de notre rapport sur le Fonds national des corridors commerciaux, qui a été déposé au Parlement le 19 mars 2024.

J'aimerais reconnaître que l'audience se déroule sur le territoire traditionnel non cédé des peuples algonquins anichinabés.

Je suis accompagné aujourd'hui de David Norman, principal responsable de la vérification, et de Susie Fortier, la directrice qui a dirigé l'équipe de vérification.

Les vérifications ont examiné la conception et la mise en œuvre du Fonds national des corridors commerciaux, qui visait à améliorer le déplacement des marchandises dans l'ensemble du pays en renforçant le réseau des routes, des chemins de fer, des aéroports et des ports maritimes.

Le fonds a été lancé en 2017 avec un budget initial de 1,9 milliard de dollars. Ce budget a plus tard été élargi et se situe actuellement à 4,6 milliards de dollars.

Au moment de notre vérification, Transports Canada a approuvé 3,8 milliards de dollars pour financer 181 projets de transport devant être achevés d'ici 2028.

[Français]

Dans l'ensemble, nous avons constaté que Transports Canada avait fait un bon travail dans la conception et la mise en œuvre du Fonds. Le ministère avait recueilli et utilisé des données probantes sur l'état et le rendement des corridors de transport afin de cerner les goulots d'étranglement et d'autres contraintes en matière de fluidité. Cette approche fondée sur des données probantes avait appuyé la sélection des projets visant à combler les lacunes relatives à l'infrastructure.

Cependant, en raison des faiblesses dans la façon dont Transports Canada assurait la surveillance et la communication du rendement, il était difficile de déterminer si les projets avaient les effets escomptés. Il faut des années avant que des programmes d'infrastructure, comme le Fonds national des corridors commerciaux, donnent des résultats. Puisque le temps s'écoule, il est d'autant plus important de disposer d'un système rigoureux pour suivre le rendement afin que Transports Canada puisse déterminer la mesure dans laquelle le Fonds a contribué à l'amélioration du transport des marchandises.

Nous serons maintenant heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

• (1535)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hayes.

Je cède maintenant la parole à Mme Stéphanie Hébert pour cinq minutes.

Mme Stéphanie Hébert (sous-ministre adjointe, Programmes, ministère des Transports): Bonjour. Je tiens à souligner que nous nous trouvons aujourd'hui sur le territoire traditionnel des peuples algonquins anishinabe.

Je vous remercie de m'avoir invitée pour vous parler du Fonds national des corridors commerciaux.

Je m'appelle Stéphanie Hébert et je suis sous-ministre adjointe des programmes. Je suis responsable de la surveillance et de la mise en œuvre du Fonds national des corridors commerciaux.

[Traduction]

Je suis heureuse d'être accompagnée aujourd'hui de Joshua La-Rocque, directeur général responsable des programmes d'infrastructure de transport à Transports Canada.

[Français]

Comme vous le savez sans doute, le Fonds est essentiel pour assurer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

[Traduction]

Le Fonds national des corridors commerciaux appuie des projets qui visent à améliorer la chaîne d'approvisionnement du Canada en la rendant plus fluide, plus efficace et plus résistante aux perturbations. Depuis sa création en 2017, Transports Canada a lancé sept appels de propositions qui portaient essentiellement sur les thèmes suivants: faciliter le déplacement des marchandises dans les corridors commerciaux, répondre aux besoins et priorités uniques en matière de transport de l'Arctique canadien et de la région du Nord, diminuer la congestion dans les ports et optimiser les chaînes d'approvisionnement au moyen de la numérisation.

Dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, plus de 4 milliards de dollars du gouvernement fédéral ont été investis pour la concrétisation de 213 projets. Les projets couvrent l'ensemble des provinces et des territoires du Canada. Ils sont en cours dans les ports et les aéroports, et sur les autoroutes. Il s'agit aussi bien de projets d'infrastructure et de construction, d'études techniques et de faisabilité, que de projets qui visent à rassembler les partenaires pour l'utilisation de données et d'informations afin de réduire la congestion de la chaîne d'approvisionnement.

Je tiens à remercier la vérificatrice générale et son équipe pour ce rapport. Transports Canada a trouvé l'audit et ses conclusions très instructifs et le ministère a également trouvé utile de travailler avec

le Bureau du vérificateur général. Le BVG a examiné les sept appels de propositions, les décisions relatives aux projets, les accords de contribution ainsi que nos processus et procédés de contrôle.

[Français]

J'ai été heureuse de constater que le rapport fait état du bon travail accompli par le ministère en ce qui concerne la conception et la mise en œuvre du programme. Bien que l'audit ait donné lieu à des constatations positives, il a également fait ressortir deux points à améliorer. Transports Canada approuve les deux recommandations formulées dans le rapport à cet égard.

[Traduction]

La première recommandation, comme le BVG l'a souligné, concerne l'amélioration des processus de documentation de Transports Canada. L'audit a permis de constater que les appels de propositions étaient conçus pour s'appuyer sur des éléments probants et que les critères étaient transparents et ouverts. Je citerai la vérificatrice générale qui, lors d'une comparution antérieure devant le Comité, a noté que le programme était « un excellent exemple de prise de décisions éclairée ».

[Français]

Cela dit, Transports Canada doit mieux documenter les éléments de ses processus décisionnels. Il n'a pas toujours consigné ses méthodes d'établissement des priorités de projets.

[Traduction]

Transports Canada a élaboré un plan pour donner suite à cette recommandation, et veiller à ce que tous les processus et toutes les directives à l'intention du personnel soient mis à jour. L'approche sera utilisée pour le prochain appel de propositions, et toutes les nouvelles directives et les modifications seront apportées au processus cet été.

La deuxième recommandation porte davantage sur la manière dont Transports Canada suit les résultats des projets, puis les recueille et les analyse pour comprendre les répercussions générales du programme.

[Français]

Nous sommes d'accord avec la vérificatrice générale pour dire qu'il reste du travail à faire et que le moment est venu de le faire. Depuis le lancement du programme, les projets achevés représentent moins de 10 % de l'enveloppe financière totale du programme. Nous avons donc amplement de temps pour donner suite aux recommandations.

Comme l'indique le rapport, nous avons achevé certains travaux visant à repérer des indicateurs cohérents propres au projet, tels que le nombre d'emplois créés et la capacité supplémentaire ajoutée au réseau de transport.

[Traduction]

Pour tous les accords à venir et pour les projets en cours, nous travaillerons avec les bénéficiaires pour inclure ces indicateurs afin que nous puissions comprendre l'incidence des projets ainsi que du programme dans son ensemble. Nous mettrons également en place des outils et des directives à l'intention du personnel afin de nous assurer de recueillir les résultats des projets et de pouvoir facilement en rendre compte et les analyser. Nous prévoyons que ce travail sera terminé d'ici septembre 2025.

Pour conclure, nous tenons à remercier la vérificatrice générale et son équipe du travail effectué sur ce rapport. Le rapport est extrêmement important et il nous aidera à orienter notre travail dans le cadre de ce programme mis en place pour servir la population canadienne.

Merci, monsieur le président.

• (1540)

Le président: Merci beaucoup de votre déclaration liminaire.

Monsieur Muys, vous êtes le premier. Vous avez la parole pour six minutes, s'il vous plaît.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Merci, monsieur le président, et merci aux gens qui sont ici en tant que témoins aujourd'hui.

Nous parlons d'un programme de plus de 4 milliards de dollars de l'argent des contribuables. Je vous entends dire qu'il y a 213 projets. Cependant, le rapport de la vérificatrice générale a relevé d'importantes faiblesses dans la façon dont le ministère, Transports Canada, assurait la surveillance et la communication du rendement. C'est ce sur quoi nous allons nous concentrer. Par conséquent, il n'était pas clair si ces projets avaient les effets escomptés, ce qui est important, parce que la fluidité de nos chaînes d'approvisionnement est essentielle au commerce et à l'économie canadienne.

Dans ce contexte, à quel défi particulier le ministère a-t-il fait face dans la surveillance et la communication de ces résultats?

Mme Stephanie Hébert: Dans les accords de projet, ou les accords que nous avons conclus avec les bénéficiaires, nous avions des indicateurs spécifiques aux projets. C'étaient les indicateurs fournis par le promoteur ou que nous utilisions pour gérer les accords et le rendement.

Nous avons découvert que notre capacité de prendre ces indicateurs spécifiques aux projets et de les déployer de manière uniforme pour pouvoir raconter l'histoire globale du programme faisait défaut. Nous avons depuis mis cela au point, c'est donc noté dans le rapport. Nous avons établi cinq thèmes à l'intérieur desquels il y a 16 indicateurs. Nous les avons maintenant inclus dans nos accords de contribution pour l'avenir.

Cela dit, toutefois, nous reconnaissons que nous devons revenir en arrière. Il y a certains accords qui devront être négociés avec les bénéficiaires afin que l'on puisse inclure cet ensemble uniforme d'indicateurs, ce qui nous permettra de raconter l'histoire uniforme de la manière dont le programme se porte et les répercussions générales du programme.

M. Dan Muys: Je pense que, comme vous y avez fait allusion, les indicateurs de rendement initiaux dans le rapport de la vérificatrice générale montraient qu'ils n'étaient pas utilisables ou mesurables.

Pouvez-vous préciser et expliquer pourquoi ces indicateurs ont été jugés inutilisables? Comment les indicateurs de rendement révisés permettront-ils de remédier à cette situation dans l'avenir?

Mme Stephanie Hébert: Cela tient en partie à la création d'un nouveau programme et au travail avec les bénéficiaires. Nous avons vraiment travaillé avec les bénéficiaires pour essayer de créer des indicateurs mesurables. Nous avons appris avec le temps et nous avons reçu une excellente rétroaction quant à la façon dont ils devaient être améliorés, de sorte qu'ils soient plus mesurables. L'uni-

formité dans l'ensemble des projets est aussi quelque chose que nous devons introduire.

Pour donner un exemple concret et tangible, les retombées économiques sont un résultat important que nous voulons obtenir. C'est un rôle reconnu du programme pour ce qui est de faciliter les échanges et de soutenir l'économie canadienne.

Certains des indicateurs que nous recherchons actuellement et surveillons au moyen de projets précis sont la création d'emplois, les investissements obtenus grâce à l'investissement fédéral, les répercussions sur le produit intérieur brut et le déplacement de marchandises supplémentaires. Ce sont des exemples d'indicateurs spécifiques que nous utiliserons afin de pouvoir vraiment raconter l'histoire des retombées économiques d'un projet particulier.

M. Dan Muys: Vous avez dit que, selon les critiques découlant de la vérification, ces projets n'avaient pas démontré d'impact sur la fluidité et la résilience des corridors commerciaux. Vous avez parlé de certains des indicateurs, comme la création d'emplois, le PIB, etc.

Comment Transports Canada peut-il mieux aligner ces indicateurs pour refléter les améliorations réelles dans ces domaines?

Mme Stephanie Hébert: Je suis désolée, mais je ne suis pas sûre d'avoir bien compris la question.

M. Dan Muys: Peut-être que certains facteurs ont compliqué les choses au cours des premières années du programme. Vous avez dit qu'on a révisé certains de ces indicateurs et de ces mesures et que vous en faites le suivi.

À quoi pouvons-nous nous attendre?

• (1545)

Mme Stephanie Hébert: Vous pouvez vous attendre du ministère à ce qu'il soit en mesure de raconter l'histoire globale des effets cumulatifs des 213 projets que nous avons financés et de ce que cela signifie pour ce qui est de faciliter les échanges, la fluidité du transport et la façon dont nous nous assurons que nos corridors commerciaux résistent aux conséquences du changement climatique.

Cela me donne maintenant la possibilité de passer d'un projet spécifique assorti de résultats spécifiques à son déploiement réel et à la capacité de dire qu'il s'agit du résultat de l'investissement et que ce sont les résultats que nous obtenons pour les Canadiens.

M. Dan Muys: Vous avez dit qu'il y avait eu sept différents appels de propositions et de projets. Quel processus vous a permis de les classer par ordre de priorité? Il s'agissait certainement de l'une des critiques issues de la vérification, à savoir qu'il n'y avait pas nécessairement une bonne hiérarchisation pour ce qui est de savoir quels étaient les projets dignes d'intérêt.

Quelles lacunes avez-vous constatées, et comment ont-elles été améliorées?

Mme Stephanie Hébert: Ce que nous avons entendu ou compris était que, de bien des façons, nous n'avons pas bien documenté notre hiérarchisation.

Lorsque nous faisons un appel de propositions et que nous effectuons une évaluation, celle-ci est habituellement réalisée en deux étapes. Tout d'abord, nous cherchons à nous assurer que la demande est admissible et que la demande ou le projet présenté est bien aligné sur les objectifs du programme et nous aidera à faire avancer les objectifs.

Après cette première évaluation de l'admissibilité, nous avons tendance à avoir des comités d'examen multidisciplinaires où nous mettons à profit les connaissances et l'expertise qui représentent les différents modes de transport et qui peuvent vraiment nous aider à évaluer le mérite d'une proposition. Ces réunions ont tendance à se produire à l'échelle régionale, donc nous examinons tous les projets dans une région donnée qui veut comprendre ces projets, puis nous refaisons le processus à l'échelle nationale de manière à pouvoir adopter une approche holistique nationale.

Dans ce processus, on a abordé ces divers éléments. Je pense que ce qui nous a vraiment échappé, c'est la façon de bien documenter la manière dont nous avons effectué le calibrage et nous nous sommes adaptés. Si nous pensions qu'une région était particulièrement généreuse dans son évaluation et qu'une autre ne l'était pas, nous n'avons pas fait un bon travail pour ce qui est de documenter notre calibrage pour nous assurer que le processus d'évaluation était équitable et transparent, mais je dirais que...

Le président: Madame Hébert, je vais vous arrêter ici, parce que nous avons dépassé le temps...

Mme Stephanie Hébert: D'accord, je suis désolée.

Le président: ... mais je suis sûr qu'un député reviendra à vous.

Entretemps, madame Bradford, vous avez la parole pour six minutes, s'il vous plaît.

Mme Valerie Bradford (Kitchener-Sud—Hespeler, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de se joindre à nous aujourd'hui.

Madame Hébert, j'ai deux ou trois questions pour vous.

Transports Canada a approuvé 3,8 milliards de dollars pour financer 181 projets de transport, or environ 20 % ou 711 millions de dollars du budget approuvé est tout ce qui a été dépensé entre 2017 et 2023. Pouvez-vous expliquer pourquoi une si petite somme sur un budget de 3,8 milliards de dollars a été dépensée au cours de ces nombreuses années?

Mme Stephanie Hébert: Je vais céder la parole à mon collègue, Joshua LaRocque, qui pourra expliquer notre stratégie d'investissement.

Mme Valerie Bradford: Bien sûr, merci.

M. Joshua LaRocque (directeur général, Programmes d'infrastructure de transport, ministère des Transports): Merci, madame Hébert.

Dans le cadre des budgets successifs, l'enveloppe globale du programme a été augmentée au fil du temps. Nous avons eu des projets et des appels de propositions qui ont été lancés à partir de cette période initiale en 2017-2018 jusqu'au plus récent appel pour des projets numériques. Les premiers projets financés en 2017-2018 et certains des projets de l'appel de propositions pour l'Arctique et le Nord ont connu des retards en raison de problèmes de la chaîne d'approvisionnement ou du marché du travail durant la pandémie, et cela a entraîné un ralentissement des dépenses.

Nous voyons maintenant une accélération du rythme des dépenses pour les projets. Nous avons travaillé avec les bénéficiaires très attentivement pour examiner les calendriers de projet afin de comprendre le rythme des dépenses et de l'exécution de ces projets.

Mme Hébert a souligné qu'environ 45 projets sont achevés à ce jour. Dans le cadre de la portée de la vérification, par exemple,

30 projets avaient été achevés avant la fin de la portée en août, ce qui signifie que nous voyons même une accélération du rythme de l'achèvement des projets.

Nous pensons être en train de remettre les choses sur les rails, assurément, et ce rythme des dépenses va augmenter.

Mme Valerie Bradford: Merci de ces précisions.

Comment le Fonds national des corridors a-t-il influencé l'efficacité et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement?

Mme Stephanie Hébert: Pour répondre à cette question, je dois revenir aux objectifs du programme et à la façon dont nous atteignons ces objectifs.

Dans le cadre des divers projets que nous avons financés, nous pouvons vraiment démontrer que nous avons amélioré la circulation des marchandises et des gens, et ce, de manière très efficace et rentable.

De plus, nous reconnaissons l'importance du commerce pour l'économie canadienne. Je pense que le programme a vraiment été conçu... qu'il cherche à améliorer la circulation des échanges au Canada, mais aussi entre le Canada et d'autres pays. C'est quelque chose que l'on a reconnu pour ce qui est de l'importance du programme et de sa contribution au PIB et à l'économie.

Nous estimons que, dans le cadre du programme, nous allons créer environ 95 000 emplois.

Je pense que, lorsque vous avez cette fiabilité et cette prévisibilité concernant le déplacement des marchandises, cela souligne vraiment notre réputation comme précieux partenaire commercial.

Il est aussi important de souligner que le programme permet vraiment de nous assurer que notre chaîne d'approvisionnement peut supporter les répercussions du changement climatique. Il est très important de faire ces investissements de manière à avoir cette prévisibilité et cette fluidité, mais nous devons également positionner notre chaîne d'approvisionnement et notre système de transport de manière à pouvoir adopter une nouvelle technologie et à vraiment saisir ces occasions pour nous assurer qu'il s'agit d'un système moderne et efficace.

La dernière chose que je dirais, c'est que, dans le cadre des appels et des investissements ciblés, nous avons vraiment tenu compte des besoins uniques qui se présentent dans le système de transport de l'Arctique canadien et du Nord du Canada. Nous avons consenti des investissements stratégiques là-bas pour nous assurer qu'ils peuvent participer au système de transport du Canada et en profiter.

• (1550)

Mme Valerie Bradford: Merci.

Pouvez-vous nous donner une idée de la diversité des bénéficiaires du Fonds national des corridors commerciaux?

Comment le programme a-t-il soutenu les projets de transport dans des régions différentes du Canada?

Mme Stephanie Hébert: Pour ce qui est des demandeurs admissibles, nous travaillons en étroite collaboration avec les provinces et les territoires. Nous travaillons en étroite collaboration avec le secteur privé, ainsi qu'avec les organisations autochtones et les groupes sans but lucratif. De nombreuses entités sont en mesure de participer au programme et d'en profiter.

C'est un programme dans lequel nous finançons tous les modes différents, qu'il s'agisse des modes maritime, ferroviaire, routier ou aérien. Souvent, nous avons également des projets multimodaux, ce qui témoigne vraiment de l'interconnectivité. Il faut également mentionner le déplacement des marchandises et des gens.

Pour donner un exemple tangible et concret, dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, nous finançons un projet routier avec la Nouvelle-Écosse. Il s'agit de la Transcanadienne, la route 104. Le but est de s'attaquer à un goulot d'étranglement que nous constatons sur l'autoroute. Nous savons que c'était un secteur où circulaient 15 000 véhicules, y compris 5 000 camions. Lorsque vous avez ce corridor le long du trafic automobile, cela peut vraiment devenir un enjeu de sécurité, et il était donc très important pour nous de s'y attaquer.

Nous savions que, en nous y attaquant conjointement avec la Nouvelle-Écosse, nous allions en fait faciliter les échanges et le déplacement des marchandises dans la région atlantique. C'était une région où 50 % du commerce se faisait vers Terre-Neuve. Nous avons pu voir comment ces investissements stratégiques ont permis de créer un système de transport plus sûr, mais ont aussi aidé à déplacer et à faciliter le déplacement des marchandises et le déplacement sécuritaire des personnes.

Mme Valerie Bradford: Comment le fonds a-t-il permis d'attirer des investissements du secteur privé dans les infrastructures de transport du Canada?

Mme Stephanie Hébert: L'une des caractéristiques intégrées dans le programme, c'est que le gouvernement fédéral n'est pas le seul bailleur de fonds des projets. Nous fournissons un pourcentage des fonds, et nos fonds ont permis de stimuler des investissements d'autres sources, qu'elles soient publiques ou privées.

Dans le cadre des 4 milliards de dollars que le gouvernement fédéral a investis, nous avons pu stimuler plus de 10 milliards de dollars d'investissements de façon générale. Je pense que cela a vraiment permis d'amener beaucoup plus loin ces investissements, mais cela nous permet également de travailler en étroite collaboration avec nos partenaires du système de transport.

Le président: Merci.

Malheureusement, votre temps est écoulé.

[Français]

Maintenant, je cède la parole à Mme Sinclair-Desgagné pour six minutes.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné (Terrebonne, BQ): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins du Bureau de la vérificatrice générale et du ministère des Transports d'être ici.

Ce rapport est très nuancé, car il montre à la fois les côtés positifs et les côtés négatifs du Fonds national des corridors commerciaux. Par contre, il ne montre pas, car ce n'est évidemment pas son rôle, le retard monumental du Canada en transport. Il ne montre pas à quel point le Canada est à des années-lumière de la modernité en ce qui concerne le transport ferroviaire, par rapport à ailleurs dans le monde.

Madame Hébert, vous avez mentionné à plusieurs reprises la sécurité du transport, que ce soit celui des marchandises ou celui des particuliers. Ce comité s'est penché à plusieurs reprises sur cet enjeu dans le transport ferroviaire et sur le travail de Transports

Canada à cet égard. Force est de constater que ce comité n'a obtenu que des réponses incomplètes, voire aucune réponse, à ses questions sur la sécurité ferroviaire.

Beaucoup d'argent a été investi dans le Fonds national des corridors commerciaux, bien que seule une infime portion de ce qui avait été prévu au budget ait été réellement investie. Pourquoi ne pas avoir investi ces sommes dans la sécurité ferroviaire? Pourquoi ne pas prendre le temps de répondre à ce comité quand il vous pose des questions aussi primordiales que celles qui pourraient permettre d'éviter des déversements et des explosions, comme celle de Lac-Mégantic, qui a malheureusement coûté la vie à des personnes il y a quelques années seulement?

S'il vous plaît, veuillez répondre à nos questions.

● (1555)

Mme Stephanie Hébert: Pour répondre à votre question, je vais vous donner des chiffres et des détails du programme des Fonds nationaux des corridors commerciaux. Je pourrai également me tourner vers mes collègues pour qu'ils vous parlent un peu des autres programmes que met en œuvre Transports Canada, qui visent à améliorer la sécurité ferroviaire en collaboration avec les communautés.

[Traduction]

Les projets qui permettront d'améliorer la fluidité du commerce ferroviaire sont un domaine sur lequel nous nous sommes concentrés. Nous sommes en train de mener plus de 43 projets ferroviaires. Nous avons investi environ 475 millions de dollars.

Certains de ceux-ci incluront une capacité supplémentaire — la capacité supplémentaire de déplacer des marchandises —, mais il s'agit aussi parfois de passages à niveau et il s'agit aussi de la façon dont ces corridors commerciaux interagissent avec les collectivités et de la façon de s'assurer que c'est sécuritaire. Grâce à ces investissements, nous aidons à soutenir cela par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux.

[Français]

Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous fournissons également d'autres programmes. Nous nous ferons un plaisir de transmettre au Comité l'information sur les projets qui ont été financés par ces autres programmes qui visent à accroître la sécurité ferroviaire. Ce sont des projets que nous réalisons conjointement avec les communautés.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Je vous remercie de cette réponse.

Dans bien des cas, ce n'est pas nécessairement une question de nouveaux investissements, mais plutôt d'application des règles en place.

Nous avons posé à plusieurs reprises des questions sur les taux de conformité des différents transports qui n'ont pas été vérifiés. Le Comité n'a d'ailleurs pas reçu les taux de conformité de 2022-2023. Nous n'avons obtenu aucune réponse malgré les différents appels que nous avons faits à Transports Canada. Je veux bien entendre parler des nouveaux investissements — c'est tant mieux s'il y en a —, mais, le problème, c'est que nous n'avons même pas de réponses à propos de l'application des lois en vigueur pour pouvoir justement garantir la sécurité.

Encore une fois, c'est bien d'entendre parler de nouveaux programmes et d'autres programmes qui vont sûrement, peut-être ou éventuellement aider l'économie québécoise et l'économie canadienne, mais qu'en est-il de la sécurité? C'est elle qui devrait primer.

[Traduction]

Mme Stéphanie Hébert: Monsieur le président, ce que je dirais, c'est que dans le cadre de mon rôle de sous-ministre adjointe des programmes, je suis responsable de travailler avec différentes organisations et collectivités, y compris des exploitants ferroviaires, pour examiner des projets afin d'augmenter la fluidité de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que la sécurité de nos activités ferroviaires.

En ce qui concerne la question...

[Français]

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Pouvez-vous me donner des exemples concrets? Par exemple, quand vous dites que vous travaillez à la sécurité ferroviaire, avez-vous des exemples concrets à m'offrir?

[Traduction]

Mme Stéphanie Hébert: Monsieur le président, je vais faire très attention de ne pas m'écarter de mon mandat en répondant à la question. Dans le cadre de mon mandat, je suis responsable de la prestation des programmes. Je ne m'occupe pas de la sécurité et de la surveillance en matière de sécurité.

Ce que je peux vous dire, cependant, c'est que la sécurité ferroviaire est une priorité pour Transports Canada. C'est une chose à laquelle nous nous sommes engagés. Il y a un certain nombre de mesures que le ministère a mises en place, comme ralentir la vitesse des trains dans les régions métropolitaines. Pour ce qui est du renforcement de la sécurité des trains et des déplacements non contrôlés, un certain nombre d'exigences différentes sont en place.

Toutefois, je ne suis pas la sous-ministre adjointe de la sécurité et de la sûreté. Si je parlais de ces différents éléments, j'outrepasserais vraiment mon autorité.

• (1600)

[Français]

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Ce sera tout, monsieur le président.

Le président: D'accord, merci beaucoup.

[Traduction]

Le suivant est M. Desjarlais.

Vous avez six minutes.

M. Blake Desjarlais (Edmonton Griesbach, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à remercier les vérificateurs et leur équipe d'avoir produit cette vérification. Il n'arrive pas souvent — et c'est tout à l'honneur du gouvernement — qu'un programme reçoive un tel examen positif, disons-le ainsi.

Certaines recommandations ont été présentées ici, et nous avons entendu les représentants de Transports Canada dire qu'ils acceptent ces recommandations. J'espère que ces recommandations, surtout en ce qui concerne la transparence, sont respectées.

Je veux porter mon attention sur le principe de la négociation collective, une chose que Transports Canada connaît probablement très bien. C'est un droit constitutionnel pour les Canadiens. Tout le monde au ministère des Transports sait probablement que le plus grand risque pour nos chaînes d'approvisionnement tient non seulement à une infrastructure croupissante dont ce programme, je suis heureux de le souligner, s'occupe, mais aussi au traitement réel des personnes qui s'occupent de cette infrastructure, de ces trains et qui travaillent sur les voies ferrées.

Vous savez probablement qu'il y a une grève en cours. C'est une grève qui place les bons travailleurs, les Teamsters, dans une position où ils sont forcés d'obtenir une nouvelle convention collective. Si j'ai bien compris, la convention collective est retardée. Au cours des dernières heures, par exemple, on s'inquiétait du fait que le gouvernement, par l'entremise de Transports Canada, puisse recommander une loi de retour au travail. C'est un domaine dans lequel nous voyons souvent les libéraux et les conservateurs unir leurs forces. Ils adorent légiférer pour retourner les travailleurs au travail. Ils adorent s'assurer que les travailleurs n'ont jamais la chance de faire d'excellents salaires.

Les conservateurs aiment parler d'excellents salaires, comprenez-moi bien. Ils disent que les Canadiens ont besoin d'excellents salaires, mais ils ne parlent jamais de la façon d'en obtenir. J'informe les députés conservateurs qu'on obtient d'excellents salaires en s'assurant d'avoir des syndicats puissants. Les syndicats puissants obtiennent d'excellents salaires.

La première ministre de l'Alberta cherche à faire du premier ministre un allié. Elle lui a écrit une lettre le 6 mai, dans laquelle elle dit ceci:

Le gouvernement du Canada doit faire tout ce qui est en son pouvoir pour aider les parties à parvenir à des accords négociés. En cas d'arrêt de travail, votre gouvernement doit être prêt à utiliser tous les outils à sa disposition pour y mettre fin rapidement, y compris, au besoin, une loi de retour au travail.

C'est un exemple de coalition d'affaires qui existe à Ottawa et qui met les travailleurs à terre depuis des générations. En tant que membre du Parti travailliste de notre pays, je suis profondément préoccupé par cette question. Alors que les Canadiens font face à la crise du coût de la vie, nous voyons la possibilité d'une perturbation massive de nos chaînes d'approvisionnement parce que des entreprises, comme le CN mégarentable qui vient de générer au cours des 12 derniers mois plus de 9 milliards de dollars de profit, ne veulent pas fournir leur juste part.

Je sais qu'il est probable que les représentants ici disent que cela ne fait pas partie de leur mandat, mais avant qu'ils le fassent, je dirais que la Constitution, que nous avons tous juré de protéger, est un mandat que nous devons tous respecter.

Dans le cas de vos conversations avec le sous-ministre dont vous relevez, n'avez-vous jamais envisagé, en particulier en ce qui concerne votre mandat de créer la résilience de nos chaînes d'approvisionnement pour empêcher les perturbations, d'une manière ou d'une autre, des recommandations qui protégeraient les droits des travailleurs à la négociation collective?

Mme Stéphanie Hébert: Monsieur le président, ce que je peux dire concernant ma participation et mon soutien, c'est que, premièrement, nous surveillons et suivons les possibilités d'une perturbation du travail et les répercussions que cela peut avoir sur une chaîne d'approvisionnement. Ce que je peux dire au Comité, c'est que nous travaillons en étroite collaboration avec Travail Canada dans ces situations particulières.

Deuxièmement, nous travaillons également avec des partenaires de la famille fédérale pour étudier comment nous pouvons nous assurer que les Canadiens ont accès à des emplois de qualité, cerner les secteurs où il y a des pénuries de main-d'œuvre et voir comment nous pouvons fournir des occasions de combler ces pénuries de main-d'œuvre au sein du secteur du transport. C'est un autre domaine que nous soutenons.

Le troisième et dernier point, c'est que nous avons récemment mis sur pied un bureau de la chaîne d'approvisionnement, qui travaille en étroite collaboration avec tous les partenaires du continuum de la chaîne d'approvisionnement.

Juste pour être...

M. Blake Desjarlais: Madame Hébert, je dois vous arrêter juste à cause du temps. Ne vous méprenez pas, je suis sensible à votre réponse. J'apprécie votre engagement à veiller à ce que, dans le cas, par exemple, d'une perturbation de la chaîne d'approvisionnement résultant d'un conflit de travail... Ma question, plus particulièrement à ce sujet, est de savoir si vous avez recommandé dans cet examen que, en aucun cas, les droits constitutionnels des travailleurs ne soient suspendus ou si vous avez, en fait, recommandé que ces droits soient suspendus.

• (1605)

Mme Stephanie Hébert: Monsieur le président, mon travail, mon rôle et mon attention portent sur la gestion du Fonds national des corridors commerciaux. Dans ce cas particulier, mes recommandations porteraient précisément sur le financement et les différents projets que nous recommanderions de financer.

M. Blake Desjarlais: Appuyez-vous le droit constitutionnel des travailleurs de négocier collectivement?

Mme Stephanie Hébert: Je pense avoir dit précédemment, monsieur le président, que Transports Canada travaillera en très étroite collaboration avec nos collègues de Travail Canada pour faire face à cette situation et à toute interruption de travail potentielle, et nous tiendrons compte d'autres considérations. Nous travaillerons en étroite collaboration avec nos collègues de Travail Canada.

M. Blake Desjarlais: Cela perturbe considérablement la capacité des travailleurs à négocier collectivement de façon convenable lorsqu'ils savent, comme le recommande la première ministre Danielle Smith, que le gouvernement peut simplement sortir une carte pour signifier leur retour au travail, qu'ils n'obtiendront pas la sécurité qu'ils revendiquent, qu'ils n'obtiendront pas les salaires qu'ils demandent, qu'ils n'obtiendront pas l'équilibre travail-vie personnelle qu'ils réclament.

L'essentiel ici est que nous devons adopter une approche pangouvernementale afin de faire respecter les droits constitutionnels des Canadiens. Ce n'est pas que je sois déçu de votre réponse. J'espère simplement que, dans votre examen de la perturbation de la chaîne d'approvisionnement... À mon avis, ce n'est pas seulement l'infrastructure qu'il est important d'examiner; ce sont aussi les gens qui font fonctionner cette infrastructure. L'investissement le plus important que le gouvernement puisse faire est de garantir leur sécurité sur les chemins de fer, de leur permettre d'obtenir de bons salaires et de pouvoir rentrer chez eux avec d'excellents salaires grâce à leurs syndicats puissants.

C'est le bon sens. C'est le véritable pouvoir que nous pouvons donner aux travailleurs du pays.

Le président: Merci, monsieur Desjarlais.

M. Blake Desjarlais: Lors de mon prochain tour, j'espère que nous pourrions discuter des manières dont nous pouvons améliorer les choses.

Le président: Merci beaucoup.

Nous entamons notre deuxième tour.

Monsieur Viersen, vous avez la parole pour cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier les témoins de leur présence aujourd'hui ainsi que le Bureau du vérificateur général de son rapport à ce sujet. J'apprécie le travail qu'ils ont accompli à cet égard.

Je suis ravi que les représentants du ministère des Transports soient ici aujourd'hui pour que je puisse leur poser quelques questions. La dernière fois, mes questions concernant le rapport portaient davantage sur la politique, et la vérificatrice générale m'a assuré que le Bureau n'intervenait pas dans les domaines des politiques. Cependant, je suis sûr que le ministère le fait, et je suis donc heureux qu'ils soient ici.

Le rapport parle de surveiller la fluidité de nos corridors commerciaux et du transport, et j'ai trouvé très intéressant, étant donné les mots « fluide » et « fluidité », que les pipelines ne figurent pas du tout dans le rapport. Nous avons des ports, des aéroports et des autoroutes, mais pas de pipelines. Il me semble que la politique du gouvernement qui s'oppose au fait de donner carte blanche à des projets de pipeline partout au pays aurait des conséquences importantes sur notre capacité d'acheminer les produits canadiens vers les marchés.

Lorsque j'ai été élu en 2015, 14 grands projets de pipeline étaient à l'étude. L'un de ces pipelines a en fait été construit après que le gouvernement a acheté le projet à l'entreprise qui essayait de le construire. Nous avons vu les conséquences inimaginables de la non-construction de pipelines sur d'autres domaines du réseau de transport. Comme le pétrole ne passait pas par les pipelines, il se retrouvait ensuite sur le chemin de fer. Nous avons entendu parler de la tragédie de Lac-Mégantic comme l'un des résultats de cette situation. Cependant, nous avons également vu à plusieurs reprises des cas où le bois d'œuvre ou les céréales ne peuvent pas sortir du Nord de l'Alberta parce que le pétrole utilise tout le trafic ferroviaire.

Je crois que nous avons le projet de loi C-69, qui a influé sur la capacité de construire des pipelines, et nous avons le projet de loi C-48, qui, même si nous pouvions construire les pipelines, ne nous permettrait peut-être pas d'expédier les produits.

Avez-vous remarqué que certains des projets pour lesquels le financement avait été approuvé n'ont pas pu aller de l'avant à cause des projets de loi C-69 et C-48?

Mme Stephanie Hébert: Non, pas d'après notre expérience.

M. Arnold Viersen: Comment évaluez-vous que cela n'a pas été le cas?

Mme Stephanie Hébert: Jusqu'à maintenant, seulement huit promoteurs de projets se sont retirés. Souvent, leur retrait peut être attribuable à divers facteurs. Parfois, la portée du projet ou son financement a changé. Il peut y avoir des augmentations de coût qu'ils ne sont plus en mesure d'assumer. Différentes circonstances entrent en jeu.

En fin de compte, si un promoteur de projet fait face à des difficultés, nous essayons vraiment de travailler de manière proactive avec lui pour déterminer s'il existe des solutions que nous pouvons aider à négocier et à trouver. Dans le cas de hausses de coûts, par exemple, provoquées par la pandémie et par différentes contraintes de la chaîne d'approvisionnement, nous avons souvent essayé de faire deux choses. D'abord, nous examinons s'il est possible de modifier la portée des projets. Ensuite, nous nous demandons s'il est possible de les aider à trouver d'autres partenaires financiers afin que le projet puisse continuer. Dans le cas contraire, s'il semble que nous devons envisager d'augmenter le financement, nous devons alors vraiment veiller à disposer d'une justification très solide pour toute augmentation des coûts du projet et pour appuyer les raisons pour lesquelles nous accorderions un financement accru.

• (1610)

M. Arnold Viersen: Les pipelines semblent être un facteur déterminant dans l'acheminement des produits vers les marchés, et pourtant je n'ai rien remarqué dans... est-ce parce que les pipelines sont réglementés ou coordonnés par quelqu'un d'autre plutôt que par le ministère des Transports?

Mme Stephanie Hébert: De manière générale, c'est le ministère des Ressources naturelles qui serait responsable des pipelines en collaboration avec d'autres. Nous n'avons jamais eu de demande liée aux pipelines; je pense donc que c'est quelque chose que les gens considèrent, en général, comme ne relevant pas de notre compétence.

Cela dit, comme je l'ai mentionné plus tôt, puisque nous reconnaissons l'interconnectivité du réseau de transport, nous essayons vraiment de favoriser les projets multimodaux là où la connectivité existe et où les transferts sont efficaces et efficients, que ce soit entre un chemin de fer et un port ou un chemin de fer et une route. Nous essayons de favoriser ce type de connexions au moyen de projets multimodaux.

Le président: Merci beaucoup. Votre temps est écoulé.

Passons maintenant à Mme Shanahan.

Vous avez la parole pour cinq minutes, s'il vous plaît.

Mme Brenda Shanahan (Châteauguay—Lacolle, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Moi aussi, j'aimerais remercier les témoins d'être venus aujourd'hui.

En fait, j'aimerais revenir au rapport et j'ai donc quelques questions pour M. Hayes.

Dans le message général, la première ligne est la suivante: « Dans l'ensemble, Transports Canada avait fait un bon travail dans la conception et la mise en œuvre du Fonds national des corridors commerciaux, mais n'avait pas bien effectué la surveillance et la communication des résultats. » Il évoque ensuite certaines des forces et des faiblesses relevées par le Bureau du vérificateur général.

Pourriez-vous expliquer un peu ce que vous avez constaté?

M. Andrew Hayes: Oui, merci.

Il s'agit là d'une bonne nouvelle du point de vue de l'utilisation de l'information pour éclairer la prise de décisions. Nous avons vu que le Fonds a été conçu selon une approche fondée sur des données probantes. De même, les appels de propositions étaient fondés sur les données probantes recueillies par le ministère.

Je voudrais citer quelques exemples. Au fil du temps, notamment, le ministère a disposé d'information sur les évaluations régionales des transports qui l'ont aidé à mettre en évidence les possibilités d'amélioration des infrastructures de transport, de tableaux de bord économiques mensuels indiquant où il pourrait y avoir des occasions d'améliorer le rendement et de recherches montrant où l'investissement numérique peut contribuer à rendre l'ensemble du système plus efficace. Nous avons vu que les appels de propositions et les propositions reçues étaient traités de manière très transparente. Les critères ont été établis au départ et ils ont été respectés. Il y avait des grilles d'évaluation.

Nous avons cerné une possibilité d'améliorer la documentation pendant le processus d'évaluation, car comme mon collègue l'a mentionné, ce processus comportait deux étapes. La première étape était bien documentée, celle au cours de laquelle on détermine l'admissibilité et on effectue l'évaluation initiale. À l'étape de l'étude en comité — et un certain nombre de comités examinent ces propositions —, il y a eu quelques cas où les documents, qui nous auraient permis de voir en quoi une recommandation ou une évaluation différait d'une position précédente sur une proposition, n'existaient pas. Il s'agit d'un problème de documentation; la documentation favoriserait la transparence et la responsabilisation.

Nous dirions que la plus grande possibilité d'amélioration réside dans les rapports — dans les mesures de rendement et les rapports. Pourquoi est-ce important? Dès le départ, si vous pouvez établir des indicateurs de rendement mesurables, vous pourrez déterminer si votre programme et les projets qui en découlent contribuent aux objectifs que vous souhaitez atteindre. Dans ce cas-ci, le cadre initial de mesures du programme était un peu trop général pour qu'il soit possible d'attribuer le succès aux projets. Le ministère a pris en considération certaines de ces critiques et a tenté d'apporter des améliorations qui, espérons-le, pourront être mises en œuvre dans les accords actuels et à venir.

Au bout du compte, ce que vous souhaitez, c'est l'attribution des résultats obtenus par les projets financés par le gouvernement.

• (1615)

Mme Brenda Shanahan: Merci, monsieur Hayes.

Il me semble que c'est un peu la situation classique, n'est-ce pas? Un programme est créé, financé... et je peux comprendre qu'il s'agit d'une somme considérable. C'est très compliqué, car la diversité des projets est absolument extrême, et pourtant il doit y avoir une sorte de critère d'évaluation, et ainsi de suite. Il y a quelque chose à apprendre ici, et j'ose dire quelques pratiques exemplaires qui peuvent être appliquées à d'autres ministères qui effectuent un travail similaire.

À propos des indicateurs, et je sais que Mme Hébert en a déjà parlé, quelles sont certaines des améliorations que vous avez constatées? Nous pourrions peut-être revenir à Mme Hébert à ce sujet.

M. Andrew Hayes: Oui. Je dirais que nous avons constaté une certaine amélioration au fil du temps: les indicateurs sont plus spécifiques, mesurables, attribuables, pertinents et limités dans le temps. Je vais vous donner un exemple.

Au lieu de dire qu'il faudrait accroître l'efficacité du réseau de transport, ce que nous avons vu dans certains exemples serait que le nombre de voitures ou le volume de matériaux qui y transitent augmentera de x à y au cours d'une année. C'est ce genre de chose. Il y aurait un élément spécifique et mesurable associé à l'objectif ou à l'indicateur. À notre avis, c'est une amélioration.

Mme Brenda Shanahan: On dirait que c'est l'idéal à atteindre, mais c'est parfois plus facile à dire qu'à faire. Ai-je raison, madame Hébert? Quelles sont les difficultés que le ministère a rencontrées dans la mise en place d'indicateurs? Ou est-ce que cela progresse? C'est une science en évolution, je dirais, voire un art.

Mme Stephanie Hébert: Je dirais que nous avons appris avec le temps. C'est ce qui ressort des résultats de l'audit: nous avons commencé à améliorer les indicateurs. L'objectif n'a pas été atteint, mais nous avons persévéré. Nous sommes maintenant parvenus à nos cinq thèmes: incidences économiques, capacités, gains d'efficacité, environnement et technologie, puis à des sous-indicateurs complémentaires.

Je pense que nous nous améliorons beaucoup en matière d'indicateurs spécifiques, mesurables, attribuables et limités dans le temps qui nous permettront, dans tous ces projets, de pouvoir tout grouper et dresser un tableau de la situation.

Une autre chose que je n'ai pas mentionnée dans l'une de mes réponses précédentes était...

Le président: Je vais devoir vous interrompre ici, car vous avez dépassé votre temps.

Mme Stephanie Hébert: Pardonnez-moi.

Le président: Je suis sûr que nous y reviendrons.

[Français]

Madame Sinclair-Desgagné, vous disposez de deux minutes et demie.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Je vais aborder un thème diamétralement opposé à celui soulevé par mes collègues, ici, à droite, sans jeu de mots.

Monsieur Hayes, vous mentionnez, au paragraphe 4.42 de votre rapport, que le ministère « n'avait présenté aucun résultat concret sur la contribution du Fonds à l'atteinte des cibles de développement durable. »

Pouvez-vous infirmer ou confirmer que, sur les 711 millions de dollars investis dans ce fonds entre 2017 et 2023, aucune somme d'argent n'a permis de répondre à l'objectif 13 des Nations unies relatif à la lutte contre les changements climatiques?

M. Andrew Hayes: Comme je le disais à Mme Shanahan, sans mesure du rendement, il est impossible d'attribuer des progrès relatifs aux objectifs de développement durable aux projets financés et de faire des rapports à ce sujet.

Les constatations qui se trouvent dans cette partie de notre rapport sont donc liées aux autres constatations dont j'ai parlé.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Confirmez-vous cependant que c'était un des objectifs initiaux du fonds en question?

M. Andrew Hayes: Oui. Je dirais que le ministère utilise les objectifs de développement durable comme tous les ministères doivent le faire.

Cela dit, je voudrais préciser quelque chose.

Dans le cadre de notre audit, nous avons constaté qu'il y avait des lacunes quant à la mesure du rendement. J'espère qu'avec les améliorations qui ont été apportées, il sera possible, à l'avenir, d'attribuer des progrès relatifs à l'atteinte des objectifs de développement durable aux projets financés.

• (1620)

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: D'accord.

Que devrait-on faire, à part mettre en place des indicateurs de rendement et des mesures de suivi, pour s'assurer que la lutte contre les changements climatiques sera une priorité et que les projets financés y contribueront véritablement, puisqu'on investit plusieurs milliards de dollars dans le transport, monsieur Hayes?

M. Andrew Hayes: Les indicateurs de rendement sont importants et devraient faire partie de toute entente conclue avec une entreprise qui reçoit des fonds publics.

Par ailleurs, il est important de mentionner également que, quand les projets sont terminés, le ministère doit pouvoir recueillir les informations au sujet des progrès réalisés.

Dans le cas des 30 projets qui avaient été réalisés au moment de notre audit, nous avons constaté qu'il n'y avait pas de plan pour faire ce suivi. C'est un élément important.

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Monsieur Desjarlais, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais me pencher sur les risques graves causés par les changements climatiques qui constituent un autre facteur qui pourrait perturber nos chaînes d'approvisionnement.

Nous entendons souvent dire, dans le cadre de débats, que le changement climatique dont nous sommes témoins des effets est une menace énorme. Lorsque j'ai été élu pour la première fois, il n'y a pas si longtemps, en Colombie-Britannique, nous avons eu des inondations massives qui ont détruit une partie de l'intérieur de la province. L'année suivante, nous avons vu d'importants feux incontrôlés.

Il me semble que, en plus des défis incroyables que le Canada doit relever et qui sont causés par les interruptions de travail et les changements climatiques, votre travail chez Transports Canada est extrêmement difficile. Je tiens à vous dire que je comprends les défis posés par un environnement changeant.

Cette année, en Alberta, par exemple, nous avons déjà vu des feux incontrôlés pendant la saison des pluies à Fort McMurray, ce qui a forcé l'évacuation de milliers de personnes. L'année dernière, j'ai hébergé mes amis lors des feux incontrôlés dévastateurs qui ont menacé Yellowknife.

La crise du changement climatique est de plus en plus meurtrière. Elle est de plus en plus grave. Je crains que ma génération ainsi que les suivantes ne souffrent d'une économie faible qui est continuellement affaiblie par le fait que nos chaînes d'approvisionnement sont de plus en plus réduites.

Monsieur Hayes, pourquoi n'avez-vous pas inclus des recommandations sur la résilience climatique ou un examen de certains fonds afin d'établir s'ils atteignent ou non les objectifs durables que le Canada a établis?

M. Andrew Hayes: Je répondrai à cela en disant que c'est incorporé dans notre recommandation sur le renforcement de l'évaluation et du suivi du rendement des projets. En ce qui concerne la résilience climatique, dont vous venez de parler, il est important de déterminer les mesures qui devraient se trouver dans tous ces accords ou qui devraient constituer la norme pour un sous-ensemble de projets. De même, déterminer les mesures spécifiques à la réduction de la quantité de gaz à effet de serre devrait faire partie du cadre de mesures du rendement. Cela fait partie de notre recommandation.

M. Blake Desjarlais: Chers fonctionnaires, pendant le temps qu'il me reste, pourriez-vous nous fournir des données sur la façon dont vous souhaitez améliorer cette information?

Mme Stephanie Hébert: Tout à fait.

Comme je l'ai mentionné, nous adoptons entièrement la recommandation telle que présentée. Je tiens à assurer au Comité que, lorsque nous évaluons des projets... L'une des conclusions était que les évaluations étaient fondées sur le mérite. Elles étaient très transparentes et assorties de critères d'évaluation clairs. Nous tenons compte des répercussions du changement climatique lorsque nous examinons et évaluons les propositions de projet. Nous examinons effectivement comment certains de ces projets assureront une résilience face au changement climatique et si ceux-ci entraîneront une réduction des émissions de GES.

S'il me reste du temps, je peux demander à mon collègue de fournir un ou deux exemples de projets que nous financerons et qui ciblent directement cela.

Le président: Pardonnez-moi, mais je crains que nous devrions revenir sur ce sujet.

Monsieur Nater, vous avez la parole pour cinq minutes, s'il vous plaît.

• (1625)

M. John Nater (Perth—Wellington, PCC): Merci, monsieur le président, et par votre intermédiaire, je remercie nos témoins de s'être joints à nous cet après-midi.

Je vais commencer par vous, madame Hébert.

J'aimerais parler un peu des drains municipaux. Je suis conseiller municipal d'une zone rurale de l'Ontario, et les drains municipaux sont un aspect extrêmement important de l'infrastructure rurale. Ils sont importants pour les municipalités, le comté et les agriculteurs.

Nous avons constaté que, au cours des dernières années, le CN et les chemins de fer ne viennent pas s'asseoir à la table. Ils ne participent pas au processus. La Loi sur le drainage de l'Ontario les oblige à payer leur juste part des coûts associés aux drains municipaux. Ils semblent penser qu'ils sont au-dessus de la loi provinciale parce qu'ils sont une entité sous réglementation fédérale. Ils ne pensent pas qu'ils doivent payer leur juste part.

Le défi que nous devons relever est que les municipalités rurales, comme celles du comté de Perth, semblent devoir payer la facture à la place des chemins de fer nationaux.

Que fait Transports Canada pour s'assurer que les compagnies de chemin de fer paient leur juste part dans les projets de drains municipaux?

Mme Stephanie Hébert: Monsieur le président, je ne peux pas parler du cas précis qui a été présenté, mais grâce à nos programmes de soutien financier comme le Fonds national des corridors commerciaux, nous sommes en mesure d'attirer une diversité de partenaires à la table pour aborder les problèmes d'infrastructure importants. Le financement accordé dans le cadre de ce programme touche davantage les systèmes de transport, l'infrastructure de transport et les corridors de la chaîne d'approvisionnement.

Les drains municipaux dont vous parlez toucheraient probablement certains de mes collègues d'Infrastructure Canada et le travail qu'ils effectuent dans ce domaine. Nous tentons de réunir des gens autour de la table pour résoudre ce genre de problèmes liés au système de transport et à la chaîne d'approvisionnement.

M. John Nater: Je pense que le problème est que les chemins de fer ne s'entendent pas avec les municipalités pour payer leur juste part; il ne s'agit donc pas d'un problème d'infrastructure. Les municipalités entreprennent ces projets de drains municipaux. Les agriculteurs qui ont des drains qui traversent leur propriété paient leur juste part. La municipalité ou le comté, selon le cas, paie sa juste part, et les municipalités sont ensuite forcées de payer la part de chemins de fer parce qu'ils refusent de payer. Ils refusent de venir à la table.

En fait, il faut veiller à ce que le gouvernement fédéral s'assure que les chemins de fer, qui sont, bien sûr, sous réglementation fédérale, respectent leurs obligations en vertu de la Loi sur le drainage de l'Ontario.

J'aimerais savoir quels sont les outils dont dispose Transports Canada. Je sais que les municipalités ont rencontré l'ancien ministre des Transports dans le passé. Quels outils le gouvernement fédéral utilisera-t-il par l'intermédiaire de Transports Canada pour s'assurer que les compagnies de chemins de fer paient leur juste part?

Mme Stephanie Hébert: Monsieur le président, à mon avis... compte tenu de ma responsabilité, je me ferai un plaisir de parler de nos programmes de soutien financier, mais si le Comité le souhaite, je serais heureuse de travailler avec les fonctionnaires pour assurer un suivi avec le Comité et répondre à cette question par écrit. Cela dépasse mon champ de compétence.

Le président: Merci. Nous avons hâte de lire cette réponse.

M. John Nater: Je comprends. Cela m'intéresse, et j'aimerais avoir un suivi au sujet de la question des drains municipaux.

Pour revenir brièvement au rapport, la pièce 4.6 parle des mesures du rendement « incomplètes ou inexistantes ». Elle les répartit en projets nationaux et, plus précisément, des projets de l'Arctique et du Nord. Je dirais qu'il est assez inquiétant de voir que seuls 5 % des projets du Nord ou de l'Arctique ont mis en place une stratégie complète des mesures de rendement et que 95 % des projets examinés par le Bureau du vérificateur général contenaient des informations incomplètes, que ce soit des indicateurs, des objectifs ou la valeur initiale.

Je suis curieux de savoir si, à court terme, puisque vous avez lu ce rapport, des informations supplémentaires ont été trouvées. Ont-elles été présentées pour tenter de rassurer les gens sur le fait que de réelles mesures sont prises pour ces projets dans l'Arctique et dans le Nord qui sont, je pense, particulièrement importants pour les collectivités du Nord?

Mme Stephanie Hébert: Très brièvement, oui, nous avons ces indicateurs. Nous faisons un suivi de ces projets.

Puisque nous avons ce rapport, je peux dire au Comité que ces indicateurs sont reflétés dans plus de 45 accords. Nous avons pour objectif de veiller à ce que, en général, pour tous les projets — et non pas seulement pour les projets dans l'Arctique — nous fassions la même chose. Nous visons 80 accords.

Je peux céder la parole à mon collègue afin qu'il complète ma réponse en présentant les projets spécifiques à l'Arctique que vous avez mentionnés.

• (1630)

M. Joshua LaRocque: Merci, madame Hébert.

Merci de la question.

Je pense que c'est en partie parce que les propositions pour l'Arctique et le Nord ont été formulées il y a plus longtemps que les propositions les plus récentes, pour lesquelles les mesures de rendement étaient déjà incluses. Cependant, comme Mme Hébert l'a dit, notre engagement consiste à travailler avec ces bénéficiaires dont les projets sont en cours pour mettre en place ces indicateurs de rendement.

Merci.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Sorbara.

Vous avez la parole pendant cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Francesco Sorbara (Vaughan—Woodbridge, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux fonctionnaires au Comité.

En ce qui concerne le Fonds national des corridors commerciaux, je vais boucler la boucle. Nous venons tous de différentes régions du pays. La région où j'ai eu la chance de naître et de grandir est la côte Nord de la Colombie-Britannique. Je viens de la merveilleuse ville portuaire de Prince Rupert.

J'ai de nombreux amis qui travaillent encore au port à conteneurs en tant que débardeurs, entre autres. Je crois savoir aujourd'hui que la Banque de l'infrastructure — il y a un article dans le *Globe and Mail* — a investi 150 millions de dollars dans un port à conteneurs. Cet investissement de 150 millions de dollars a été annoncé dans le cadre d'une expansion plus importante du port de Prince Rupert de 750 millions de dollars, et c'est formidable à voir. Ce sont de très bons emplois bien rémunérés. Nous savons que le commerce international attire et crée des emplois offrant un salaire et des avantages supérieurs à la moyenne et un avenir intéressant pour les Canadiens, ce qui est excellent.

Je sais que les gens ont posé beaucoup de questions sur certains détails, mais si nous prenons un peu de recul en pensant aux milliards que le gouvernement a choisis d'investir dans l'infrastructure canadienne et dans les Canadiens, et à la confiance avec laquelle il a fait cela, quelle est l'importance d'un programme comme le Fonds national des corridors commerciaux? Je dirais que le port de Prince Rupert a un délai d'expédition de trois jours de moins vers les ports d'Asie que les ports de Long Beach, de Seattle et de Vancouver.

Je pose la question. Quiconque souhaite répondre à cette question en premier peut le faire.

Mme Stephanie Hébert: Je m'appuierai sur ce point, monsieur le président.

Le programme est très important. Nous avons également fait des investissements très stratégiques, en particulier dans les régions du pays que je décrirais comme plus éloignées ou rurales.

J'aimerais céder la parole à mon collègue, qui pourra vous parler de certains des projets que nous finançons dans le port de Prince Rupert en collaboration avec l'autorité portuaire ainsi que la province.

Je dirais que, en ce qui concerne les projets ruraux et éloignés, nous avons investi 1,6 milliard de dollars en financement et nous avons pu mobiliser des investissements de 3,4 milliards de dollars. Comme vous l'avez souligné, cela a permis une circulation sûre, fiable et efficace de la marchandise à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. Vous avez fourni une excellente statistique au sujet du temps d'arrêt réduit. Cela soutient sans aucun doute la création d'emplois de qualité et le développement économique régional.

M. Francesco Sorbara: Avant d'entendre M. LaRocque — et je veux savoir ce que vous avez à dire, monsieur LaRocque —, c'est encore plus important, puisque le port de Prince Rupert est relié au chemin de fer du CN, lequel va littéralement de Prince Rupert jusqu'à la ville de Vaughan et au triage MacMillan. La gare de triage MacMillan est la plus grande infrastructure du CN au pays, si je ne me trompe. Corrigez-moi s'il le faut, mais je pense que c'est le triage MacMillan. Il y a aussi la gare intermodale du CPKC dans ma circonscription. Tout cela est très interrelié, parce que le triage MacMillan est littéralement l'artère d'alimentation du réseau du CN dans toute l'Amérique du Nord.

Monsieur LaRocque, pouvez-vous nous parler des investissements, s'il vous plaît?

M. Joshua LaRocque: Merci de la question.

Peut-être que je pourrais rapidement faire le tour du projet de la plateforme logistique d'exportation de l'île Ridley, financée par l'administration portuaire de Prince Rupert. Il s'agit d'un projet d'environ 50 millions de dollars, qui aura d'importantes retombées économiques, rendra la circulation un peu plus fluide et augmentera la capacité du port.

Par exemple, ce projet en particulier devrait permettre au port de s'adapter à la croissance prévue des activités de transbordement et augmentera sa capacité d'EVP — équivalent 20 pieds — de 28 400 EVP à approximativement 536 000 EVP. C'est une augmentation substantielle, qui témoigne de la force et de l'impact du programme.

M. Francesco Sorbara: Bien sûr.

Je dois dire quelque chose, aux fins du compte rendu, à propos du terminal pour le charbon et le grain de l'île Ridley. Il y a environ 33 ans, alors que j'étais étudiant à l'université, j'ai passé quatre étés à travailler dans cette installation de manutention du grain. C'était un merveilleux endroit, et une merveilleuse expérience.

Monsieur le président, me reste-t-il du temps?

• (1635)

Le président: Il vous reste 30 secondes.

M. Francesco Sorbara: Si vous avez d'autres commentaires à faire, madame Hébert, au sujet du Fonds national des corridors commerciaux, je vous cède la parole. Vous pouvez écouter ces 20 dernières secondes.

Mme Stephanie Hébert: Au sujet de Prince Rupert, j'aimerais souligner la participation des partenaires autochtones. C'est quelque chose que nous voulons encourager. Souvent, des ententes sur les avantages découlent de divers projets, et il y a des possibilités de participation dans certaines des activités du projet. Nous avons un exemple au port de Prince Rupert, où la Première Nation de Metlakatla participe activement. Cela fait aussi progresser la réconciliation et la participation.

Le président: Merci.

C'est maintenant encore au tour de M. Muys.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Dan Muys: Je vais m'adresser au Bureau du vérificateur général.

Je crois comprendre qu'il y a eu, dans le cadre de l'audit, des visites sur place en lien avec les projets en cours et avec les projets achevés. Qu'avez-vous vu, là-bas, qui a contribué à éclairer les conclusions générales de l'audit? Où étaient les lacunes, et quelles étaient les solutions...?

M. Andrew Hayes: Au sujet des visites sur place, je vais demander à M. Normand de donner les détails.

Ce que je peux dire, c'est que, pour la plupart de nos audits, nous essayons d'effectuer des visites sur place pour comprendre la réalité sur le terrain.

M. David Normand (directeur principal, Bureau du vérificateur général): Merci de la question.

Au départ, dans le cadre de notre audit, nous avons visité quelques projets d'infrastructure à Calgary et à Edmonton, pour voir l'état d'avancement des travaux et quelle incidence l'infrastructure aurait sur la fluidité et la résilience du système de transport.

M. Dan Muys: Je vais m'adresser à nouveau au ministère des Transports.

Vous avez parlé de corridors commerciaux. Vous avez parlé de promouvoir l'interconnectivité et les projets multimodaux... Évidemment, les autoroutes et les routes sont des composantes importantes de l'infrastructure commerciale. Dans ma région, les postes frontaliers de Niagara sont tout près, il suffit d'emprunter la 401. Il y a bien sûr les postes frontaliers de Windsor et de Détroit. Nous savons que la plus grande partie du commerce canadien ainsi qu'une très grande part de l'économie canadienne passent par ces postes frontaliers et que cela se fait en camion.

Nous savons que, en février ou mars dernier, le ministre radical de l'Environnement et du Changement climatique a dit tout haut ce qu'il fallait dire tout bas, soit que le gouvernement n'a aucune nouvelle politique en matière de routes. Bien sûr, cela ne date pas d'hier. *Global News* avait rapporté que les fonctionnaires d'Infrastructure Canada avaient été choqués de l'apprendre et ne savaient plus où donner de la tête. Il y a eu des reportages sur ces courriels.

Quelle a été la réaction de Transports Canada? Étiez-vous alarmés ou préoccupés?

Mme Stephanie Hébert: Monsieur le président, je peux dire que nous reconnaissons, dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, que l'infrastructure routière est une composante cruciale du système de transport canadien. Elle joue vraiment un rôle vital dans le transport des marchandises. C'est pourquoi, comme vous l'avez vu, nous avons financé, par l'entremise du programme, plus de 42 projets qui touchent spécifiquement aux routes. Ces pro-

jets représentent un investissement d'un milliard de dollars, par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux.

Nous croyons que ces projets sont très importants pour l'élargissement des autoroutes et la construction d'échangeurs routiers ainsi que pour les bretelles, les passages inférieurs et les viaducs. Ils permettront réellement le transport et l'acheminement sécuritaires des marchandises sur les routes.

M. Dan Muys: Quelle proportion de ces investissements ira aux autoroutes de la série 400 en Ontario, où se fait le gros des échanges commerciaux? Nous savons que la congestion routière est l'un des plus gros obstacles au commerce en Ontario.

Mme Stephanie Hébert: Monsieur le président, vu le niveau de détail, je vais devoir répondre plus tard au Comité.

Je pourrais vous donner divers projets en exemple, mais je n'ai pas cette information sous la main et je ne peux pas répondre au Comité présentement.

M. Dan Muys: Vous avez dit que les routes et les autoroutes étaient une composante importante de l'infrastructure commerciale, de votre point de vue.

Compte tenu de la politique générale antiroute du gouvernement, avez-vous subi des pressions quelconques pour que vous examiniez différents modes de transport et que vous cessiez d'investir dans les routes et les autoroutes par le truchement du Fonds national des corridors commerciaux?

Mme Stephanie Hébert: Lorsque nous avons mis en œuvre le programme, l'orientation qui nous a toujours été donnée et que nous avons suivie dans notre travail était principalement de s'attaquer au problème de la congestion routière et des contraintes liées à la chaîne d'approvisionnement.

Comme l'a dit mon collègue du Bureau du vérificateur général, nous avons réalisé une analyse très robuste pour déterminer de quelles régions sur le terrain il était question et pour formuler des recommandations très ciblées sur les façons d'atténuer le problème de la congestion routière. Notre approche pour la sélection et, au bout du compte, pour la recommandation des projets était très axée sur les données probantes.

● (1640)

M. Dan Muys: Pouvez-vous me donner quelques exemples?

M. Joshua LaRocque: Bien sûr. Merci.

Comme Mme Hébert l'a dit, nous avons un assez grand nombre d'exemples de projets routiers permettant la circulation des biens dans tout le Canada ou du Canada vers les États-Unis.

Par exemple, en Saskatchewan, il y a le projet des autoroutes 6 et 39, où les marchandises circulent vers la frontière américaine. Dans le nord de la Saskatchewan, il y a un autre type de projet. C'est un projet visant à faciliter le mouvement des produits forestiers par trois routes clés traversant le nord de la Saskatchewan.

En Nouvelle-Écosse, il y a eu une série de projets d'élargissement des autoroutes, en particulier celles de la série 100: les autoroutes 101, 103 et 104.

Il y a tout de même plusieurs projets dans le domaine routier qui contribuent à la circulation des marchandises.

Le président: J'ai bien peur que vous n'ayez plus de temps.

Madame Khalid, vous avez la parole pour cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

Mme Iqra Khalid (Mississauga—Erin Mills, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président. J'ai l'impression d'être très loin de vous. Je ne sais pas si c'est voulu, mais je suis très près de nos témoins. Je suis très heureuse que vous soyez tous ici aujourd'hui.

Je vais m'adresser d'abord à Transports Canada. Ma question porte sur le processus décisionnel.

Quand il est question d'un grand nombre des recommandations formulées par la vérificatrice générale, nous avons déjà entendu la rhétorique: le gouvernement libéral fait ceci et le gouvernement libéral fait cela.

Quel est le véritable processus décisionnel, quand un ministre décide de donner suite aux rapports, comme indiqué dans le rapport du Bureau du vérificateur général?

Mme Stephanie Hébert: Je vais répondre à la question en expliquant comment nous demandons au ministre ses instructions quant à l'exercice des pouvoirs délégués au ministère.

D'abord et avant tout, pour chacun de ces sept appels, nous avons formulé des recommandations quant aux endroits où nous croyons qu'il y a de la congestion et des contraintes et où il devrait y avoir des investissements. Nous présentons des critères très clairs. Nous présentons très clairement les priorités, qui seront finalement approuvées.

Comme l'a dit mon collègue, ces critères sont ensuite transposés dans notre évaluation des projets, dans nos méthodes d'évaluation et dans la présentation de nos recommandations au ministre. De cette façon, nous pouvons démontrer comment nous avons respecté les objectifs, les modalités et les conditions du programme et, au bout du compte, les priorités ciblées qui ont été fixées pour un appel donné. Pour chaque appel, nous avons modifié cette approche en fonction de l'intervention qui était selon nous nécessaire.

Nous appliquons l'autorisation ministérielle au processus d'évaluation, puis formulons des recommandations montrant que nous avons respecté l'orientation prescrite dans ces projets que nous avons soumis au processus décisionnel.

J'aimerais seulement mettre en relief le fait que les appels ont été conçus à la lumière des données probantes. L'analyse était très transparente et ouverte, et les évaluations étaient toutes fondées sur le mérite. Je pense qu'il était aussi indiqué dans l'audit qu'aucun projet inadmissible n'a été financé, alors cela montre bien comment tout le processus est axé sur les données probantes.

Mme Iqra Khalid: À quel point les ministres interviennent-ils dans ce processus, que vous avez décrit comme ouvert et transparent?

Mme Stephanie Hébert: Quand nous lançons un appel et que nous définissons les critères et les priorités, il est tout à fait normal que le ministre veuille en être informé; il veut comprendre afin d'éclairer son processus décisionnel avant d'approuver l'appel.

Habituellement, nous envoyons aussi des mises à jour sur la situation. Ces appels sont habituellement très populaires. Nous avons aussi tendance à recevoir beaucoup de demandes de prolongation, alors nous tenons le bureau informé de l'étape où nous en sommes dans le processus d'appel.

Une fois que nous avons terminé notre processus d'évaluation et formulé des recommandations, il est tout à fait raisonnable que le

bureau du ministre veuille être informé, car il veut comprendre pleinement de quelle façon nous avons respecté les orientations originales du ministre et comment nous les avons intégrées à nos recommandations. Il veut aussi comprendre comment nous sommes arrivés à nos conclusions et avons formulé nos recommandations, et peut-être en débattre avec les fonctionnaires.

Mme Iqra Khalid: Que se passe-t-il si un ministre rejette vos recommandations?

Mme Stephanie Hébert: Quand nous présentons des conseils et des recommandations, nous présentons un projet, et tout cela est fondé sur le mérite. Nous recommandons les projets qui, à notre avis, devraient avoir la priorité pour les investissements. Les ministres peuvent choisir parmi une liste de projets, y compris certains que nous n'avons pas recommandés, pourvu qu'il s'agisse de projets admissibles et qu'ils respectent les modalités du programme. Les ministres ont le droit de faire cela.

Selon moi, l'audit a permis de conclure — et j'insiste sur ce point — que nous n'avons financé aucun projet inadmissible. Tous les projets que nous avons recommandés avaient du mérite.

• (1645)

Mme Iqra Khalid: Je comprends.

Les élus vont et viennent, mais les bureaucrates restent en place.

C'est triste à dire, mais j'ai entendu des bureaucrates dire que, si leur ministre rejette leurs projets, ils vont attendre le suivant. Est-ce que cela fait partie intégrante de la bureaucratie? Est-ce que cela fait partie de la culture de dire qu'eux sont permanents, tandis que les gouvernements vont et viennent?

Mme Stephanie Hébert: Absolument pas.

Mme Iqra Khalid: Merci. Merci de l'avoir dit, et j'aimerais que vous en disiez un peu plus sur la façon dont vous vous adaptez à la nature changeante de notre démocratie et à la succession des ministres, qui ont différents objectifs ou des opinions différentes, disons.

Comment vous adaptez-vous à cela, à Transports Canada, qui est à mon avis le rouage le plus important du fonctionnement de notre pays?

Mme Stephanie Hébert: Nous nous adaptons en réalisant une analyse sur ce qui, à notre avis, est nécessaire dans un cas donné, pour le système de transport et pour la chaîne d'approvisionnement. Souvent, cette analyse est éclairée par un vaste processus de collaboration et de consultation. Par l'entremise du Conseil des ministres, nous travaillons en étroite collaboration avec les provinces et les territoires, et nous les consultons sur les priorités au chapitre du transport et des investissements dans l'infrastructure. Le Bureau de la chaîne d'approvisionnement fait la même chose pour recueillir les commentaires des parties prenantes.

Nous synthétisons les commentaires reçus, notre propre analyse et les données recueillies afin de pouvoir fournir des conseils et une orientation aux ministres quant à ce que le gouvernement, à notre avis, devrait faire par rapport à ces investissements ou à ces interventions.

Le président: Merci beaucoup. Le temps est écoulé.

[Français]

Madame Sinclair-Desgagné, je vous cède la parole pour deux minutes et demie.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poursuivre dans la même veine que les questions précédentes et sur le fait que les projets financés l'ont été sur la base de la valeur.

Dans le rapport, on voit que le ministère n'a pas pu démontrer quels étaient les critères de valeur sur lesquels on s'était basé pour prioriser les projets. De plus, la sélection des projets comportait un élément subjectif, dans le sens où il revenait au ministre ou au Conseil du Trésor de prendre des décisions définitives à l'égard des projets financés.

Comment un contribuable peut-il s'assurer que les projets financés étaient vraiment basés sur la valeur, compte tenu de l'élément subjectif et du manque de preuves pour le démontrer?

[Traduction]

Mme Stephanie Hébert: Monsieur le président, je vais réitérer les commentaires et les observations du Bureau du vérificateur général, c'est-à-dire que les appels ont été conçus en fonction des données probantes. Nos priorités en matière de financement et les objectifs particuliers d'un appel sont éclairés par les données et la recherche. Le critère d'évaluation...

[Français]

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Qu'entendez-vous par les données et la recherche?

[Traduction]

Mme Stephanie Hébert: On réalise une analyse économique pour...

[Français]

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Je suis économiste, vous pouvez donc entrer dans les détails.

Mme Stephanie Hébert: Cette analyse a été faite et elle nous a guidés.

[Traduction]

C'est pour savoir où il y aurait de la congestion ou des contraintes pour la chaîne d'approvisionnement, afin de réellement savoir comment nous pouvons viser ces zones précises et démontrer que nous formulons des recommandations ciblées pour atténuer des problèmes précis.

[Français]

Le critère que nous utilisons, afin d'évaluer toutes les propositions, est publié dans un guide public au profit des demandeurs. Nous utilisons la même grille et le même guide pour l'évaluation des projets.

Je pense que nous avons commis une erreur au moment d'effectuer des rajustements à la suite de la réunion du comité national. Nous n'avons pas bien documenté les raisons pour lesquelles nous avons apporté de légers ajustements dans la note accordée à un tel projet.

• (1650)

[Traduction]

Nous acceptons cette recommandation. Je pense que, à cet égard, nous pouvons nous améliorer et montrer comment, par des exercices de calibration, nous avons adapté nos cotes d'évaluation.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

La parole va maintenant à M. Desjarlais.

Vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, monsieur le président.

Encore une fois, je voudrais revenir à des questions que les jeunes me posent souvent. Comment sera-t-il possible de circuler dans un Canada qui espère atteindre un point où il pourra réellement commencer à réduire ses émissions, à entamer la lutte contre la crise climatique et à bâtir un avenir où nous pouvons continuer de pêcher, de chasser et de faire toutes ces bonnes choses qui plaisent actuellement à tant de Canadiens? Le fait que les changements climatiques continuent d'enlever ces possibilités aux Canadiens me brise profondément le cœur. Je sais que les jeunes sont souvent curieux, surtout en ce qui concerne les routes. Ils me demandent souvent pourquoi le Canada n'investit pas davantage dans le service ferroviaire voyageurs.

Nous avons appris récemment que VIA Rail, par exemple, allait mettre fin à son service de transport ferroviaire voyageurs dans l'Ouest, entre Edmonton et Vancouver, un des itinéraires touristiques les plus fréquentés au Canada. Un de mes collègues du comité des transports, M. Taylor Bachrach, a lui-même emprunté ce trajet en train. En avion, cela prend environ 1 heure et 20 minutes ou 40 minutes. Par train, cela peut prendre entre 24 à 48 heures, et c'est surtout parce que les marchandises ont droit de passage, ce que je comprends. Malgré tout, la solution ne serait-elle pas de mettre en œuvre un processus où le transport ferroviaire voyageurs serait plus efficace, ou du moins plus fiable?

Mme Stephanie Hébert: Monsieur le président, pour répondre à cette question, je vais devoir aborder deux sujets.

D'abord, je veux revenir sur le fait que nous nous assurons que les considérations environnementales éclairent nos évaluations. Ensuite — mais je le répète, il s'agit de la responsabilité d'un collègue —, Transports Canada travaille actuellement sur un projet de train à grande fréquence.

Je serais ravie de vous parler de notre projet de transport ferroviaire voyageurs en région éloignée, du soutien que nous offrons et du travail que nous faisons, mais pour cela, je céderai la parole à mon collègue, monsieur LaRocque.

J'aimerais encore une fois insister sur le fait que, quand nous réalisons nos évaluations et que nous sollicitons des projets, nous indiquons très clairement que la résilience aux changements climatiques et la durabilité environnementale doivent être à l'avant-plan et qu'il s'agit d'aspects très importants pour le Fonds national des corridors commerciaux et pour notre mode de prestation du programme. Quand nous évaluons des projets, nous examinons l'impact des projets sur le climat et sur l'environnement ainsi que la façon dont le projet contribuera à la résilience aux changements climatiques. Nous examinons effectivement comment le projet va, ultimement, réduire les émissions de gaz à effet de serre. C'est le genre de choses que nous examinons et que nous évaluons. C'est le genre de choses que nous allons maintenant, avec des mesures de rendement, suivre de manière plus systématique et synthétisée afin d'avoir un tableau d'ensemble du rendement du programme.

Je ne sais pas si mon collègue aimerait ajouter quelque chose.

M. Joshua LaRocque: Oui.

Comme Mme Hébert l'a dit, nous avons effectivement certains programmes relatifs au service de transport ferroviaire voyageurs en région éloignée. L'un de nos programmes clés a été renouvelé dans le budget de 2024, le Programme de contributions pour les services ferroviaires voyageurs, lequel finance deux organisations autochtones: Keewatin, entre Le Pas et le sud du Manitoba; et le chemin de fer Tshiuetin, entre le Québec et le Labrador. Ces programmes clés permettent aux gens de participer aux pratiques alimentaires, sociales et rituelles, mais aussi d'évacuer leur collectivité en cas d'urgence, quand il n'y a pas de route.

Le président: Merci beaucoup.

C'est à nouveau au tour de M. Viersen pour cinq minutes.

M. Arnold Viersen: Merci, monsieur le président.

J'aimerais encore une fois remercier les témoins d'être ici.

La Grèce, la Corée du Sud, l'Ukraine, le Japon, l'Allemagne, la Pologne et la Lettonie ont tous demandé au Canada de leur fournir du gaz naturel liquéfié. Je serais curieux d'en savoir davantage sur la façon dont le gouvernement va... Je sais qu'il a lancé un certain nombre d'appels. Comment le gouvernement élabore-t-il ces appels de propositions? Où et comment décide-t-il du mode de transport sur lequel il veut miser? Est-ce que Transports Canada a fait au ministre une proposition, que le ministre a rejetée, sur l'acheminement de gaz liquéfié au marché?

Mme Stephanie Hébert: En ce qui concerne l'élaboration des appels, comme il a déjà été dit, nous travaillons en étroite collaboration avec nos collègues du secteur des politiques pour cerner les contraintes et les problèmes du système de transport qui doivent être réglés et savoir où la participation du gouvernement fédéral pourrait nous aider. Vous pouvez voir parmi les appels — je pense que cela est aussi indiqué dans le rapport de la vérificatrice générale — un appel sur la diversification du commerce. L'appel était vraiment axé sur les façons de diversifier et de soutenir l'accès aux marchés étrangers. À l'époque, entre 2019 et 2021, c'était considéré comme une priorité très importante à promouvoir.

Plus tard, pour notre cinquième — avec l'appel qui concernait avant tout la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada —, encore une fois un des objectifs était de renforcer les liens du Canada avec les marchés mondiaux, mais nous voulions aussi examiner comment nous aménageons les corridors commerciaux nationaux, alors nous avons fait de cela la priorité de l'appel. Cela s'appuyait en partie sur les commentaires de nos différents partenaires, par exemple l'Alberta, qui disaient vouloir, en passant par des intermédiaires, acheminer leurs biens vers les marchés. Parfois, dépendamment de la façon dont nous lancions les autres appels, certains ports, et les provinces qui ont beaucoup de ports, ont peut-être été favorisés. Tout ce processus est orienté par des analyses économiques et des recherches qui nous sont utiles. Ce que nous voulons, c'est avoir une certaine cohérence, mais aussi être agiles et pouvoir nous adapter à la situation de l'économie canadienne en cherchant à la soutenir le mieux possible, grâce à différents investissements et aux corridors commerciaux.

• (1655)

M. Arnold Viersen: Il a été souligné que le gaz naturel liquéfié canadien pourrait remplacer les centrales alimentées au charbon dans le monde entier, ce qui aurait une incidence environnementale considérable dans le monde entier. Savez-vous si le ministère lance-

ra un huitième appel? Qu'est-ce qu'il faudrait pour qu'il décide de lancer un appel de propositions pour le gaz naturel liquéfié?

Mme Stephanie Hébert: Le gaz naturel liquéfié pourrait faire partie des propositions. Pour ce qui est d'un huitième appel, je ne peux pas voir aussi loin, et je ne sais pas à quel moment nous lancerons un autre appel.

Ce que je peux vous dire, c'est que, entretemps, pour éclairer nos réflexions quant à cet appel, il y a deux choses que nous faisons actuellement au ministère. Premièrement, nous nous sommes engagés par l'intermédiaire du Conseil fédéral des ministres à consulter les partenaires provinciaux et territoriaux et à travailler avec eux afin de comprendre leurs priorités au chapitre de l'infrastructure des transports. Cet engagement a été renforcé par le communiqué qui a été publié par les ministres des Transports, après leur réunion annuelle. Deuxièmement, le Bureau de la chaîne d'approvisionnement a été très actif dans ses consultations directes avec les parties prenantes, également dans le but de comprendre leurs besoins et leurs priorités. Ces informations, ainsi que l'analyse que nous réaliserons, sont vraiment ce qui va éclairer nos réflexions sur l'évolution du programme, et, dans l'éventualité d'un autre appel, sur la teneur de cet appel.

M. Arnold Viersen: Est-ce que les demandes de gaz naturel liquéfié des autres pays sont même arrivées sur vos bureaux?

Mme Stephanie Hébert: En ce qui me concerne, je dirais que, s'il y avait un projet spécifique de gaz naturel liquéfié et qu'un promoteur avait présenté une demande dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, nous examinerions la demande en fonction de la valeur de l'appel. Le gaz naturel liquéfié serait admissible, si l'on pouvait démontrer qu'il correspond à la valeur de l'appel, alors, même si ce n'est pas quelque chose que nous priorisons, ce n'est pas quelque chose d'inadmissible. C'est quelque chose dont nous tiendrons certainement compte, dans le cadre du processus d'évaluation.

M. Arnold Viersen: Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Yip, vous avez la parole pour cinq minutes. Allez-y.

Mme Jean Yip (Scarborough—Agincourt, Lib.): Merci. Merci aux témoins d'être venus ici.

Madame Hébert, j'ai remarqué que vous avez essayé deux fois de terminer votre réponse à une question précédente. Avez-vous encore un commentaire à terminer?

Mme Stephanie Hébert: C'est très gentil, monsieur le président, mais je dois admettre que j'ai perdu le fil de ma pensée, alors je suis prête à répondre à une question.

Mme Jean Yip: Madame Hébert, dans vos déclarations liminaires, vous avez parlé de chaînes d'approvisionnement optimales grâce à la numérisation. Pouvez-vous nous en dire plus?

Mme Stephanie Hébert: Oui. Je vais pour commencer vous dire ce que nous cherchions à faire avec l'appel sur la numérisation de la chaîne d'approvisionnement, puis je vais demander à mon collègue de vous donner des exemples tangibles et concrets.

Ce que nous voulions, c'était vraiment de voir comment nous pouvions améliorer la gestion des biens et des opérations au moyen de projets pilotés par l'industrie. Fondamentalement, c'était un travail de coordination et d'optimisation; on voulait trouver des façons d'encourager les gens à travailler ensemble en échangeant des données et de l'information et en collaborant pour diminuer la congestion et favoriser vraiment la fluidité du réseau.

• (1700)

M. Joshua LaRocque: Comme Mme Hébert l'a mentionné, on demandait des propositions qui prioriseraient, dans ce cas-ci, les projets pilotés par l'industrie. On encourageait les provinces et les territoires à participer en tant que partenaires de financement ou à parrainer les projets, mais on voulait vraiment prioriser les projets pilotés par l'industrie, ceux qui renforceraient l'infrastructure numérique, mais aussi commencer à construire ensemble des réseaux de partenaires. Tout cela, afin de pouvoir utiliser des outils, des systèmes et des pratiques numériques et obtenir une meilleure fluidité de la chaîne d'approvisionnement plutôt que seulement envisager des solutions liées à l'infrastructure.

Comme tous les appels jusqu'à maintenant, il a porté fruit. Nous recevons trop de demandes, mais après cet appel, 23 projets ont été approuvés pour une somme d'environ 57 millions de dollars.

Si j'ai le temps, je vais vous donner rapidement un exemple d'un réseau de partenaires qui a déposé une proposition. La Western Canadian Shippers' Coalition a présenté un projet et demandé environ 2 millions de dollars. La coalition représente 28 groupes qui se sont réunis pour échanger de l'information et créer des partenariats afin de prévenir la congestion de la chaîne d'approvisionnement qui se produit uniquement quand quelqu'un n'a pas d'information au sujet d'un bien, d'un itinéraire ou d'une heure d'arrivée en particulier.

Ce sont d'excellents projets, et nous sommes très intéressés par leurs retombées. Nous aimerions trouver des façons d'encourager ce type de travail avec des partenaires dans l'avenir.

Mme Jean Yip: Avez-vous des exemples pour la région du Grand Toronto?

M. Joshua LaRocque: Je n'en ai pas sous la main. Nous avons des projets dans tout le pays, et il y en a certainement un qui concerne l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa. Je n'ai tout simplement pas les détails en tête, mais je me ferai un plaisir de vous les fournir par écrit.

Mme Jean Yip: Pendant que l'on parle de projets, quels sont les trois projets les plus importants réalisés grâce à ce fonds qui, selon vous, intéresseront les Canadiens et les Canadiennes?

M. Joshua LaRocque: C'est une question difficile. Je pense qu'il y a des projets qui répondent immédiatement à certaines initiatives de développement économique du gouvernement.

Par exemple, à Bécancour, au Québec, il y a un projet portuaire qui vise à encourager et à faciliter certaines activités de production de piles de la région. Lorsque nous voyons qu'il y a de la coopération entre des projets et d'autres initiatives du gouvernement ou du secteur privé, nous sommes très heureux parce que cela veut dire que la collaboration a des effets importants.

Évidemment, un certain nombre de projets réalisés, par exemple, pour l'Administration portuaire Vancouver-Fraser ont permis la circulation transfrontalière de la plupart des biens qui arrivent au pays. Cette infrastructure connectée, qui permet aux biens provenant de

partout dans le pays de sortir du Canada, est un bon exemple de ce genre d'intégration.

Je dirais que ces projets intégrés sont ceux qui ont le plus de retombées.

Mme Jean Yip: Je sais que vous avez dit brièvement que l'Arctique et le nord du Canada pourraient participer à ce fonds. Les communautés autochtones participent-elles, elles aussi?

Mme Stephanie Hébert: Pour répondre à la question, j'aimerais aborder quatre points, mais je pense que, d'abord et avant tout, c'est très important pour nous de favoriser les intérêts et la participation des Autochtones, à la fois à l'économie et à la chaîne d'approvisionnement. Nous avons cherché à savoir comment cela pouvait nous aider et faciliter non seulement la sélection des projets, mais aussi leur mise en œuvre.

Premièrement, pour ce qui est de l'admissibilité, les organisations autochtones sont des bénéficiaires admissibles. Elles peuvent déposer des demandes. J'ai parlé plus tôt d'un projet piloté par la société de développement Metlakatla, qui se déroule à Prince Rupert. Le projet vise à convertir des terres en installations de services logistiques d'importation et d'exportation et en parc de conteneurs. Je pense que c'est un exemple concret de la façon dont un bénéficiaire, qui est également le promoteur du projet, peut participer activement au programme.

Deuxièmement, je dirais que, lorsque nous évaluons les propositions de projet que nous recevons, nous tenons effectivement compte du soutien collectif. Dépendamment de l'endroit où le projet se déroulera, si nous ne voyons aucun soutien de la part des Premières Nations, des Inuits ou des Métis qui pourraient vivre à côté ou à proximité de ces projets, nous allons faire un suivi auprès du demandeur pour connaître le niveau de soutien, de participation et d'engagement.

Troisièmement, les clauses qui se retrouvent dans les ententes exigent que les promoteurs de projet remplissent leurs obligations, leur devoir de consulter, afin de respecter tous les droits des bénéficiaires qui pourraient être touchés par le projet. Cet aspect revient aux bénéficiaires, et c'est quelque chose que nous suivons et que nous surveillons.

Quatrièmement, je dirais que, souvent, lorsque les projets sont mis en œuvre — et je pense que nous voyons cela plutôt dans les projets portuaires —, il y a souvent déjà une entente sur les avantages; on parle ici des avantages à en retirer, des conflits possibles avec les droits, de la possibilité de participer à l'exécution du projet. Parfois, cela se fait au moyen de la participation, de contrats d'approvisionnement, où les organisations autochtones ont l'occasion de soumissionner en premier si elles désirent participer à la réalisation du projet.

Ce sont les quatre façons dont nous nous assurons que les Autochtones participent aux projets.

• (1705)

Le président: Merci beaucoup.

Deux autres députés ont des questions.

Monsieur Desjarlais, vous avez la parole pour deux minutes, si vous le voulez bien.

[Français]

Par la suite, Mme Sinclair-Desgagné va pouvoir prendre la parole, si elle le désire.

[Traduction]

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'apprécie le soutien de nos collègues qui s'assurent que je puisse poser cette question importante.

Elle concerne les changements climatiques. Nous voyons qu'ils ont des répercussions sur les Territoires du Nord-Ouest, l'administration juste au nord de mon lieu d'origine. Nous voyons aussi que le niveau de l'eau du fleuve Mackenzie et de la rivière des Esclaves n'a jamais été aussi bas, et j'insiste: il n'a jamais été aussi bas. Je me rappelle y être allé.

Il y a un célèbre traversier, le *Lafferty*, qui vous fait traverser le fleuve Mackenzie. C'est quelque chose que bien des gens adorent faire, mais le traversier racle le fond de l'eau et a dû cesser ses activités. Excusez-moi. C'est le fleuve Deh Cho. La collectivité tente de construire un pont. Si je comprends bien, une partie de ce financement pourrait être destinée au pont qui enjambrera le Deh Cho.

Pour ce qui est d'accélérer les projets dans certaines régions davantage touchées par les changements climatiques, y a-t-il un plan, ou avez-vous réfléchi à des changements et des recommandations qui pourraient rendre ce plan plus résilient, afin qu'il soit plus adapté au fait que les changements climatiques touchent davantage certaines régions?

Mme Stephanie Hébert: Je vais commencer, puis je vais demander à mon collègue de donner, peut-être, certains exemples de projets précis que nous menons en collaboration avec les Territoires du Nord-Ouest.

D'emblée, je dirais que nous tentons d'aller aussi vite que les promoteurs de projet, et cela concerne l'établissement des ententes et la négociation des ententes. Nous tenons compte du fait que, souvent, pour ces projets, les bénéficiaires ont eux aussi à effectuer des évaluations environnementales et à les terminer.

Puisque cela fait partie des exigences qu'ils doivent respecter, nous devons aussi leur donner le temps de terminer certains de ces divers processus, y compris dans le territoire. Cela se répercute parfois sur la vitesse à laquelle un projet avance, mais, lorsque nous établissons une entente, lorsque nous définissons le financement par exercice, nous le faisons en fonction du promoteur du projet et de ses besoins financiers, de façon à l'aider à accélérer le projet.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

Madame Sinclair-Desgagné, vous avez maintenant la parole pour deux minutes.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Merci, monsieur le président.

Madame Hébert, je suis curieuse. Avez-vous, en pourcentage, la répartition par province des 700 millions de dollars qui ont été investis? Quelle est la part du Québec? Connaissez-vous ces pourcentages?

[Traduction]

Mme Stephanie Hébert: Monsieur le président, je n'ai pas le pourcentage exact, mais je suis fière de dire que nous avons au Québec 40 projets d'une valeur de 848 millions de dollars.

[Français]

Le gouvernement du Québec participe activement à ce programme. Nous sommes ravis de collaborer avec lui pour répondre aux besoins des Québécois en matière d'infrastructure.

[Traduction]

Aussi, même si bon nombre de ces projets se déroulent au Québec, nous voyons tout cela comme un réseau et nous tenons compte des connexions au-delà du Québec avec d'autres parties du réseau. Nous tenons compte de cette connectivité à l'échelle du réseau. Avec 40 projets d'une valeur de 848 millions de dollars, le Québec participe activement.

• (1710)

[Français]

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: J'aimerais vous poser une dernière question, que j'ai déjà posée au vérificateur général ad-joint.

Madame Hébert, j'aimerais que vous me confirmiez que les projets de développement durable sont la priorité. Comment peut-on s'assurer que les projets de gaz naturel liquide ne seront pas inclus dans les prochains projets de Transports Canada?

[Traduction]

Mme Stephanie Hébert: Encore une fois, comme on l'a souligné pour le Comité, nos évaluations tiennent compte des répercussions des projets sur l'environnement, par exemple la façon dont ils amélioreront la résilience aux changements climatiques et diminueront les émissions de gaz à effet de serre.

[Français]

Il s'agit d'un critère qui existe actuellement. Il s'agit aussi d'un indicateur que nous utilisons. Cela fait partie de nos ententes de contribution. Nous allons continuer de surveiller cela et de nous assurer que nous obtenons des résultats grâce à ces indicateurs.

Le président: Merci beaucoup, madame Hébert.

[Traduction]

J'aimerais remercier M. Hayes et ses collègues du Bureau du vérificateur général ainsi que Mme Hébert et M. LaRocque du ministère des Transports d'avoir témoigné aujourd'hui dans le cadre de notre étude sur le rapport de la vérificatrice générale sur le Fonds national des corridors commerciaux de Transports Canada.

[Français]

Vous pouvez transmettre des informations supplémentaires à la greffière. Pour toute question, veuillez aussi consulter cette dernière.

[Traduction]

Chers membres du Comité, selon notre horaire, nous devons faire les ébauches des rapports le mardi 28 mai. J'ai l'intention de fixer à une autre date le ménage de printemps que nous étions censés faire mardi. Nous devons terminer ce travail, et j'aimerais le faire avant la fin de la session parlementaire pour ne pas avoir à vous demander de revenir après la Saint-Jean-Baptiste. C'est mon intention.

Madame Shanahan, allez-y.

Mme Brenda Shanahan: Monsieur le président, je comprends très bien que nous devons faire ces rapports, mais nous voulons aussi faire les ébauches des rapports. Heureusement, nous avons encore une ou deux séances, donc je proposerais de faire les ébauches des rapports le 13 juin.

Le président: Je dois quitter pour prendre l'avion, maintenant, alors, si vous voulez vous en charger... Ce n'est pas une blague. Si je dois vous demander de revenir après la fin de la session parlementaire, je vais le faire. Nous devons terminer ce travail. J'ai pro-

mis aux analystes que nous allons le faire. L'étude article par article est elle aussi essentielle. Je ne vais pas passer en revue le calendrier des travaux, mais c'est mon intention. Si vous n'aimez pas cela, nous pouvons nous y opposer mardi et trouver une solution.

Sur ce, je vais lever la séance et passer le flambeau à Mme Yip qui présidera la prochaine réunion avec notre délégation d'Indonésie.

La séance est levée.

Merci.

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>