



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 057 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 12 mai 2015

—
Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 12 mai 2015

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Je déclare la séance ouverte.

J'aimerais remercier nos témoins d'être ici aujourd'hui. Nous recevons des représentants de l'Association canadienne des travaux publics, de la Fédération canadienne des municipalités, ou de la FCM, et du Conseil canadien pour les partenariats public-privé.

Merci à vous tous.

Nous allons commencer par Mme Kealy Dedman de l'Association canadienne des travaux publics, pour 10 minutes ou moins, s'il vous plaît.

Mme Kealy Dedman (présidente, Association canadienne des travaux publics): Merci, monsieur le président.

Membres du comité, témoins, mesdames et messieurs, je suis ravie d'être parmi vous aujourd'hui en tant que représentante de l'Association canadienne des travaux publics. Je vous remercie de m'avoir invitée à participer à l'examen des investissements réalisés par le gouvernement du Canada dans les infrastructures fédérales, provinciales et municipales au cours des 20 dernières années.

Les membres de l'ACTP passent souvent inaperçus. Pourtant, nous sommes très présents dans la vie de la plupart des Canadiens. Lorsque de l'eau claire sort du robinet, c'est grâce à nous. Lorsque vous approchez d'une intersection munie de feux de circulation, c'est encore nous. Et lorsque la charrue enlève la neige devant votre maison ou votre entreprise, c'est le service des travaux publics de votre localité qui est à l'oeuvre.

Bien des Canadiens ne savent pas que les membres de l'ACTP font partie intégrante des équipes d'intervention en cas d'urgence et de catastrophe naturelle, comme les graves inondations qui frappent nos villes et villages. En cas d'urgence, nous ouvrons la voie aux services de police, d'ambulance et d'incendie en enlevant la neige, la glace et d'autres obstacles sur les routes. Nous nous assurons que l'eau jaillira des bornes-fontaines pour les pompiers sur les lieux d'un incendie.

Nous nous intéressons de près à tout ce qui touche la construction et l'entretien des infrastructures publiques au Canada. Nous avons à coeur l'avenir des infrastructures publiques de notre pays, et l'avenir se révèle prometteur.

Le Nouveau Plan Chantiers Canada, annoncé dans le cadre du budget de 2013, et le nouveau Fonds pour le transport en commun, annoncé il y a quelques semaines dans le cadre du budget de 2015, offrent une excellente occasion de construire, de rebâtir et de remettre en état des infrastructures publiques indispensables partout au pays. Selon nous, cette occasion s'accompagne de l'obligation de veiller à ce que les nouveaux investissements du Canada dans les infrastructures soient durables et bien gérés.

Pour les années à venir, nous mettons l'accent sur deux questions stratégiques: la gestion des actifs et les infrastructures durables.

À notre avis, la bonne gestion des actifs doit primer lorsque l'on envisage ou prévoit d'effectuer des investissements importants dans les infrastructures publiques. Lorsqu'on prolonge la durée de vie utile des grandes infrastructures en insistant sur des pratiques de gestion des actifs adéquates, on ne fait que s'assurer que les fonds publics sont dépensés de manière prudente. On contribue aussi à protéger pendant plus longtemps les infrastructures.

D'autres pays, comme l'Australie et la Nouvelle-Zélande, ont adopté une approche holistique en matière de gestion des infrastructures municipales, et cette approche gagne du terrain au Canada, en particulier dans les provinces de l'Ouest. Les municipalités canadiennes cherchent de plus en plus à adopter des principes et des pratiques efficaces de gestion des actifs à l'égard des infrastructures qu'elles doivent planifier, bâtir, entretenir et exploiter.

Par contre, les municipalités ont souvent besoin de ressources pour accroître les capacités à l'échelon local de manière à pouvoir mettre en place des pratiques adéquates en matière d'évaluation et de gestion des actifs.

Lorsqu'il est question de l'avenir des investissements dans les infrastructures publiques, vous conviendrez, espérons-le, que le gouvernement du Canada a un rôle important à jouer en vue de favoriser la saine gestion des actifs et l'accroissement de la capacité au sein des municipalités. Nous estimons qu'il serait très utile de réserver des fonds à cette fin.

J'aimerais aussi parler aujourd'hui des infrastructures durables.

Les principes de développement durable dictent maintenant ce que peuvent faire les ingénieurs civils et le public pour assurer plus efficacement le rendement des investissements dans les infrastructures et répondre aux besoins de la société moderne. Dans ce contexte, des systèmes d'évaluation de la durabilité ont été mis au point et offrent un cadre holistique permettant d'évaluer et de quantifier les avantages communautaires, environnementaux et économiques des projets d'infrastructures de toutes tailles et de toutes sortes. On parle non seulement de routes, de ponts, d'usines de traitement des eaux usées et de parcs publics pour les municipalités, mais aussi de projets d'envergure, tels que les pipelines, les aéroports, les barrages, les digues, les lignes de transport d'électricité et les tours de télécommunications.

Notre association croit qu'il faut adopter et adapter des pratiques exemplaires dans la mesure du possible. C'est pourquoi nous avons donné, dans notre mémoire écrit, un exemple de système d'évaluation de la durabilité mis au point par les États-Unis appelé Envision. Utilisés comme outil de planification, les systèmes comme Envision peuvent aider à reconnaître les approches durables en matière de planification, de conception, de construction et d'exploitation de l'infrastructure.

Pour conclure, monsieur le président, le gouvernement fédéral pourrait aussi jouer un rôle dans ce dossier. Il pourrait assumer un rôle de premier plan en appuyant l'utilisation d'outils et de systèmes d'évaluation de la durabilité pour mesurer les avantages communautaires, environnementaux et économiques des projets d'infrastructures de toutes tailles et de toutes sortes.

Monsieur le président, je vais m'arrêter ici. Je serais heureuse de répondre aux questions des membres du comité. Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Carlton, de la FCM.

M. Brock Carlton (chef de la direction, Fédération canadienne des municipalités): Merci beaucoup, monsieur le président.

Comme vous pouvez l'imaginer, il s'agit d'une étude très importante pour nous. Nous sommes vivement intéressés par cette discussion; j'apprécie donc réellement d'avoir été invité à venir ici aujourd'hui. Je vous salue aussi au nom de notre président, Brad Woodside. Il est sur la scène actuellement en tant que maître de cérémonie pour une remise de diplômes. Il donnera un diplôme à son propre fils; cela a donc préséance sur la séance d'aujourd'hui, malheureusement.

Je suis ici au nom du maire Woodside et de la FCM. Je suis accompagné de Daniel Rubinstein, gestionnaire, Politiques et recherche à la FCM et conseiller principal en politiques relatives aux infrastructures et au transport.

[Français]

La Fédération canadienne des municipalités est la voix nationale des gouvernements municipaux. Nos municipalités membres représentent collectivement 90 % de la population canadienne ainsi que toutes les parties de notre pays. Nos membres regroupent tout autant les plus grandes villes du Canada que les petites municipalités urbaines et rurales, de même que 20 associations provinciales et territoriales de municipalités. En tant que chef de file du mouvement municipal, la FCM collabore avec tous les parlementaires dans le but de renforcer les municipalités et le Canada. Les Canadiens savent que les villes et les collectivités sont les moteurs de l'emploi et de l'économie, et que la qualité de nos infrastructures publiques est liée directement à la productivité et à la prospérité à long terme du Canada. Une économie plus forte est garante d'une meilleure qualité de vie pour tous les Canadiens.

Dans nos grandes villes, les transports collectifs sont une nécessité absolue, et c'est la raison pour laquelle la FCM s'est réjouie de l'établissement du Fonds pour le transport en commun annoncé dans le budget de 2015. Cet investissement constitue une avancée importante quant à l'un des principaux enjeux auxquels les Canadiens doivent faire face au quotidien. En effet, ce niveau soutenu de financement, sur une base permanente, pourrait transformer les transports collectifs au pays.

● (1540)

[Traduction]

Certains détails importants restent à discuter, comme le fait de veiller à ce que les gouvernements locaux conservent le pouvoir de déterminer le degré de participation du secteur privé. Il n'existe pas de modèle unique pour les projets réalisés en PPP, et, au bout du compte, c'est la municipalité qui comprend le mieux le contexte local. Chaque municipalité devra évaluer soigneusement les impacts des plafonds d'emprunts locaux et les frais de service de la dette pour chaque projet.

De plus, puisqu'il s'agit d'une enveloppe permanente en matière d'investissements fédéraux, il est essentiel que le gouvernement fédéral investisse en tant que réel partenaire au tiers des projets, puisque le financement parallèle par l'entremise de mécanismes comme les PPP ne fait pas en sorte que le gouvernement n'a pas besoin de financer les coûts en capital d'actifs collectifs comme les importants projets de transports en commun. Même si le Fonds pour le transport en commun offre une certitude et une prévisibilité à l'égard des projets municipaux importants en matière de transport en commun, les Canadiens font toujours face à des défis croissants à l'égard des routes, des ponts et du réseau d'aqueducs, soit les infrastructures essentielles dont ils dépendent chaque jour.

Le Canada est à la croisée des chemins. L'infrastructure de base sur laquelle les Canadiens comptent est en péril. C'est ce que nous a indiqué le premier bulletin de rendement des infrastructures canadiennes en 2012. Le bulletin présentait les résultats de l'évaluation de l'état physique des routes municipales, du réseau d'aqueduc, des usines de traitement des eaux usées et du réseau pluvial et a établi que le tiers de ces actifs sont en péril et exigent des investissements importants au cours des prochaines années.

En plus des défis actuels, les nouveaux règlements fédéraux en matière de traitement des eaux usées représentent un défi énorme pour nos collectivités. Le Nouveau Fonds Chantiers Canada a maintenu le financement pour ce secteur essentiel. Toutefois, même si chaque dollar était investi afin de mettre à jour les systèmes de traitement des eaux usées, cela serait insuffisant.

Les municipalités partout au pays ont soutenu le nouveau règlement relatif au traitement des eaux usées quand il a été présenté il y a plusieurs années. Les gouvernements locaux doivent s'y conformer et améliorer leur infrastructure d'aqueduc et d'égout d'ici 2040. Les systèmes les plus à risque devront être conformes aux nouvelles règles d'ici 2020.

La FCM continue de demander que des fonds soient réservés afin d'aider les municipalités à respecter les nouvelles obligations fédérales en matière de traitement des eaux usées étant donné l'ampleur du défi, particulièrement pour les petites collectivités. Selon nos estimations, la mise à jour des infrastructures afin qu'elles respectent les nouveaux règlements fédéraux coûtera 18 milliards de dollars, dont 3,4 milliards de dollars qui devront être investis maintenant pour respecter le délai de 2020.

Voici quelques exemples: madame Young, dans votre circonscription, la région métropolitaine de Vancouver devra trouver 700 millions de dollars afin de mettre à jour l'usine de traitement des eaux usées de Lions Gate avant 2020. Monsieur Watson, Chatham-Kent, votre collectivité voisine, aura besoin de 16 millions de dollars à des fins d'amélioration en plus de financer les projets déjà prévus dans son plan d'immobilisations. À Montréal, on estime qu'il coûtera 1 milliard de dollars pour se conformer aux règlements fédéraux. Au total, les collectivités québécoises sont pressées de mettre 174 systèmes à jour, dont 30 pour lesquels il faut commencer les travaux maintenant dans le but de respecter le délai de 2020.

Les Canadiens s'attendent à ce que tous les gouvernements se rassemblent pour trouver des solutions à ces défis et à d'autres défis. Le fait d'investir dans les routes, les ponts, le transport en commun et les systèmes d'aqueduc constituent l'une des meilleures façons de créer des emplois locaux et de générer 1,20 \$ en croissance annuelle du PIB pour chaque dollar investi. De plus, les investissements dans les infrastructures essentielles améliorent de façon importante la qualité de la vie de tous les Canadiens et aident les marchés à attirer les meilleurs talents au sein d'un marché mondial.

Afin que l'économie canadienne prospère, nous devons nous assurer que le flux de biens et de gens dans nos villes et collectivités n'est pas entravé par des routes qui s'effondrent ou par des réseaux de transport en commun vieillissants. Nous connaissons tous maintenant les coûts liés à la congestion: les Canadiens perdent d'innombrables heures à se rendre au travail ou à en revenir, et cela représente 11 milliards de dollars de perte par année au chapitre de la productivité dans la seule région de Toronto. À coup sûr, un plan pour nos villes et collectivités est un plan pour notre économie.

Le Fonds de la taxe sur l'essence, qui est indexé de façon permanente, fournit un investissement prévisible à long terme grâce auquel les villes et les collectivités peuvent établir des plans et auquel elles peuvent se fier au fil du temps. Les municipalités ont appuyé à répétition et de façon unanime la taxe sur l'essence, qu'elles voient comme étant un modèle de partenariat fédéral-municipal pour l'avenir.

Le Nouveau Fonds Chantiers Canada a aussi fourni au gouvernement fédéral l'occasion de s'associer à des villes et à des collectivités, ainsi qu'à des provinces et territoires, afin de construire et de remettre en état des infrastructures municipales importantes dans l'ensemble du pays. Les gouvernements locaux ont accueilli ces annonces comme étant des pas importants afin d'atteindre à nouveau puis de dépasser les moyennes historiques au chapitre des investissements gouvernementaux dans les infrastructures.

Il y a toujours un certain nombre de questions en suspens relativement à la façon dont les municipalités peuvent avoir accès aux programmes. Pendant que ces enjeux demeurent irrésolus, aucun emploi n'est créé, et les infrastructures essentielles qui alimentent le caractère concurrentiel de notre pays ne sont pas construites. Les villes et les collectivités ont besoin d'investissements prévisibles à long terme afin d'aller de l'avant. Nous avons encore beaucoup de travail à faire à cet égard.

L'OCDE a indiqué que le total des investissements de tous les ordres de gouvernement dans les infrastructures s'élève actuellement à environ 3,9 % du PIB. Pour mettre ce chiffre en perspective, le Canada a dépensé bien plus de 4 % du PIB dans les infrastructures durant la fin des années 1950 jusqu'au milieu des années 1970, une période d'urbanisation, d'accroissement de la population et de croissance économique. Toutefois, les investissements ont presque tombé à 2 % durant la fin des années 1990, et nous payons encore pour ce sous-investissement. Les besoins des Canadiens et des entreprises sont bien plus complexes actuellement que dans les dernières décennies, et le fait de répondre à ces besoins nécessite des investissements à long terme dans les infrastructures économiques essentielles à l'échelle locale.

Les investissements fédéraux actuels constituent un pas dans la bonne direction pour ce qui est des défis en matière d'infrastructure auxquels nous allons faire face aujourd'hui, mais qu'en est-il des défis émergents auxquels les Canadiens feront face demain?

J'ai parlé des nouvelles exigences fédérales que doivent respecter les gouvernements locaux relativement à l'eau potable, mais nos infrastructures locales subissent aussi les impacts des phénomènes météorologiques et environnementaux extrêmes. Nous avons tous assisté à l'augmentation dramatique du nombre d'urgences liées aux conditions météorologiques dans l'ensemble du Canada, de l'inondation de la rivière Bow à la tempête de verglas qui a frappé la RGT, en passant par les feux de forêt et les innombrables autres désastres qui ont forcé le déplacement de gens et de familles, qui ont endommagé des biens et qui ont perturbé des économies locales.

Les inondations à Calgary et à Toronto ont contribué à des demandes d'indemnisation d'un montant de 3,2 milliards de dollars par des propriétaires de biens en 2013. Les petites collectivités rurales et nordiques canadiennes font face à des défis supplémentaires liés à leur situation géographique et à leur capacité au moment de réagir à ces événements. Le nouveau Fonds Chantiers Canada ne suffira pas à venir à bout des pressions émergentes sur notre économie et sur les villes et les collectivités qui en sont les moteurs.

Les municipalités canadiennes ont démontré de façon constante qu'à l'aide d'un bon partenaire, le travail se fait. Nous l'avons vu durant la grande récession, et cela est démontré de façon constante par l'entremise de projets qui ont une importance économique partout au pays. Les villes et les collectivités ont besoin d'un plus grand engagement afin de s'assurer que des investissements viables, prévisibles et à long terme puissent permettre de s'attaquer aux défis d'aujourd'hui et de demain.

Pour conclure, les récents investissements fédéraux ont signalé le début d'un partenariat accru avec le gouvernement fédéral. Cela démontre que nous pouvons réussir quand les municipalités et le gouvernement fédéral travaillent ensemble afin d'assurer un avenir solide pour le Canada. Nous devons nous appuyer sur les succès relatifs à d'autres priorités partagées, y compris la construction d'infrastructures essentielles qui sont nécessaires à la création d'emplois et au caractère concurrentiel à long terme du Canada sur le plan économique.

Merci, monsieur le président, de m'avoir écouté. J'ai hâte de répondre aux questions que vous pourriez avoir en temps opportun.

• (1545)

Le président: Merci, monsieur Carlton.

Nous allons maintenant passer à M. Romoff du Conseil canadien pour les partenariats public-privé.

M. Mark Romoff (président et directeur général, Conseil canadien pour les partenariats public-privé): Bon après-midi, et merci au président, aux membres du comité, au greffier et au personnel de m'avoir invité à témoigner devant vous aujourd'hui.

Le Conseil canadien pour les partenariats public-privé est une organisation non partisane sans but lucratif comptant plus de 400 membres provenant du gouvernement et du secteur privé dans l'ensemble du Canada et à l'extérieur du pays. Il promeut des solutions innovatrices en matière d'infrastructures et de prestation de services publics par l'entremise de partenariats public-privé. Nous fournissons les installations, les recherches et l'expertise afin d'aider les représentants de tous les ordres de gouvernement à faire des choix intelligents en matière de politique publique au moment de se procurer des infrastructures. Nous visons à accroître la sensibilisation à l'égard des PPP, ainsi que leur acceptation et leur adoption, et nous encourageons tous les membres du comité qui seraient intéressés à le faire à communiquer avec nous afin d'en apprendre davantage au sujet de ce secteur particulier.

Parmi les différentes activités que nous organisons au Canada et à l'échelle internationale, notre événement phare est notre conférence nationale annuelle en matière de PPP. Cette conférence aura lieu à Toronto les 2 et 3 novembre, et il s'agira de notre 23^e conférence annuelle. Elle attire plus de 1 200 délégués de partout dans le monde. Il s'agit de la conférence la plus importante du genre, et elle est reconnue comme étant le principal rassemblement pour la communauté PPP dans le monde. Elle est un symbole du succès des PPP dans l'ensemble du Canada.

Nous sommes très fiers de faire progresser le programme de recherche, de promouvoir la prochaine génération de talents parmi les jeunes et les femmes et d'exporter l'expertise canadienne relative au secteur des PPP. Le gouvernement a de nombreuses occasions de collaborer avec nous au chapitre de ces efforts.

Si nous devons reculer 20 ans en arrière en matière de développement des infrastructures au Canada, je dirais que nous avons fait des progrès importants, mais que davantage de travail est nécessaire.

À l'échelle fédérale, les plans successifs de construction au Canada au cours des 10 dernières années ont profité des investissements fédéraux les plus importants en matière d'infrastructure de l'histoire du Canada. Le dernier investissement, 70 milliards de dollars sur 10 ans, y compris une autre tranche de 1,25 milliard de dollars sur cinq ans pour le Fonds PPP Canada, a permis d'avoir une certitude à long terme à l'égard des futurs investissements fédéraux. En retour, nous avons vu les provinces emboîter le pas en établissant leurs propres plans à long terme. Pour ne pas être en reste, la province de l'Ontario a dévoilé son propre plan sur 10 ans, qui représente un investissement de 130 milliards de dollars. Le fait que les deux plus hauts ordres de gouvernement prennent des mesures a aussi permis aux municipalités d'avoir davantage de certitude au moment d'élaborer leurs propres plans à long terme.

L'annonce récente d'un fonds annuel pour le transport en commun de 1 milliard de dollars dans le budget 2015 constitue un autre investissement important qui prouve l'engagement du gouvernement fédéral à l'égard du renouvellement et de l'expansion des infrastructures partout au pays.

Pourrait-on en faire plus? Toujours; nous savons que le déficit lié aux infrastructures est de centaines de milliards de dollars, mais prenons un moment pour nous rappeler la situation d'il y a 20 ans. Du début au milieu des années 1990, tous les ordres de gouvernement faisaient face à des déficits, à une dette toujours croissante et à un sous-investissement en matière d'infrastructure. À de nombreux égards, le pays était en situation de crise. La prudence budgétaire dont ont fait preuve plusieurs gouvernements depuis le milieu et la fin des années 1990 a permis au Canada d'investir de façon importante dans les infrastructures durant la crise financière mondiale de 2008; le Canada a ainsi contracté des dettes modestes, mais il s'en est sorti en meilleure posture que ses partenaires du G7.

L'une des mesures fructueuses qu'a prises le Canada dans les années 1990 a été un changement progressif de la façon dont le gouvernement se procure ses infrastructures. De nombreuses personnes ont réalisé que le gouvernement seul ne pouvait pas gérer de multiples projets d'infrastructure d'importance. Les gouvernements, en ayant assez de voir que les projets dépassaient le budget et étaient achevés bien après la date prévue, ne pouvaient simplement pas se permettre de maintenir le statu quo.

L'arrivée des partenariats public-privé, des PPP, est devenue une option de plus en plus attrayante pour les gouvernements. Le partenariat entre les secteurs public et privé et le partage du risque en fonction de celui qui est le mieux en mesure de le gérer ont mené à l'achèvement en temps opportun de projets d'infrastructure de haute qualité partout au pays, dans le respect du budget établi.

Le pont de la Confédération a été l'un des premiers projets en PPP au Canada, et, même s'il s'agit toujours d'une importante réussite nationale, il y a maintenant, en particulier parce que le marché des PPP au Canada a fait d'importants progrès, 224 projets en activité, en construction ou en voie d'approvisionnement au pays. La valeur des

projets qui ont déjà fait l'objet d'une entente financière excède les 72 milliards de dollars.

● (1550)

Une évaluation indépendante des impacts économiques des projets en PPP entrepris sur une période de 10 ans, soit entre 2003 et 2012, nous a permis de découvrir que 290 000 emplois ETP avaient été directement créés, ce qui a permis au PIB canadien de s'accroître de 25,1 milliards de dollars, aux gouvernements fédéral et provinciaux de recueillir 7,5 milliards de dollars en revenus fiscaux, et aux contribuables d'économiser 9,9 milliards de dollars. Il s'agit de résultats sans équivoque.

L'avenir pour les PPP au Canada se révèle prometteur, puisque de nouvelles administrations prennent la relève, y compris des provinces, des territoires, des municipalités et des communautés des Premières Nations, et que de nouveaux secteurs parviennent à se distinguer, comme le transport en commun, l'eau potable et le traitement des eaux usées, les logements sociaux, l'énergie, l'Internet haute vitesse, le développement des ressources et les services gouvernementaux.

Nous savons aussi que les PPP profitent d'un soutien généralisé au sein du public canadien. Dans le cadre d'un sondage récent effectué par Nanos Research, 62 % des Canadiens soutiennent les PPP. Le soutien s'accroît quand il s'agit d'un projet qu'ils connaissent et qui touche leur propre région. Par exemple, le soutien des résidents de Sault Ste. Marie à l'égard des PPP s'élève à plus de 70 % puisque l'hôpital qui a été construit là-bas l'a été en vertu de ce modèle. En fait, la vaste majorité d'entre eux croient que l'hôpital n'aurait jamais été construit sans l'aide du secteur privé.

Nous avons aussi récemment organisé, à l'échelle du Canada, des groupes de discussion et des sondages auprès des dirigeants de municipalités et de communautés autochtones qui démontrent une fois encore un important soutien à l'égard des PPP. Ces résultats seront publiés dans un proche avenir.

Selon moi, deux faits importants au sujet des PPP doivent être soulignés.

Premièrement, les PPP ne sont pas synonymes de privatisation. Le gouvernement possède toujours le bien. Le secteur privé conçoit, construit, finance, entretient, et, dans certains cas, exploite simplement le bien pour une période déterminée, mais c'est toujours le gouvernement qui le possède, le contrôle et qui en est responsable.

Deuxièmement, les PPP ne sont pas une panacée. Les PPP comptent pour environ 10 % à 15 % des projets dans l'ensemble du Canada. Cela est dû au fait qu'ils sont utilisés uniquement dans les cas où le modèle a une valeur financière et où le risque peut être transféré au secteur privé de façon appropriée. Quand ces conditions ne sont pas respectées, nous allons être les premiers à dire de ne pas utiliser de partenariats public-privé.

De quoi avons-nous besoin pour nous appuyer à l'avenir sur les projets où des PPP ont été utilisés de façon fructueuse afin de nous attaquer au déficit en matière d'infrastructure? Les municipalités et les communautés autochtones font face aux défis les plus importants au Canada en matière d'infrastructure tout en ayant la plus faible capacité de générer des revenus. La sensibilisation à l'égard des PPP est encore faible au sein de ces administrations, et de nombreux mythes existent toujours. Moins de 25 % des projets en PPP au Canada sont effectués à l'échelle municipale, et, fait plus important encore, un seul projet des Premières Nations s'est qualifié pour être financé par le Fonds PPP Canada.

De quoi avons-nous besoin? Premièrement, il faut renforcer les capacités des municipalités et des communautés des Premières Nations. Ensuite, il faut rationaliser le modèle afin de réduire le nombre de documents à remplir pour les petits projets, réduire les coûts initiaux et faciliter l'accès aux services techniques. Troisièmement, il faut éliminer l'effet dissuasif du fonds PPP. Actuellement, les collectivités peuvent recevoir 25 % des coûts en vertu du Fonds PPP Canada, tandis qu'elles peuvent en recevoir 33 % en vertu du Fonds Chantiers Canada.

Notre organisation est aussi en train d'effectuer un nouveau projet de recherche qui se penchera sur les obstacles liés à l'approvisionnement fructueux de projets en PPP dans les communautés autochtones. Le besoin existe à coup sûr, mais certaines barrières empêchent l'utilisation accrue du modèle. Nous espérons que nos recherches fourniront un guide afin que les gouvernements, les Autochtones et le secteur privé puissent profiter du succès des PPP.

Le nouveau Fonds pour le transport en commun vise l'amélioration des infrastructures d'un secteur qui a en besoin. Le projet Canada Line, à Vancouver, constitue un exemple parfait de système léger sur rail qui a été conçu, construit, financé, exploité et entretenu. Le gouvernement provincial a économisé plus de 90 millions de dollars comparativement aux projets livrés à l'aide de méthodes plus traditionnelles. Cette ligne fournit maintenant un accès direct au centre-ville à partir de l'aéroport de Vancouver.

Des projets de transport en commun en PPP sont actuellement en cours à Edmonton, à Winnipeg, à Kitchener-Waterloo, à York, à Toronto et à Ottawa, mais nous savons qu'il faut en faire beaucoup plus. À Toronto, au centre-ville, une ligne visant à désengorger le métro est nécessaire, tout comme le financement du projet SmartTrack du maire John Tory. Ottawa a planifié la phase 2 de son SLR, et la grande région de Vancouver a besoin d'au moins deux nouvelles lignes. Ce ne sont que quelques exemples des projets nécessaires partout au pays.

Un autre secteur vers lequel le gouvernement peut porter son attention comme il l'a fait pour le transport en commun, c'est le secteur de l'eau potable et du traitement des eaux usées. Vu les nouveaux règlements stricts qui entrent en vigueur et les impacts directs sur la santé et la sécurité de l'accès à de l'eau potable sécuritaire et propre, de nombreuses municipalités et communautés autochtones devront investir dans de nouvelles infrastructures liées à ces secteurs.

● (1555)

L'évaluation nationale des systèmes d'aqueduc et d'égout dans les collectivités des Premières Nations effectuée en 2011 a établi que plus de 1 milliard de dollars en investissements immédiats étaient nécessaires et que plus de 4 milliards de dollars en investissements étaient nécessaires au cours des 10 prochaines années.

Les PPP ont fait preuve de leur efficacité dans ce secteur. La nouvelle usine de traitement des eaux usées à Regina permettra à la ville d'économiser plus de 130 millions de dollars et constituera une installation dernier cri. Des plus petites villes comme Goderich, en Ontario, ont aussi été en mesure d'utiliser ce modèle avec succès, malgré les propos de certaines personnes qui disent qu'il ne s'applique qu'aux projets de très grande envergure.

Le dernier élément que j'aimerais souligner au comité concerne le fait que le Canada a fait des avancées importantes pour s'attaquer au déficit lié aux infrastructures tout en maintenant une forte position financière. De plus, nous avons élaboré une approche de PPP qui est reconnue à l'échelle mondiale comme étant la meilleure, et l'industrie

canadienne a acquis l'expérience et l'expertise pour être concurrentielle et réussir sur la scène internationale.

Ce n'est pas le moment de ralentir la cadence. Dans le passé, nous avons vu les dommages d'un sous-investissement dans les infrastructures, et ce seront les futures générations qui en paieront le prix. À mesure que la situation financière s'améliore, le gouvernement devrait s'assurer qu'une proportion importante des excédents futurs est investie dans le renouvellement des infrastructures. Afin de veiller à ce que l'argent soit bien investi et de nous assurer que des infrastructures de haute qualité sont livrées à temps dans le respect du budget établi et qu'elles sont bien entretenues, je soutiens que les partenariats public-privé sont un outil d'approvisionnement qui a fait ses preuves et dont dispose le gouvernement.

Merci. J'ai hâte d'en discuter davantage avec vous.

Le président: Merci, monsieur Romoff.

Nous allons passer directement à la période de questions.

Monsieur Kellway, pour sept minutes.

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président, et, par votre entremise, je remercie les témoins de leur exposé aujourd'hui.

Monsieur Carlton, peut-être puis-je commencer par vous.

Je crois que vous avez affirmé que notre étude d'aujourd'hui en était une d'importance. Je suis d'accord avec vous, mais elle est aussi, selon moi, un peu étrange puisqu'elle n'a pas d'objectif explicite. Je crois qu'il faut lire entre les lignes.

Vu l'absence d'un mandat clair relatif à ce que nous faisons ici, je me demandais si vous pouviez nous en conférer un. Si vous disiez: « Eh bien, voici les raisons pour lesquelles vous devez étudier cet enjeu lié aux infrastructures », quelles seraient les raisons? Selon vous, comment devrions-nous effectuer cette étude? Quelles données devrions-nous utiliser ici afin de voir si nous répondons à l'objectif que vous lui avez donné? Je vais imaginer pour un moment que le mandat est de déterminer si nous avons bien agi durant les 20 dernières années, si nous avons dépensé le bon montant d'argent sur les bonnes choses, si nous avons dépensé l'argent prudemment, si on a trop ou trop peu dépensé.

Ce que je dis a-t-il du sens?

● (1600)

M. Brock Carlton: Bien sûr.

L'objectif de cette étude, selon les conseils que je pourrais vous donner, c'est qu'il y a une suite d'expériences relatives aux investissements dans les infrastructures. Ces expériences ont différentes formes, différents aspects et différentes tailles, mais elles ont toutes permis d'apprendre des leçons. Des leçons ont été apprises au sujet de la façon de procéder au moment d'investir dans les infrastructures, au sujet des sommes et des types de partenariats qui ont été conclus, et tout cela dans le but de rendre l'économie canadienne aussi forte et concurrentielle et les collectivités canadiennes aussi viables sur le plan environnemental que possible.

Selon moi, le mandat est le suivant: les expériences nous ont fait apprendre des leçons. Quelles sont ces leçons? Qu'est-ce qu'elles nous diront au sujet des investissements futurs en matière d'infrastructures? Quelle est la meilleure façon de procéder au moment d'investir dans les infrastructures afin que les différents intervenants puissent travailler le plus efficacement possible ensemble et utiliser l'argent de la façon la plus efficiente possible afin que les communautés canadiennes puissent en profiter?

Je crois que, tout simplement, les statistiques à utiliser sont celles liées à la création d'emplois, à la croissance économique et au caractère concurrentiel, au développement économique local, à la viabilité environnementale des collectivités et à une gestion de l'empreinte environnementale à l'échelle locale qui serait appropriée pour un pays aussi prospère que le nôtre.

M. Matthew Kellway: Vous avez souligné l'aspect économique et environnemental. Ajouteriez-vous l'aspect social aussi?

Metrolinx a récemment ordonné la rédaction d'un rapport sur l'équité en matière de transport à Toronto. Je me demande quelle est votre opinion au sujet du rôle des infrastructures dans les enjeux liés à l'équité, de façon générale.

M. Brock Carlton: Vous avez absolument raison; les enjeux sociaux devraient être compris là-dedans.

La semaine dernière, j'ai participé à un sommet sur la réduction de la pauvreté, et l'une des idées maîtresses de la conversation concernait l'importance d'offrir un transport en commun efficace afin d'aider à aplanir les disparités et de permettre à ceux qui sont moins chanceux de circuler facilement dans la ville et de se rendre au travail et d'en revenir.

À coup sûr, les investissements dans les infrastructures ont d'importants bénéfices sociaux au chapitre de la réduction de la pauvreté, comme je viens de le mentionner, mais ils permettent aussi d'améliorer la qualité de vie des personnes âgées et des immigrants. Ce sont des populations qui utilisent les transports en commun de façon disproportionnée. Les investissements dans le transport en commun et dans les infrastructures aident à établir, comme je l'ai dit, des règles plus uniformes pour les différents groupes et personnes au sein de notre société qui ont moins de chance.

M. Matthew Kellway: Vous nous avez nommé un certain nombre de données. De façon générale, quelles sont les principales leçons apprises au cours des 20 dernières années?

M. Brock Carlton: L'une d'entre elles serait le fait que les investissements en matière d'infrastructure doivent être maintenus entre 4 et 5 % du PIB. Dans notre histoire, nous avons respecté ces taux, puis il y a eu une baisse, et nous payons le fait d'avoir levé le pied de l'accélérateur durant probablement quelques décennies. La leçon que nous devons en tirer, c'est que nous devons maintenir un niveau d'investissement approprié et soutenu en matière d'infrastructures.

La deuxième leçon, c'est que les investissements en matière d'infrastructure sont bien plus efficaces quand ils sont faits dans le cadre d'ententes de financement prévisibles et à long terme, afin que nous — eh bien, dans notre cas, bien sûr, les municipalités — soyons en mesure de connaître l'importance des investissements du gouvernement fédéral et de les comprendre à long terme afin de pouvoir réellement établir des plans.

Quand nous nous retrouvons dans un environnement où le financement en matière d'infrastructure est à court terme et ponctuel, ce que cela signifie, c'est que les municipalités ne peuvent pas planifier à long terme. C'est plus difficile de planifier un programme de viabilité, de planifier en fonction d'un environnement de PPP si vous ne savez pas à quoi ressembleront les investissements à long terme.

Cela couvre certains aspects liés à l'ampleur, au long terme et au caractère prévisible. Je crois qu'il est juste de dire que les trois ordres de gouvernement font partie de l'enjeu, au même titre que le secteur privé et d'autres entités; toutefois, actuellement, mes commentaires ne concernent que les trois ordres de gouvernement, lesquels doivent

mettre des ressources en jeu afin que l'investissement collectif en matière d'infrastructure soit important et considérable.

De plus, si vous voulez établir des programmes en matière d'infrastructure qui auront des résultats tangibles, il faut travailler avec les municipalités. Les municipalités doivent participer à la conception du cadre ou du programme lié à l'investissement en matière d'infrastructure, quel qu'il soit, et à la conception des données qui nous permettent, avec le temps, de surveiller et d'évaluer le succès de ces investissements. Je dirais qu'il s'agit de la clé.

Il y a trois aspects qui sont, selon moi, des leçons apprises du passé, depuis... Je sais que cette étude porte sur une période de 20 ans, mais on pourrait élargir sa portée au-delà de ces années et considérer ces leçons comme étant les principales leçons apprises.

•(1605)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur Carlton, pour poursuivre au sujet des leçons apprises, pouvez-vous nous parler de votre compréhension actuelle? Outre la taxe sur l'essence, combien d'argent le gouvernement fédéral investira-t-il dans les infrastructures durant l'exercice en cours, du 1^{er} avril 2015 au 31 mars 2016?

M. Brock Carlton: Je n'ai pas les chiffres pour 2015.

M. David McGuinty: Vous n'avez pas de chiffres pour l'exercice en cours?

M. Brock Carlton: Non, nous n'avons pas de chiffres pour l'exercice en cours. Nous savons que le cadre concerne le Nouveau Fonds Chantiers Canada sur 5 et 10 ans, mais je n'ai pas de chiffres pour l'exercice en cours, en partie parce que chaque projet est géré de façon individuelle. Les projets doivent être entrepris, puis les factures doivent être envoyées au gouvernement à des fins de remboursement.

M. David McGuinty: Pour vos membres, quel montant cela peut-il atteindre? Ce montant est-il illimité?

M. Daniel Rubinstein (gestionnaire, Politiques et recherche, Fédération canadienne des municipalités): Pour le Fonds Chantiers Canada en particulier, le montant varie, 32 % étant le maximum fédéral habituel, et, comme nous l'avons déjà dit, il y a actuellement un plafond de 25 % s'il s'agit d'un projet en PPP.

M. David McGuinty: Je comprends cela. De quelle somme d'argent parlons-nous? Vous représentez la FCM, soit des milliers de municipalités. Combien d'argent est offert à vos membres cette année? S'ils présentent des demandes pour l'exercice en cours, combien d'argent est disponible pour les infrastructures?

M. Daniel Rubinstein: Une fois encore, je crois que la clé, c'est de regarder un programme comme le Fonds Chantiers Canada, qui est fondé sur des demandes, durant toute sa durée. Ce que nos membres se demandent, c'est s'ils peuvent se fier au fait que leur projet sera financé. Comme l'a dit M. Carlton, ils se font rembourser quand la construction est en cours. Actuellement, au début d'un programme semblable, c'est la garantie qui est importante.

M. David McGuinty: Pour revenir, monsieur Carlton, à l'une de vos leçons apprises, les « ententes de financement prévisibles et à long terme » nécessaires à la planification... s'agit-il d'une entente de financement prévisible et à long terme qui permet la planification?

M. Brock Carlton: Parlez-vous du Nouveau Fonds Chantiers Canada?

M. David McGuinty: Non. Combien d'argent est offert à vos membres? Actuellement, si j'étais le maire d'une petite ville et que je voulais présenter une demande et que j'appelais à vos bureaux, pouvez-vous me dire combien d'argent je pourrais demander?

M. Brock Carlton: Non, puisqu'ils peuvent établir une proposition de projet et passer par le gouvernement de la province ou du territoire.

M. David McGuinty: D'accord.

Quand le ministre des Infrastructures est venu ici, je lui ai demandé pourquoi l'ancien Fonds Chantiers Canada, qui s'était élevé à environ 1,6 milliard de dollars une année, a chuté de 89 % cette année pour atteindre les 210 millions de dollars pour l'exercice en cours. Selon les chiffres que nous avons, 210 millions de dollars sont offerts à vos membres par l'entremise de ce fonds.

Est-ce un chiffre exact?

M. Brock Carlton: Il doit s'agir du chiffre exact, si vous avez fait la recherche. Je n'ai pas le chiffre avec moi, partiellement parce que, comme je l'ai dit à de nombreuses reprises, le Fonds Chantiers Canada doit d'abord approuver les projets. Le travail est effectué, les reçus sont envoyés, et le remboursement est fait...

M. David McGuinty: Oui, je crois que la majorité des gens...

M. Brock Carlton: ... le fait que l'argent soit attribué sur une période de cinq ans, cela est logique vu la façon dont les choses fonctionnent au sein du programme et vu le fait que la majeure partie de l'argent vient plus tard au cours de la vie du projet, puisque c'est le moment où les reçus seront envoyés et où les municipalités vont demander un remboursement.

M. David McGuinty: D'accord; vous ne pouvez donc pas nous le dire non plus. Le gouvernement ne veut pas nous le dire, et vous ne pouvez pas nous dire combien d'argent est offert à vos membres.

Je vais parler d'un sujet sur lequel j'ai questionné le SMA aux Politiques quand il est venu ici et qu'il a lu les documents que le gouvernement lui avait demandé de préparer. Je lui ai demandé à répétition s'il avait un chiffre général pour le manque à gagner en matière d'infrastructures au Canada. Voici l'une de ses réponses:

Les seules réponses que nous avons à notre disposition nous ont été fournies par la Fédération canadienne des municipalités ou d'autres centres d'études nationaux qui ont tenté d'effectuer un certain travail à cet égard.

Laissez-moi vous demander à combien s'élève le manque à gagner. Nous entendons dire que le gouvernement dépense 3,9 % du PIB sur les infrastructures, mais on ne nous dit pas qu'une bonne partie de cet argent provient des administrations provinciales et municipales. Le gouvernement fédéral revendique ces investissements, mais il s'agit en fait d'un investissement collectif.

Nous savons que l'investissement est de 3,9 % du PIB, et vous dites qu'il devrait se situer entre 4 et 5 %. C'est un chiffre sans importance si nous ne connaissons pas nos réels besoins, vous en conviendrez. Quels sont les réels besoins au sein de la société canadienne? Disposez-vous des statistiques pour les évaluer? Une telle évaluation a-t-elle été faite?

• (1610)

M. Brock Carlton: Ce que nous avons fait, à la FCM, ainsi que dans plusieurs autres organisations, y compris l'ACTP et d'autres organisations professionnelles qui sont des intervenants clés en matière d'infrastructure, c'est publier le bulletin de rendement des infrastructures canadiennes en 2012.

M. David McGuinty: D'accord. Avons-nous un chiffre? Pouvez-vous nous donner le chiffre? Quel est le chiffre?

M. Brock Carlton: Selon le bulletin de rendement des infrastructures canadiennes, 30 % des infrastructures municipales, particulièrement les routes et les systèmes d'aqueduc, sont en péril. Le bulletin de rendement combinait une évaluation qualitative de l'état des infrastructures...

M. David McGuinty: J'ai compris cela. Donc, quel est le chiffre?

M. Brock Carlton: Ce à quoi nous sommes arrivés, lorsque nous pensons à ce qui présente un risque, et une proportion de 30 % de l'infrastructure est vulnérable, c'est que si nous devions remplacer toutes ces choses, il en coûterait 170 milliards de dollars.

M. David McGuinty: Est-ce le chiffre global pour toute l'infrastructure?

M. Brock Carlton: C'est pour l'infrastructure municipale liée aux routes et à l'eau.

M. David McGuinty: Cela ne comprend pas l'infrastructure fédérale ni l'infrastructure provinciale?

M. Brock Carlton: Non, cela ne comprend ni l'infrastructure fédérale ni l'infrastructure provinciale.

M. David McGuinty: Avons-nous un chiffre global au Canada?

M. Brock Carlton: Que je sache, nous n'en avons pas.

M. David McGuinty: D'accord. Le gouvernement du Canada n'en a pas non plus, parce que nous en avons demandé un de façon répétée. Vous n'en avez pas, et il n'en a pas, donc nous n'en avons pas.

M. Brock Carlton: Notre intérêt ne concerne que l'infrastructure municipale.

M. David McGuinty: D'accord.

Puis-je passer au troisième thème, qui est le développement durable?

Madame Dedman, vous avez soulevé la question importante du rôle que le gouvernement fédéral doit jouer à cet égard. J'aimerais seulement vous rappeler, et si je puis, obtenir vos commentaires à ce sujet, qu'il est assez difficile de convaincre un gouvernement de faire quelque chose sur le plan de la durabilité lorsque celui-ci élimine le programme Écoénergie, pour ensuite éliminer tout un nouveau secteur économique au Canada; il élimine le Programme de rénovation des bâtiments commerciaux, le programme Encouragement à la production d'énergie éolienne et le programme Encouragement à la production d'énergies renouvelables. Il ne souhaite même pas suivre la direction du gouvernement conservateur du Royaume-Uni, lequel apporte un tout nouvel accord vert qui va en réalité jusqu'à obliger les propriétaires anglais à indiquer le taux de GES de leur maison, ce qui a une profonde influence sur les marchés immobiliers et la valeur des propriétés. Plus l'efficacité en matière de GES de la maison est élevée, plus le prix d'une maison au Royaume-Uni est maintenant élevé, parce qu'on a dans les faits encouragé l'adoption d'une approche axée sur le secteur privé pour ce qui est du droit de propriété et de la quête d'une plus grande efficacité.

Pourriez-vous concevoir l'adoption en bloc du programme américain Envision? Nos voisins l'ont compris. Ils viennent de le faire. Or, vous dites que certains projets canadiens examinent le modèle Envision des États-Unis. Devrions-nous le faire migrer vers le nord? Comment voyez-vous les choses?

Mme Kealy Dedman: Compte tenu des investissements importants qui seront faits au cours des 10 prochaines années grâce au Nouveau Plan Chantiers Canada, l'occasion est bonne d'examiner comment nous évaluons la durabilité. C'est pourquoi, dans le cadre de notre mémoire, nous faisons allusion à des outils d'évaluation de la durabilité, comme l'outil Envision. Cela nous donne quelques mesures et normes que nous pourrions vouloir examiner.

Notre organisation cherche à adopter et à adapter cet outil en particulier lorsque c'est possible, et vous avez raison de dire qu'il a été utilisé au Canada dans plusieurs projets. Tout récemment, le centre de traitement des eaux usées de Grand Bend a reçu une cote platine au moyen du système d'évaluation d'Envision.

Je pense que l'élément clé pour le gouvernement fédéral, c'est qu'il pourrait jouer un rôle dans la promotion de l'utilisation de ces outils et de ces systèmes au moment où nous allons de l'avant avec les investissements dans l'infrastructure.

Le président: Monsieur Braid, vous avez sept minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci à tous nos témoins d'être ici aujourd'hui et de contribuer à notre étude importante sur l'infrastructure et sur les investissements dans les infrastructures au Canada.

Madame Dedman, j'aimerais commencer par vous, si je le peux. Pourriez-vous d'abord décrire brièvement votre organisation, l'Association canadienne des travaux publics?

Mme Kealy Dedman: Il s'agit d'une organisation apolitique composée de membres qui sont des employés municipaux de partout au Canada. Nous sommes les intervenants qui surveillent, conçoivent, construisent, entretiennent et gèrent l'infrastructure municipale partout au pays. Nous comptons également sur la participation du secteur privé. Des consultants et des entrepreneurs apportent également une approche équilibrée à notre organisation et au travail que nous faisons.

• (1615)

M. Peter Braid: Combien de membres votre association compte-t-elle?

Mme Kealy Dedman: Nous avons 2 200 membres dans l'ensemble du Canada.

M. Peter Braid: Vous avez parlé de l'importance de la gestion des biens pour ce qui est d'aider à répondre aux besoins en matière d'infrastructure ainsi qu'à les gérer et à les surveiller. De toute évidence, certaines municipalités sont mieux équipées et plus avancées que d'autres en ce qui concerne la gestion de leurs biens et leurs plans de gestion des biens.

Avez-vous des idées ou des recommandations concernant la façon dont nous pouvons faire avancer le dossier, la façon dont nous pouvons aider, pour reprendre vos mots, à renforcer la capacité dans les municipalités de sorte qu'elles puissent améliorer leurs capacités en matière de gestion des biens?

Mme Kealy Dedman: Le Bulletin de rendement des infrastructures de 2012 auquel on a fait allusion plus tôt a indiqué qu'il y avait des endroits partout au pays où la situation était étincelante en ce qui concerne les pratiques de gestion des biens. Or, il existe encore beaucoup de municipalités, généralement de petites municipalités en région rurale, qui... ce n'est pas qu'elles n'ont pas les moyens nécessaires, mais elles n'ont pas la capacité interne, les ressources humaines et financières pour entreprendre des évaluations en temps réel ou des évaluations de l'état et du rendement des infrastructures.

Nous voyons le rôle que le gouvernement fédéral pourrait jouer pour prendre les devants en consacrant des fonds afin de renforcer cette capacité partout au pays et dans les municipalités.

M. Peter Braid: Merci beaucoup.

Monsieur Carlton, merci d'être ici au nom de la FCM.

Dans votre déclaration liminaire, vous avez mentionné que chaque dollar investi dans l'infrastructure a des retombées de 1,20 \$ sur notre PIB. Connaissez-vous des formules qui permettent de traduire des investissements dans l'infrastructure en emplois ou en création d'emplois?

M. Brock Carlton: Lorsque nous avons des discussions avec le gouvernement au sujet du plan d'action économique, nous travaillons avec une des sociétés d'experts-conseils de la ville, et sa recherche avait permis d'arriver à une formule selon laquelle 1 milliard de dollars d'investissements dans l'infrastructure permettrait de créer 11 000 emplois.

M. Peter Braid: Merci beaucoup.

M. McGuinty a posé des questions au sujet des investissements du gouvernement fédéral dans l'infrastructure. Je peux comprendre pourquoi M. McGuinty n'a peut-être pas lu toutes les pages du budget, mais il y a un graphique sur une page qui indique clairement que, cette année, le gouvernement fédéral va dépenser 5 milliards de dollars dans l'infrastructure. Cette somme va augmenter au cours des 10 prochaines années, pour atteindre une moyenne de 6 milliards de dollars sur ces 10 années. Pour clarifier tout cela, il s'agit d'une moyenne oscillant entre 5 et 6 milliards de dollars chaque année au cours de la prochaine décennie.

Monsieur Carlton, vous avez parlé du règlement sur les eaux usées, disant que certaines municipalités pourraient faire face à des difficultés pour ce qui est de se conformer au règlement requis d'ici 2040 ou 2020 pour les infrastructures à risque élevé.

Connaissez-vous des municipalités qui ont satisfait aux exigences jusqu'à maintenant? Le cas échéant, comment y sont-elles arrivées?

M. Brock Carlton: Oui, certaines municipalités y sont arrivées. Je ne peux pas dire qu'elles ont agi pour répondre aux normes depuis que le règlement a été présenté, mais elles ont des systèmes de traitement des eaux usées qui répondent aux nouvelles normes. Elles y sont arrivées grâce à leurs propres investissements, à des investissements utilisant la taxe sur l'essence et peut-être à l'ancien Fonds Chantiers Canada.

Pour vous dire ce que cela représente, 25 % des municipalités dans le pays ont besoin d'une mise à niveau de leur système d'aqueduc afin de se conformer au nouveau règlement.

M. Peter Braid: Merci.

Vous avez également parlé de l'incidence des conditions météorologiques changeantes, des changements climatiques et des phénomènes météorologiques violents. L'atténuation des catastrophes est une catégorie admissible dans chaque volet du Nouveau Plan Chantiers Canada. À ma grande frustration, cette catégorie demeure sous-utilisée. Le plan n'est en activité que depuis un an, mais ce que je dis est tout de même juste.

Avez-vous des commentaires ou des suggestions sur la façon dont nous pouvons promouvoir cela et encourager les municipalités à présenter une demande pour obtenir l'argent ou le financement qui leur est offert dès maintenant?

M. Brock Carlton: Pour les catastrophes en particulier ou de façon générale?

M. Peter Braid: Oui, pour l'atténuation des catastrophes.

M. Brock Carlton: Je vous dirais d'encourager une catastrophe, mais ce serait plutôt inapproprié.

Je pense qu'une partie du problème réside dans le fait qu'il n'est pas clair, à l'échelon provincial, comment les municipalités peuvent accéder à l'argent. Dans l'ensemble du pays, on voit des écarts en ce qui concerne les façons et les moyens qu'ont les municipalités d'accéder au Fonds Chantiers Canada.

Beaucoup d'incertitude plane au sujet de l'accès, des niveaux de financement et des critères qui sont utilisés à l'échelon provincial afin de déterminer les projets qui sont admissibles ou qui vont être acceptés. Il y a un certain travail à faire au chapitre des communications entre le gouvernement fédéral et les provinces et les territoires sur la façon de rendre bien clair pour nos membres comment ils peuvent accéder à cet argent et quels sont les critères particuliers.

• (1620)

M. Peter Braid: Tous les renseignements concernant les diverses catégories admissibles se trouvent sur le site web d'Infrastructure Canada. Des guides de préparation des plans d'affaires décrivent comment les municipalités peuvent présenter une demande et les critères qui sont recherchés.

M. Brock Carlton: Oui.

M. Peter Braid: Si certaines administrations demeurent confuses, je m'inquiète sérieusement à leur sujet, bien franchement.

M. Brock Carlton: Eh bien, si vous examinez partout au pays l'histoire du Fonds Chantiers Canada jusqu'ici, dans beaucoup de provinces et de territoires, il est très difficile de faire bouger l'argent. Le Manitoba est un exemple de réussite. La Saskatchewan en est un aussi. Dans beaucoup d'autres provinces et territoires...

M. Peter Braid: Certains ont trouvé comment faire.

M. Brock Carlton: Oui, certains y sont arrivés. Je ne vais pas pointer du doigt un ordre de gouvernement ou un autre, mais il y a clairement un problème dans certaines de ces administrations où l'argent ne bouge pas.

L'autre problème, c'est qu'on ne sait pas toujours clairement — et c'est difficile pour les municipalités de comprendre comment leurs projets sont approuvés ou refusés — qui prend les décisions et quels critères sont utilisés. Je pourrais vous donner des exemples de petites municipalités qui ont soumis des propositions. Dans un cas que je connais, quatre propositions ont été soumises au Fonds Chantiers Canada. Aucune n'a été approuvée.

On se demande comment ce projet qui est là pour les soutenir est presque comme une loterie. Tout l'argent des municipalités doit aller à la préparation d'une demande, puis il y a comme une sorte de flottement, et elles ne savent pas si elles vont ou non gagner à la loterie.

M. Peter Braid: D'accord...

Le président: Je suis désolé, mais votre temps est écoulé, monsieur Braid.

Passons maintenant à Mme Young pour sept minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci encore d'être ici et de ces exposés très intéressants.

Je viens de Vancouver, comme l'a mentionné plus tôt M. Carlton. J'ai quelques questions, simplement pour revenir à ce que demandait M. Braid.

Dans ma ville, nous avons un projet qui a été approuvé en 2013. La ville de Vancouver dit maintenant qu'elle ne peut pas construire

jusqu'à 2018 sur un terrain qui a été présélectionné, qui est déjà là, etc. Pouvez-vous expliquer les processus locaux et pourquoi des villes décideraient de ne pas aller de l'avant avec un projet qui est entièrement financé et approuvé?

M. Brock Carlton: Non. Je ne suis pas concerné, ou nous ne sommes pas concernés, par des situations particulières dans un endroit comme Vancouver ou dans une municipalité particulière. Il y aurait des variables et des circonstances là-bas dont nous ne saurions rien. Cela ne profiterait à personne si je devais tenter de les deviner dans ce cas particulier.

Mme Wai Young: Vous avez brièvement abordé le processus de demandes lorsque M. McGuinty vous posait des questions. Pourriez-vous décrire ce processus pour le compte rendu et pour certains d'entre nous qui sont nouveaux au comité ou qui ne le connaissent pas?

M. Daniel Rubinstein: Très simplement, le Fonds Chantiers Canada compte trois volets distincts.

Il y a un volet pour les infrastructures nationales qui permet aux promoteurs de demander des fonds directement au gouvernement fédéral. On a là une première somme d'argent. C'est 4 milliards de dollars sur les 14 milliards.

Il y a un volet pour les petites collectivités, qui représente 1 milliard des 14 milliards de dollars au total. Il existe des accords de contribution et des accords-cadres entre les gouvernements fédéral et provinciaux pour cela. Les municipalités présentent une demande directement à la province, et le processus de présentation de demandes pour ce fonds est clair.

En ce qui concerne les 9 milliards de dollars restants du FCC, qui est le volet pour les infrastructures provinciales-territoriales, il revient à chaque province d'établir la priorité des demandes. Chaque province a établi sa propre façon de faire. Le gouvernement fédéral n'a pas prescrit un modèle; nous voyons donc des approches différentes.

M. Carlton a mentionné que le Manitoba avait un processus de présentation de demandes clair et que la Saskatchewan avait accordé la priorité, dans 50 % des cas, à des projets non provinciaux. Cela semble varier dans chaque province et territoire.

Mme Wai Young: La FCM a-t-elle un comité consultatif ou un organe du genre où les municipalités ou les provinces peuvent venir et obtenir ce genre de conseil?

• (1625)

M. Brock Carlton: Non, nous n'avons pas d'organe consultatif de cette nature. Ce que nous avons toutefois, c'est que chacune des associations des gouvernements provinciaux et territoriaux et des administrations municipales fait partie de notre réseau, de l'ensemble de nos membres, et, comme cela repose en grande partie sur les gouvernements provinciaux et territoriaux, beaucoup de la dynamique se joue à cet échelon.

Nous travaillons en étroite collaboration avec les associations provinciales dans chacune des provinces et chacun des territoires de façon à ce que notre compréhension et la leur puissent être harmonisées et à ce qu'ils puissent faire le travail nécessaire pour guider nos membres dans l'administration dans laquelle ils résident, afin de les aider à comprendre le processus et les façons de travailler avec le Fonds Chantiers Canada dans cette province ou ce territoire en particulier.

Mme Wai Young: Vous avez entendu aujourd'hui M. Braid dire que le financement est là. Je l'ai entendu parler de 5 milliards de dollars par année, donc il s'agit clairement de fonds importants, et nous avons parlé de cela plus tôt. Cela étant, pouvez-vous spéculer sur la raison pour laquelle on n'accède pas suffisamment à ces fonds? Dans les municipalités, les gens n'y accèdent pas, ou les projets ne sont pas mis de l'avant.

M. Brock Carlton: Bien franchement, je pense qu'une partie du défi réside dans le fait qu'il n'y a pas d'orientation claire du gouvernement fédéral à l'égard du Fonds Chantiers Canada en ce qui concerne l'affectation ou la mise de côté d'un certain pourcentage de fonds particulièrement pour une infrastructure municipale. C'est un terrain de jeu tellement ouvert que cela crée un défi, parce que, dans le cadre du processus décisionnel, il n'y a aucune certitude quant au fait qu'un certain pourcentage des fonds sera affecté aux administrations municipales.

Mme Wai Young: Cependant, ne diriez-vous pas aussi qu'à Victoria, en Colombie-Britannique, on éprouve des difficultés avec le système de gestion des eaux usées depuis des décennies? De fait, certains des fonds sont en place, et on a rejeté un nombre infini de propositions. Ce que je veux dire, c'est que certaines politiques municipales sont adoptées, et je pense qu'elles peuvent peut-être écarter certains projets qui sont nécessaires.

M. Brock Carlton: Je ne peux commenter des situations qui se produisent à l'échelle locale, parce que nous ne travaillons pas dans chaque municipalité et ne connaissons pas la dynamique en jeu dans chaque cas.

Mme Wai Young: Je comprends cela. Je me demandais seulement si vous aviez entendu parler de certains cas où cela s'est peut-être produit.

Je vais poser une question à M. Romoff.

Monsieur Romoff, à Vancouver, nous avons fait l'expérience du projet Canada Line qui a été très réussi, bien sûr, et je pense que vous l'avez mentionné dans vos commentaires. Comment cette expérience est-elle communiquée dans l'ensemble du Canada pour ce qui est d'une façon de construire qui permet de faire économiser de l'argent aux contribuables et qui réussit également à livrer un projet assez important en respectant les délais et le budget prévus?

M. Mark Romoff: D'abord, madame Young, merci de poser une question, parce que je commençais à me sentir un peu à l'écart.

Des voix: Oh, oh!

M. Mark Romoff: En ce qui concerne le projet Canada Line, nous considérons au conseil ce projet particulier comme l'étoile montante du portefeuille des projets PPP du Canada.

Les coûts pour le livrer ont été importants, et les échéanciers, incroyables, parce que, bien sûr, comme vous vous en souviendrez peut-être, c'était une installation qui devait être en place avant les Olympiques. Les pressions exercées ont été énormes.

Au bout du compte, le gouvernement a décidé de confier entièrement le projet au secteur privé, et c'est donc ce que j'appellerais un super PPP. Il s'est tourné vers le secteur privé pour que celui-ci en assure la conception et la construction, qu'il s'occupe du financement privé, qu'il entretienne l'installation pendant 25 à 30 ans et qu'il la fasse fonctionner. C'est assez remarquable et, comme vous l'avez mentionné, la réussite est incroyable. De fait, les niveaux d'achalandage continuent de croître. C'est une étoile montante.

En tant que conseil, nous misons beaucoup sur nos histoires de réussite et essayons de nous assurer que les leçons tirées dans ce cas

particulier et dans d'autres sont communiquées à la collectivité, tant au gouvernement qu'au secteur privé. Nous faisons cela de plusieurs façons.

D'une part, nous avons un programme annuel de remise de prix qui se tient à l'occasion de nos conférences chaque année, où nous reconnaissons les partenariats entre le gouvernement et le secteur privé qui ont connu un succès exceptionnel, en raison de la façon dont l'infrastructure était structurée ou du financement novateur qui a été mis en place. Dans ce projet particulier, tout est là. Le projet Canada Line a fait l'objet d'articles et été communiqué dans le reste du Canada à tous les ordres de gouvernement et au secteur privé.

En même temps, le transport en commun est probablement le secteur qui connaît la croissance la plus rapide pour ce qui est des investissements dans les infrastructures au Canada; donc, à mesure que nous travaillons avec d'autres ordres de gouvernement, des provinces et des municipalités partout au pays, nous communiquons les leçons tirées du projet Canada Line afin de permettre à d'autres d'apprendre par l'exemple, de s'assurer que certaines des erreurs commises ne sont pas reproduites et d'aller de l'avant avec des projets qui connaissent du succès.

Beaucoup de ces éléments de l'histoire de réussite sont reproduits dans les projets de TLR d'Ottawa, de TLR de Waterloo et de TLR d'Edmonton, qui est en cours d'élaboration en ce moment, et en Ontario, où il y a deux ou trois autres grands projets de transport en commun.

C'est un projet vraiment bon. Vous devriez en être fier.

• (1630)

Mme Wai Young: Merci beaucoup. Vous devriez vous aussi en être fier.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Monsieur Mai, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici parmi nous aujourd'hui. Je vais poser mes premières questions à Mme Dedman.

Madame Dedman, vous avez parlé du *rating tool*, soit une façon de considérer les projets sous l'angle de la durabilité.

Pouvez-vous nous parler de l'importance de cet outil? Vous dites que les gouvernements précédents n'utilisaient pas ces critères de durabilité. Est-ce que cela représente un problème? Dans ma circonscription, il y a le pont Champlain et, justement, parce qu'il a été mal conçu, on doit le remplacer rapidement. Lorsqu'on ne tient pas compte de la durabilité d'un projet, certains coûts peuvent nous surprendre.

Pourquoi cet outil est-il important aujourd'hui?

[Traduction]

Mme Kealy Dedman: Vous voulez savoir pourquoi il est important que nous prenions la durabilité en considération au moment d'investir dans les infrastructures? À mes yeux, les principes de développement durable sont essentiels puisqu'ils nous permettent de nous assurer d'optimiser nos investissements tout en tenant compte des besoins environnementaux et sociaux d'aujourd'hui et de demain.

Pour l'essentiel, il s'agit là de la raison pour laquelle la durabilité devra être prise en compte dans le cadre de tout projet qui sera mené dans l'avenir. L'utilisation de l'outil Envision ou de n'importe quel autre système de notation permet, durant l'étape de la planification et de la conception, et même pendant celle de l'exploitation, d'examiner les répercussions à long terme non seulement sur le plan financier, mais aussi sur les plans environnemental et social.

M. Hoang Mai: À l'heure actuelle, la durabilité n'est pas un critère dont le gouvernement tient compte au moment de lancer des projets?

Mme Kealy Dedman: Là encore, je vois les choses sous l'angle des administrations municipales. Je travaille comme ingénieure pour le compte de la ville de Guelph. Mes fonctions de présidente de l'Association canadienne des travaux publics représentent une activité parallèle bénévole.

La durabilité constitue un élément qui, au même titre que la gestion des biens, est pris en considération par certaines municipalités. Il y a des municipalités qui considèrent la durabilité comme un facteur important pour l'avenir. Je crois...

M. Hoang Mai: Toutefois, nous aimerions qu'il en soit de même à l'échelon fédéral.

Mme Kealy Dedman: Je crois qu'il est important que le gouvernement fédéral joue un rôle de chef de file de manière à uniformiser les choses à l'échelle du pays et à faire en sorte que nous obtenions aujourd'hui et dans l'avenir les meilleurs investissements possible pour nos fonds d'infrastructure.

M. Hoang Mai: Très bien.

Monsieur Carlton, en réponse à des questions de Mme Young et de M. Braid, vous avez mentionné quelques-uns des problèmes posés par l'ancien Fonds Chantiers Canada. Vous avez évoqué l'absence de prévisibilité et le fait que des municipalités avaient présenté des demandes, mais n'avaient pas reçu d'argent.

Pouvez-vous nous parler des problèmes actuels? Des allocations de fonds ont été annoncées, mais dans les faits, est-ce qu'un nombre suffisant de projets sont annoncés? Les fonds sont-ils affectés adéquatement et assez rapidement?

M. Brock Carlton: Non, les fonds ne sont pas affectés rapidement. Je crois que, pour nos membres, le problème tient à ce que les infrastructures municipales ne représentent pas nécessairement une priorité pour les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux.

Rien n'oblige les décideurs à privilégier les infrastructures municipales, peu importe les critères sur lesquels ils s'appuient actuellement au moment de prendre leurs décisions. Par conséquent, on prend des décisions qui ont parfois pour effet de faire perdre une occasion à un promoteur d'un projet municipal au profit d'un projet provincial ou d'un autre ouvrage qui n'est pas de nature municipale.

M. Hoang Mai: Êtes-vous en train de dire que, comme il s'agit d'un fonds fédéral, le gouvernement fédéral devrait tenir compte d'un plus grand nombre de critères au moment, par exemple, d'affecter des fonds à un projet donné? Quelles améliorations le gouvernement fédéral devrait-il apporter pour veiller à ce que cela se produise?

•(1635)

M. Brock Carlton: Dès que la création du Fonds Chantiers Canada a été annoncée, nous avons déclaré publiquement que, d'après nous, le gouvernement fédéral devait indiquer clairement quel pourcentage du fonds allait être alloué aux infrastructures municipales de manière à ce que les instances décisionnelles

provinciales, territoriales et, en dernier ressort, fédérales, disposent d'une ligne directrice selon laquelle, par exemple, une proportion de 60 % des fonds seraient destinés aux municipalités.

Je crois que, à l'époque, nous demandions qu'environ 60 % des fonds nous soient octroyés, vu que les administrations municipales sont propriétaires d'à peu près 60 % des infrastructures publiques du pays. Nous préconisons que les fonds soient répartis proportionnellement au taux de propriété des infrastructures publiques. À nos yeux, il s'agissait là d'une ligne directrice judicieuse en matière d'affectation des fonds aux projets pour lesquels des demandes seraient présentées.

M. Hoang Mai: Le gouvernement a-t-il réagi positivement à votre demande?

M. Brock Carlton: Non. On a décidé de ne pas donner suite à notre proposition. Le gouvernement a pris une décision en ce sens.

M. Hoang Mai: Merci.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Watson. Vous avez cinq minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je remercie les témoins de s'être présentés ici aujourd'hui.

L'ancien général Rick Hillier a qualifié de « sombre décennie » la période s'étalant de 1995 à 2005, durant laquelle le gouvernement fédéral de l'époque a réduit ses dépenses d'ordre militaire. Les gouvernements provinciaux se souviennent que, au cours de la même période, des compressions de plusieurs milliards de dollars ont été effectuées dans les secteurs de la santé et de l'éducation. Est-il possible d'affirmer que cette période a été sombre également sur le plan du financement direct des infrastructures par le gouvernement fédéral?

Nous savons que, de 1995 à 2000, sous le régime de la Politique nationale des aéroports, le gouvernement fédéral a cédé des aéroports sans octroyer de fonds supplémentaires. Nous savons que le CN a été privatisé. Nous savons que des ports ont été cédés en vertu de la Politique maritime nationale, là encore sans que les fonds requis ne soient alloués. Je pense que cela explique...

Je crois que M. Romoff a parlé de « sous-investissement ».

Monsieur Carlton, je pense que vous avez dit qu'il s'agissait d'une baisse. J'ai sous les yeux un graphique bien utile qui porte sur la période s'étalant de 1990 à 2022. Il illustre la baisse que vous avez évoquée. En fait, en ce qui concerne la responsabilité en question, cette baisse prend plutôt la forme d'un cratère.

Quels sont les effets des investissements insuffisants du gouvernement fédéral dans les municipalités et de cette délégation par le gouvernement fédéral d'un nombre considérable de responsabilités en matière d'infrastructure, délégation qui ne s'est pas assortie des fonds requis? Est-ce que cela explique en partie le déficit sur le plan des infrastructures qui a fait couler beaucoup d'encre vers le milieu des années 2000, si je ne m'abuse?

M. Brock Carlton: Je ne connais pas le graphique en question, de sorte que je ne peux pas vous parler de la baisse à laquelle vous faites allusion. Comme je l'ai mentionné plus tôt, d'après nos analyses, des investissements notables ont été faits dans les années 1950 et 1960; ces investissements représentaient près de 5 % du PIB. Ainsi, à cette époque, tous les échelons de gouvernement ont investi dans les infrastructures afin de bâtir un pays qui allait devenir, entre autres, une puissance mondiale et un État membre du G7 exerçant une forte influence au sein de l'OCDE. Et puis, après cette période qui s'est poursuivie jusque dans les années 1970, les investissements dans les infrastructures ont diminué considérablement. Je ne pourrais pas affirmer que cette diminution a commencé à un moment précis, par exemple en 1995 environ. Il s'agit plutôt d'un fléchissement de longue haleine; il s'est étendu sur quelques décennies.

Le problème tient à ce que, au cours de cette période où les investissements en infrastructure ne représentaient plus que 2 % du PIB, nous avons tout simplement négligé l'entretien, le renouvellement et la reconstruction des infrastructures de notre pays. Par conséquent, l'état général de nos infrastructures s'est détérioré, à telle enseigne que ces infrastructures sont devenues une contrainte sur les plans économique, social et environnemental. Si le déficit en matière d'infrastructure a été un sujet de conversation à partir de 2007 et tout récemment, c'est donc, entre autres, parce que les divers échelons de gouvernement n'ont pas suffisamment investi dans les infrastructures pendant de nombreuses années.

M. Jeff Watson: J'aimerais revenir sur un commentaire que vous avez fait.

Je crois que vous avez affirmé que l'orientation en matière de financement des municipalités n'était pas claire. Faisiez-vous allusion aux programmes fondés sur la présentation de demandes? Pourtant, le Fonds de la taxe sur l'essence, le remboursement de la TPS ou même le Fonds des petites collectivités apportent énormément de clarté. On pourrait en dire autant du financement offert aux municipalités, qui disposent d'une très grande marge de manoeuvre pour ce qui est de la manière dont elles souhaitent investir ces fonds. Votre commentaire concernait-il uniquement les programmes fondés sur la présentation de demande?

• (1640)

M. Brock Carlton: Oui. Nous avons toujours dit que le Fonds de la taxe sur l'essence constituait le modèle idéal.

M. Jeff Watson: J'aimerais me pencher quelques instants sur les PPP. Au cours de notre dernière réunion, nous avons entendu parler de l'essor de ce modèle. Si je ne m'abuse, c'est M. McBride, de PPP Canada Inc. qui a déclaré que l'essor des PPP était attribuable à quelques-uns des problèmes occasionnés par les modèles conventionnels d'approvisionnement. Il a également mentionné quelques problèmes que les PPP ont permis de régler.

Monsieur Romoff, je crois que vous avez avancé que le modèle des PPP n'était pas valable pour tous les projets, et que, en fait, il n'était utile que pour une proportion non pas insignifiante, mais très faible de projets.

Pourriez-vous nous donner quelques exemples de projets auxquels une méthode conventionnelle d'approvisionnement conviendrait mieux qu'un PPP? Je veux que vous nous parliez non pas des cas où il serait extrêmement plus avantageux de recourir à un PPP, mais de ceux où il pourrait être judicieux de se pencher sur la question et où les avantages conférés par un PPP ne seraient pas évidents. Pourriez-vous nous éclairer à propos des facteurs qui permettent de prendre une décision à cet égard?

M. Mark Romoff: Tout d'abord, je ne crois pas qu'il soit juste de dire que le modèle des PPP n'est valable que pour une faible proportion de projets. Ce que j'ai dit durant mon exposé, c'est que ce modèle avait été utilisé dans le cadre d'une proportion de 10 à 15 % des projets d'infrastructure menés au pays. Bien honnêtement, nous avons une excellente occasion de hausser cette proportion. Là encore, un petit nombre de projets menés dans le cadre de PPP sont passés au crible à tous les échelons notamment par les médias. En fait, si la méthode plus conventionnelle d'approvisionnement était assujettie au même type d'examen approfondi, cela aurait des effets positifs sur tous les achats effectués dans le cadre de projets. Il s'agit simplement d'un commentaire sur le contexte actuel.

Quant à la question de savoir si on doit recourir à un PPP ou à une autre méthode d'approvisionnement dans le cadre d'un projet, j'estime, là encore, que quelques éléments doivent être pris en considération.

Tout d'abord, on doit être en mesure d'établir que les ressources seront utilisées de façon optimale. À coup sûr, il s'agit là pour PPP Canada d'un principe primordial. Au moment d'évaluer un projet, les gens de PPP Canada et les membres gouvernementaux de notre association s'assurent toujours que le recours à un PPP en offrirait plus pour leur argent aux contribuables et permettrait d'optimiser l'utilisation des ressources. À nos yeux, il s'agit là d'une condition d'une importance cruciale.

En outre, en l'absence d'un transfert des risques, le modèle ne recèle aucune véritable valeur. À ce chapitre, l'élément clé consiste à être en mesure de cerner les risques qui entrent en jeu et de les répartir de manière à ce que chacun d'eux soit assumé par la partie la mieux à même de le faire. De toute évidence, c'est au gouvernement qu'il incombe d'assumer les risques de nature politique, et, dans de nombreux cas, ceux de nature environnementale. Quant aux risques liés à la conception et à la construction, c'est évidemment par le secteur privé qu'ils devraient être assumés.

L'une des caractéristiques des PPP tient au fait que, une fois que les risques ont été transférés et qu'un marché à prix fixe a été conclu, c'est le consortium du secteur privé qui doit assumer la responsabilité des dépassements de coût attribuables à des vices de conception ou des problèmes de construction. Il y a eu de nombreux exemples de cela. Le hic, c'est que ces exemples ne sont pas communiqués au public, vu que les entreprises du secteur privé ne sont pas disposées à annoncer qu'un projet leur a coûté 11 millions de dollars alors que le coût prévu était de 10 millions de dollars. L'élément le plus important tient à ce que le gouvernement n'a pas à assumer la responsabilité d'un tel million de dollars supplémentaires. Voilà ce qui distingue véritablement ces projets.

Il est très important, d'abord et avant tout, que des facteurs de ce genre entrent en ligne de compte.

D'aucuns estiment également qu'un seuil minimal doit être atteint de manière à ce qu'un projet puisse être mené dans le cadre d'un PPP. En règle générale, cela a été le cas. Le coût réel ou estimé des projets propices à un PPP est habituellement plus substantiel que celui des projets qui se prêtent moins bien à ce modèle. Bien souvent, il s'agit là d'un critère imposé par le milieu financier, qui veut s'assurer que le projet est d'une ampleur qui lui permettra d'obtenir un bon rendement du capital investi.

La réalité, c'est que les problèmes en matière d'infrastructure que les municipalités — surtout celles de petite et moyenne tailles — souhaitent régler exigent des investissements moins substantiels que ceux dont s'assortirait la construction d'un nouvel hôpital. Selon moi, le milieu des PPP commence à réfléchir aux mesures qu'il pourrait prendre pour faire preuve d'un peu plus d'innovation avec son modèle et à se demander s'il pourrait le calibrer de manière à ce qu'il puisse être efficacement adapté aux projets de valeur moindre. Quelques solutions ont déjà été adoptées dans le passé. Comme vous le savez, il arrive souvent qu'on regroupe des projets, mais, là encore, on le fait de façon à ce que leur valeur globale devienne suffisamment attrayante pour le secteur privé.

Le fait est qu'il est possible de repenser le modèle des PPP afin qu'il puisse être adapté plus efficacement aux projets de petite envergure, et c'est ce qu'on est en train de faire.

● (1645)

Le président: D'accord.

Nous avons largement dépassé le temps. J'ai tenté de me montrer généreux.

M. Mark Romoff: Je suis désolé. Est-ce moi qui ai utilisé beaucoup trop de temps ou est-ce...

Le président: Comme votre réponse était intéressante, je ne voulais pas vous interrompre.

M. Mark Romoff: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous allons maintenant passer à M. Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Je remercie les témoins.

Monsieur Romoff, ne craignez-vous pas que le modèle des PPP, dans le cadre duquel les risques sont transférés, n'incite les gens à tenter de réduire les coûts et à prendre des raccourcis?

Le projet Canada Line, que vous avez mentionné, est un exemple de projet où on a énormément rogné sur les coûts. Pour le mener à bien, on a eu recours à des travailleurs temporaires du Costa Rica qu'on a payés 4 \$ l'heure, soit un salaire bien en deçà du salaire minimum en vigueur en Colombie-Britannique. Les promoteurs se sont fait prendre. Les travailleurs ont dû se présenter devant les tribunaux, mais ils ont dû quitter le pays avant de parvenir à intenter une poursuite contre le gouvernement. Les tribunaux ont ensuite conclu que ces travailleurs ne pouvaient pas intenter de poursuites puisqu'ils se trouvaient à l'extérieur du pays.

Les travaux sur la rue Cambie ont été un désastre pendant trois ans parce que le promoteur avait décidé de changer la méthode de construction; il a décidé de recourir à un terrassement en tranchée couverte plutôt qu'à un tunnel, ce qui n'aurait pas perturbé les activités des entreprises. Il s'agissait pour lui d'un moyen de respecter son budget, mais cela a occasionné d'énormes perturbations dans la collectivité, et les travailleurs ont touché un salaire largement inférieur à celui auquel ils avaient droit.

Vous chantez les louanges de ce projet, et pourtant, il s'agit d'un exemple de projet qui a mal tourné.

M. Mark Romoff: Eh bien, ce que vous dites est intéressant, monsieur Sullivan. Au cours des deux ou trois derniers mois, nous avons constitué une série de groupes de discussion un peu partout au pays.

Nous avons rencontré deux de ces groupes à Vancouver. On a demandé aux personnes qui en faisaient partie d'expliquer en quoi consistait un PPP. Ils s'en sont très bien tirés. Nous leur avons demandé d'indiquer s'ils étaient favorables à ce modèle. Ils ont dit

qu'ils y étaient très favorables. Nous leur avons demandé de nommer un projet fructueux mené dans le cadre d'un PPP. Les membres de ces deux groupes ont mentionné le projet Canada Line

En ce qui a trait à quelques-unes des facettes qu'il serait possible d'améliorer, les membres de ces groupes — et, en fait, des personnes que nous avons consultées partout au pays — ont mentionné que les gouvernements pourraient mieux communiquer avec les gens au moment d'aller de l'avant avec de grands projets d'infrastructure. Notre organisation est absolument d'accord avec cela. Il s'agit là d'un sujet que nous abordons souvent lorsque nous discutons avec les gouvernements, lesquels, comme je l'ai dit, sont représentés au sein de notre association.

La réalité, c'est que les Canadiens de toutes les régions du pays sont extrêmement favorables à ce modèle d'aménagement des infrastructures. Comme je l'ai mentionné, 223 projets de diverses natures sont en cours dans presque toutes les régions du pays. Ces projets donnent de bons résultats, et ceux à venir seront tout aussi concluants.

M. Mike Sullivan: En ce qui concerne les projets menés à Toronto, pourriez-vous me donner...? Vous avez évoqué un milieu des PPP. Quels partenariats représentez-vous?

M. Mark Romoff: Nous en représentons plusieurs. Dans le secteur de la santé, la construction de l'hôpital Bridgepoint est un exemple saisissant de partenariat public-privé.

Les établissements hospitaliers appartiennent aux gouvernements. Ainsi, le gouvernement de l'Ontario est propriétaire de l'hôpital Bridgepoint, mais il a complètement revu la construction de cet établissement en concluant un accord avec des promoteurs du secteur privé, notamment PCL et Plenary. En fait, ces intervenants ont totalement repensé la conception de l'établissement et ont créé un hôpital formidable grâce à une formule de conception, de construction, de financement et d'entretien. En outre, ils ont parallèlement pris en charge les installations de la prison Don, qui se trouvaient tout juste à côté. En fait, ils ont contribué à la réinstallation des prisonniers dans d'autres locaux qui, sans être plus luxueux, constituent tout de même un changement. Quant aux installations en question, elles ont été reconstruites, et elles hébergent à présent le PDG et l'équipe de direction de l'hôpital. Il s'agit d'une excellente façon de les utiliser.

Si vous vous en tenez aux seuls établissements hospitaliers de l'Ontario, vous constaterez que le CAMH, le Women's College Hospital et l'hôpital Bridgepoint sont tous d'excellents exemples de projets menés dans le cadre de PPP.

Ceux qui utiliseront le tunnel de l'aéroport de l'île de Toronto savent peut-être qu'il a été construit en PPP. Il sera inauguré dans moins d'un mois. Il s'agit d'un exemple éclatant de réussite architecturale et d'installations qui améliorera assurément l'expérience de ceux qui doivent passer de la piste à la ville. Le nouveau...

● (1650)

M. Mike Sullivan: Est-ce que des fonds publics ont été investis dans ce projet? Je croyais qu'il avait été financé par le secteur privé.

M. Mark Romoff: Non, il s'agit d'un partenariat public-privé regroupant un organisme gouvernemental — l'Administration portuaire de Toronto — et le secteur privé.

Prenez l'exemple de la ligne Union Pearson Express, qui sera en service le 6 juin. Pour la première fois, à Toronto, vous serez en mesure d'avoir...

M. Mike Sullivan: Oh, ne me lancez pas sur ce sujet. Ce projet a été un véritable désastre.

Les trains ne sont pas compatibles. Le projet devait coûter 300 millions de dollars. Son coût s'élève à présent à 1,4 milliard de dollars, et ce sont les contribuables qui devront en assumer l'intégralité. Les tierces parties n'ont assumé aucun risque. Aucun emploi n'a été créé à l'échelon local. Aucun programme de formation d'apprentis n'a été exécuté. On a refusé d'autoriser les programmes d'apprentissage. Il s'agit d'un projet absolument atroce qu'on a parachévé à toute vitesse au détriment des collectivités environnantes. Il s'agit d'un exemple totalement déplorable. Si cela est typique d'un partenariat public-privé, ce modèle est désastreux.

Monsieur Carlton, j'ai une brève question à vous poser. C'est le...

M. Mark Romoff: Si je ne formule pas de commentaires en réplique à vos propos, c'est uniquement parce que vous avez décidé de passer à un autre sujet.

M. Mike Sullivan: Les gens qui étaient présents mardi n'ont pas voulu eux non plus formuler de commentaires.

En ce qui concerne les investissements dans des projets liés au transport en commun qui seront réalisés en PPP, le document budgétaire semble indiquer qu'un montant de 250 millions de dollars sera versé sous peu, et qu'il sera suivi d'un investissement de 500 millions de dollars, puis d'un investissement de 1 milliard de dollars qui servira à constituer un fonds pour le transport en commun dont la gestion incombera à PPP Canada.

Il est difficile de tirer cela au clair, mais il semble donc qu'une proportion de seulement 25 % du financement proviendra du gouvernement fédéral, et que les projets liés au transport en commun devront être réalisés en PPP, que cela convienne ou non aux municipalités concernées. L'organisation que vous représentez est-elle favorable à cela? Qu'en pensez-vous?

M. Brock Carlton: Vous avez visé juste en mentionnant, relativement aux PPP, le Fonds pour le transport en commun, vu qu'il s'agit de l'une de nos préoccupations. Nous ne sommes pas préoccupés par le fait que le fonds soit géré par PPP Canada; il s'agit simplement du cadre de gestion d'un mécanisme de financement. Ce qui nous préoccupe, c'est le fait de veiller à ce que les municipalités aient le pouvoir de déterminer le degré de participation du secteur privé et la nature des relations avec lui. Nous nous attendons à ce que l'ampleur des projets n'exige pas que la participation du secteur privé soit plus ou moins grande qu'elle ne l'est habituellement. Ce qui nous préoccupe, c'est la capacité des administrations municipales de prendre des décisions à ce chapitre.

Ces proportions de 25 % et de 33 % nous posent un énorme problème. Comme les pourparlers ne sont pas terminés et que rien n'a encore été précisé, nous ne voulons pas prévoir le pire. Nous participons aux discussions avec le gouvernement fédéral sur ces deux questions fondamentales. Ces deux pourcentages revêtent une très grande importance pour nous. Si vous examinez simplement la première phase de la construction du SLR d'Ottawa, projet réalisé en PPP et regroupant trois partenaires, à raison de 25 %, la ville d'Ottawa se retrouvera à assumer, au cours des 30 années sur lesquelles s'échelonne le projet, une proportion de 43,6 % des coûts du projet. À nos yeux, il s'agit d'un grave problème, et nous ferons tout notre possible pour ramener ce pourcentage à un niveau qui correspond à celui en vigueur dans d'autres programmes fédéraux de partage des coûts, c'est-à-dire pas moins de 33 %.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Yurdiga. Vous avez cinq minutes.

M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Je tiens à remercier tous les témoins d'être ici aujourd'hui.

Madame Dedman, l'ACTP estime que le gouvernement du Canada a un rôle important à jouer au moment de favoriser la gestion des biens. Pourriez-vous nous fournir des précisions à propos des mesures que le gouvernement du Canada pourrait prendre à cet égard, compte tenu du fait que 95 % des biens appartiennent aux provinces et aux municipalités?

Mme Kealy Dedman: Je crois que vous avez peut-être mal entendu. En fait, les municipalités canadiennes sont propriétaires de 60 % des biens. Par conséquent, il est très important que le gouvernement fédéral veille à ce que des pratiques exemplaires en matière de gestion des actifs soient utilisées partout au pays. Tous les échelons de gouvernement ont un rôle important à jouer à cet égard, mais le gouvernement fédéral doit faire office de chef de file au moment de favoriser et de soutenir la gestion des actifs à l'échelon municipal.

La gestion des biens est une démarche holistique qui consiste à mener des activités d'évaluation, d'investissement, d'entretien et de remplacement afin de tirer le maximum des infrastructures. Cela exige des ressources, notamment du temps de travail et de l'expertise. Cela exige également des outils et des systèmes qui permettent de mettre cela en place. Toutefois, à long terme, cela se traduit par des économies, de sorte qu'il s'agit du meilleur investissement qu'une municipalité puisse faire.

La création à l'échelon local d'une capacité de ce genre repose sur des fonds consacrés à cette fin. J'entends mes collègues de toutes les municipalités formuler des préoccupations. Nous nous chargeons d'établir l'ordre de priorité des besoins, et la gestion des biens est parfois considérée comme une forme d'exercice de planification. Si l'on considère cela simplement comme une façon de prendre en charge nos biens, on n'estimera pas nécessairement qu'il s'agit d'une priorité par opposition à ces problèmes bien réels que posent, par exemple, un pont qui tombe en ruines ou une route parsemée de nids-de-poule. Nous croyons vraiment qu'un fonds consacré à la création de capacité et à la gestion des biens représente la solution.

•(1655)

M. David Yurdiga: La proportion de 95 % que j'ai mentionnée englobait les provinces et les municipalités. Tout comme les municipalités, les provinces possèdent une foule de biens.

Vous prévoyez que le gouvernement créera un programme normalisé de manière à ce que les municipalités et les provinces puissent lui emboîter le pas et à ce que tout le monde soit sur un pied d'égalité. Ai-je bien compris?

Mme Kealy Dedman: En matière de planification de la gestion des biens, il n'existe pas de solution universelle. Tout dépend de la taille et de la complexité d'une organisation.

Par exemple, en Ontario, les besoins et les exigences à prendre en considération peuvent varier selon qu'il s'agit d'une municipalité à palier inférieur, à palier unique ou à palier supérieur. Par conséquent, il est certainement possible de faire la promotion de certains principes liés à la gestion des biens. Nous croyons que le gouvernement fédéral doit créer cette capacité, la comprendre et éduquer les gens à son sujet.

M. David Yurdiga: Merci.

Monsieur Carlton, on entend souvent parler d'un déficit en matière d'infrastructure. Son ampleur varie selon la personne qui a effectué les calculs.

Est-ce que le déficit varie d'une région du pays à l'autre? La conjoncture économique d'une région donnée a-t-elle une incidence importante sur l'ampleur d'un déficit? Le déficit est-il plus lourd dans les régions du Nord? Quel est votre avis là-dessus?

M. Brock Carlton: L'ampleur des déficits varie en fonction de plusieurs facteurs.

Les pressions exercées par l'activité économique et la croissance de la population peuvent jouer un rôle. Dans le Nord, le climat et les changements climatiques sont des variables distinctes qui exercent une pression sur les infrastructures.

En règle générale, le déficit en matière d'infrastructure est plus considérable dans l'est du pays puisque les infrastructures et les villes elles-mêmes sont plus vieilles. Il n'y a qu'à comparer les infrastructures de Montréal à celles de Calgary. En raison de la manière dont notre pays s'est bâti, les investissements dans les infrastructures ont été faits à différents moments d'une région à l'autre.

Par conséquent, oui, l'ampleur des déficits varie d'une région du pays à l'autre en fonction de plusieurs facteurs.

M. David Yurdiga: J'ai remarqué qu'une foule de municipalités — surtout en Alberta, au moment où l'économie était en plein essor — étaient incapables de mettre en oeuvre leurs plans en matière d'infrastructure puisque les coûts d'exploitation avaient augmenté, parfois triplé. Même les gouvernements n'étaient pas en mesure de verser la contribution prévue par leurs programmes. L'économie est un facteur important.

Est-ce que l'un ou l'autre des membres de la fédération vous a fait part de préoccupations relatives aux coûts d'exploitation au sein d'une économie florissante?

M. Brock Carlton: Cette préoccupation a été soulevée, surtout en ce qui concerne les programmes de très courte durée, par exemple le Plan d'action économique. Nous savions tous qu'il s'agissait d'une période très intense et que le programme allait être de très courte durée, mais cela a provoqué une hausse des coûts. Nous savons cela.

L'une des difficultés auxquelles sont confrontées les municipalités, surtout celles de petite taille, tient à ce que, par le passé, elles pouvaient combiner le montant reçu au titre du Fonds de la taxe sur l'essence à un montant versé par le Fonds Chantiers Canada afin d'être en mesure de fournir leur part du financement, à savoir 33 %, mais que, à présent, elles ne peuvent plus le faire. Les petites municipalités ont perdu la capacité de combiner des sommes touchées en vertu du Fonds de la taxe sur l'essence à des montants versés par d'autres programmes fédéraux en vue de financer un projet dont les coûts ne sont pas couverts par le seul financement alloué par le Fonds de la taxe sur l'essence.

D'aucuns estimeront peut-être qu'il s'agit là, en ce qui concerne le Fonds Chantiers Canada et d'autres programmes, d'un point de détail relativement négligeable, mais il s'agit d'un problème très important pour nos membres représentant des municipalités de petite taille.

Le président: Merci. Votre temps est expiré.

Nous allons maintenant passer à M. Komarnicki, qui dispose de cinq minutes.

● (1700)

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): J'ai deux ou trois questions à poser à Mme Dedman.

Vous avez dit qu'il y avait quelques endroits où la situation était étincelante ou qu'il y avait peut-être quelques lueurs ici et là. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Pourquoi avez-vous

trouvé que les pratiques utilisées à ces endroits étaient particulièrement fascinantes?

Mme Kealy Dedman: Comme je l'ai mentionné, dans quelques provinces de l'Ouest, on commence à recourir à des pratiques perfectionnées de gestion des biens. La ville d'Edmonton et la ville de Calgary, par exemple, ont adopté des pratiques très semblables à celles auxquelles l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont commencé à recourir. Pour l'essentiel, ces deux pays sont les chefs de file sur le plan des pratiques en matière de gestion des biens. Ce sont eux qui montrent la voie à suivre. Leurs activités ont engendré une foule de principes qui sont à présent adoptés par des collectivités canadiennes, notamment des collectivités de grande taille comme Edmonton et Calgary.

Un peu plus à l'est, Ottawa, par exemple, fait de l'excellent travail en matière de gestion des biens. Hamilton, par exemple...

M. Ed Komarnicki: Quels sont ces principes?

Mme Kealy Dedman: Les principes de la gestion des biens sont fondés sur la valeur. Il s'agit d'évaluer les besoins et d'investir le bon montant au bon moment afin d'étirer au maximum la durée de vie des biens. Il s'agit également de faire de la planification financière à long terme pour veiller à ce que les biens soient remplacés au moment approprié, vu que les réparations d'urgence sont beaucoup plus coûteuses que les mesures d'entretien proactif.

Il s'agit d'une démarche holistique de gestion des biens.

M. Ed Komarnicki: Vous avez évoqué l'outil Envision.

J'aimerais que vous nous disiez quelques mots à propos de cet outil, de la raison pour laquelle vous estimez qu'il est important et des avantages qu'il recèle.

Mme Kealy Dedman: Bien sûr.

Je reviendrai de nouveau sur le fait que nous devons, dans l'avenir, tenir compte de la durabilité au moment d'investir dans nos infrastructures. Envision est un outil qui est utilisé au Canada. Il a été conçu par l'American Public Works Association — notre organisation soeur —, la Société canadienne de génie civil et la Harvard Graduate School of Design.

M. Ed Komarnicki: À votre avis, pourquoi est-il important que les municipalités de petite ou de n'importe quelle taille adoptent cet outil?

Mme Kealy Dedman: Il fournit un cadre et un système de notation assorti de normes que les municipalités doivent entreprendre de respecter. Il permet d'établir les répercussions de nature sociale et environnementale qu'auront des infrastructures en fonction, par exemple, de leur empreinte carbone ou de leur coût. Il permet d'évaluer tous ces facteurs afin d'attribuer une note à des infrastructures.

M. Ed Komarnicki: Il s'agit d'un document sur support papier ou d'un logiciel dans lequel on peut facilement saisir des données concernant chaque infrastructure?

Mme Kealy Dedman: Oui. L'outil comporte un programme logiciel. On peut l'utiliser à toutes les étapes d'un projet. Il permet d'évaluer chacune des étapes, d'évaluer les diverses options s'offrant à tel ou tel endroit et de mettre en évidence la plus avantageuse.

M. Ed Komarnicki: Je crois comprendre que le financement obtenu au titre du Fonds de la taxe sur l'essence peut être utilisé pour ce genre d'activité de création de capacité. Il s'agit d'une source de financement prévisible. Les montants ont été indexés en fonction de l'inflation. Ainsi, il s'agit d'un type de fonds qui pourrait être utilisé. L'une des lacunes tient peut-être à l'impossibilité évoquée par M. Carlton de combiner des montants, mais des fonds comme celui-là versent chaque année du financement aux municipalités. Les sommes varient essentiellement en fonction de la population. Chaque municipalité reçoit du financement.

Selon vous, pourquoi certaines municipalités n'ont-elles toujours pas adopté quelques-unes de ces pratiques exemplaires? Quelles mesures votre organisation et la fédération ont-elles prises afin d'amener leurs municipalités membres à adhérer à une certaine forme de programme uniforme qui serait avantageux pour elles et qui permettrait aux provinces et au gouvernement fédéral de comprendre ce qui se passe sur le terrain?

Mme Kealy Dedman: En ce qui a trait à la durabilité, je vous dirai qu'aucun investissement n'est véritablement requis. À nos yeux, le rôle du gouvernement fédéral tient davantage au fait de soutenir et de favoriser l'utilisation des outils de ce genre. Cependant, sur le plan de la gestion des biens, je dois mentionner que l'actuel programme relatif à la taxe sur l'essence englobe la création de capacités en matière de gestion des biens de l'une de ces catégories.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, à la lumière de l'ordre de priorité des projets, quelques-uns des projets les plus visibles sont considérés comme ceux ayant les plus grands besoins, de sorte que le financement n'est pas affecté...

• (1705)

M. Ed Komarnicki: Si je vous ai bien comprise, vous êtes en train de dire que, en dépit du fait que des priorités à courte vue, en quelque sorte, ont été fixées, on oublie le fait que vous devez être en mesure de gérer vos biens. Pourquoi la FCM ou des personnes occupant un poste d'un échelon semblable au vôtre ne prennent-elles pas des mesures pour s'assurer de l'adhésion des municipalités?

Mme Kealy Dedman: Nous prenons de telles mesures. Nous le faisons notamment au moyen du Bulletin de rendement des infrastructures. Le premier a été élaboré en 2012, et le deuxième sera diffusé en 2015. Pour la partie du bulletin de 2015 qui a été publiée, la FCM, l'ACTP et d'autres organisations, entre autres le Canadian Network of Asset Managers, ont conçu un guide d'introduction à la gestion des biens qui est à présent accessible partout au Canada. Ce document sert à énoncer les principes et les pratiques exemplaires.

M. Ed Komarnicki: Monsieur Carlton, avez-vous quoi que ce soit à dire?

M. Brock Carlton: Oui. Je crois qu'il est injuste de dire qu'une décision prise par une municipalité représente un investissement à courte vue plutôt qu'un investissement en matière de gestion des biens. Il s'agit là d'une vision simpliste des choses. Les municipalités sont aux prises avec d'énormes pressions et d'immenses difficultés, de sorte qu'elles doivent prendre des décisions quant aux projets qu'elles financeront avec leur budget en matière d'infrastructure, et il ne s'agit pas toujours de décisions à courte vue.

À mes yeux, l'occasion en matière de gestion des biens qui a été créée par la taxe sur l'essence constitue un pas dans la bonne direction, mais je suis d'accord avec Kealy pour dire que le gouvernement fédéral a un rôle de chef de file très important à assumer à cet égard. Nos membres sont disposés à ce que les investissements en infrastructure soient assujettis à certaines

conditions relatives à la gestion efficace des biens. Ce dont on a besoin, c'est que quelqu'un prenne la responsabilité d'établir une orientation nationale en ce qui a trait à la manière générale dont les biens doivent être gérés au pays. Commençons donc à créer cette capacité, notamment à l'échelon fédéral.

Dois-je m'arrêter de parler?

Le président: Non, je vais vous laisser dire ce que vous avez à dire. Je signalais à M. Komarnicki que son temps était écoulé.

M. Brock Carlton: Nous sommes conscients du fait qu'une certaine forme de vision nationale axée sur la gestion efficace des biens détermine les objectifs en matière de durabilité, d'investissement efficace et d'établissement efficace des priorités. Il faut mettre les gouvernements provinciaux et territoriaux à contribution puisqu'ils font partie du cadre de fonctionnement de tout cela et qu'ils possèdent des renseignements plus détaillés concernant la gestion des biens au sein de leur administration.

J'ajouterai au passage que nous menons des activités relatives à la gestion des biens. Nous avons participé à une discussion en table ronde très productive à laquelle participaient des représentants du ministère. Nous avons créé avec nos propres ressources un petit programme qui aide les gens à cerner les pratiques exemplaires et à trouver un mécanisme à mettre en commun de manière à ce que d'autres puissent en profiter. Cela dit, notre capacité d'investir de l'argent dans des choses du genre est extrêmement limitée. À elle seule, la FCM ne représente qu'une goutte dans l'océan.

Le président: Je vais vous demander de vous arrêter là-dessus.

Nous allons entreprendre le deuxième tour en commençant par M. Kellway. Vous avez trois minutes.

M. Matthew Kellway: Monsieur Carlton, à la lumière de la discussion au sujet de la gestion des biens, vous avez dit qu'il faudrait que les investissements représentent une proportion de 4 à 5 % du PIB. Est-ce qu'il s'agit là d'une évaluation approximative de votre part? Dans la négative, avez-vous un montant précis à nous fournir? On peut présumer que, si les investissements sont tributaires du PIB, on se retrouvera dans une situation comme celle de la période creuse des années 1990, durant laquelle les gouvernements ont décidé de mettre de l'ordre dans leurs finances plutôt que de faire des investissements de ce genre. Avez-vous un montant à mentionner, ou êtes-vous heureux du fait que les investissements en matière d'infrastructure du gouvernement fédéral soient liés à la croissance économique?

M. Brock Carlton: Nous n'avons pas un montant précis à suggérer. Nous avons dit que le taux d'investissement qui a caractérisé les années 1950 et 1960 était approprié et viable. Nous n'avons pas de montant annuel en milliards de dollars à proposer. Nos analyses ne comportent pas un tel degré de précision. À coup sûr, je peux mentionner qu'une proportion d'à peu près 5 % du PIB d'aujourd'hui représente énormément plus d'argent qu'une proportion de 5 % du PIB de 1960, ce qui est compréhensible. À l'heure actuelle, des investissements de cet ordre sont nécessaires de manière à ce que nos infrastructures puissent redevenir concurrentielles sur le plan économique.

• (1710)

M. Matthew Kellway: Est-ce que des investissements de cet ordre contribueront aussi à combler le déficit?

M. Brock Carlton: À long terme, oui.

M. Matthew Kellway: Je me posais également des questions à propos du fonds consacré au transport en commun. Je vis dans un secteur de Toronto où, le matin, chaque rame de métro qui s'arrête à la station est bondée. Dans d'autres secteurs, les gens doivent attendre longtemps avant qu'un autobus ne passe, et ce, hiver comme été. Le réseau de transport en commun semble avoir désespérément besoin de financement, et pourtant, le budget ne prévoit aucun argent neuf pour le transport en commun. Quelle est votre opinion là-dessus?

M. Brock Carlton: Il n'y a aucun argent neuf pour le transport en commun?

M. Matthew Kellway: Il n'y en aura pas durant le présent exercice ni au cours de l'exercice suivant.

M. Brock Carlton: Le nouveau Fonds pour le transport en commun a été conçu en vue de financer les grands projets dans les grandes villes, et ces projets exigent du temps. La planification et l'élaboration de ces projets exigent du temps, tout comme l'obtention de l'intégralité du financement qu'ils exigent. Nous espérons qu'on instaurera un processus qui permettra de mettre en oeuvre un mécanisme d'approbation, et ce, non pas dans trois ans, mais le plus tôt possible, de façon à ce qu'on puisse commencer à planifier et à recueillir du financement en vue de disposer des fonds requis au moment voulu.

Il s'agit d'un nouveau fonds destiné aux nouvelles infrastructures, et nous savons qu'il faut du temps pour planifier, structurer et lancer de nouveaux projets d'infrastructure. Le fait qu'il n'y aura pas d'argent pour les nouveaux projets d'infrastructure et de transport en commun au cours des deux premières années n'est que le simple reflet de la réalité, à savoir qu'il faut du temps pour organiser et planifier ce genre de choses.

M. Matthew Kellway: Je ne suis pas certain de comprendre ce que vous entendez par « nouvelles infrastructures », mais il y a des projets. Je sais que la ville que j'habite a des projets, de même que des projets de projets. Je sais qu'une foule d'autres villes du pays ont des projets. Ne croyez-vous pas que de nouveaux fonds consacrés au transport en commun auraient dû être octroyés au cours du présent exercice ou de l'exercice suivant pour permettre aux municipalités de toutes les régions du pays de mettre en oeuvre leurs projets?

J'ai consulté votre plan d'action pour les villes, qui fait état du temps que nous passons chaque année dans des embouteillages et des coûts en pertes de productivité que représente la congestion routière pour nos villes. Si je ne m'abuse, vous évaluez ces coûts à 11 milliards de dollars. Le gouvernement fédéral n'aurait-il pas dû affecter cette année et l'an prochain des fonds au transport en commun afin d'aider les villes à mettre en oeuvre leurs projets en matière de transport en commun?

M. Brock Carlton: Je dois ajouter aux commentaires précédents que, si tout se passe bien — et nous participons actuellement à des pourparlers à ce sujet —, les administrations municipales seront en mesure de comprendre à quel moment l'argent sera disponible, et elles pourront se servir de ces sommes à venir en tant que garantie au moment de contracter des emprunts. De cette façon, elles pourront lancer plus tôt leurs projets en sachant que le gouvernement fédéral leur versera à tel ou tel moment tel ou tel montant qui répondra à leurs besoins au moment où elles se lancent dans un cycle de 20 ou 30 ans...

M. Matthew Kellway: N'y a-t-il donc actuellement aucun mécanisme de financement auquel les villes pourraient recourir à plus brève échéance?

M. Brock Carlton: Un mécanisme du gouvernement fédéral?

M. Matthew Kellway: Oui.

M. Brock Carlton: Je suppose qu'on pourrait dire qu'il y a, en principe, le volet consacré aux infrastructures nationales du Fonds Chantiers Canada...

M. Matthew Kellway: ... et d'autres, je présume.

Le président: Je vous ai laissé poser une dernière question. Je vais permettre au témoin de terminer sa réponse, mais votre temps est écoulé.

M. Brock Carlton: Vous vouliez savoir s'il y avait d'autres modes de financement. Il y a le volet national et le volet provincial du Fonds Chantiers Canada.

M. Matthew Kellway: Non, je voulais savoir si, en théorie, d'autres mécanismes de financement pourraient être mis en place dans l'immédiat.

M. Brock Carlton: Oh, en théorie.

Le président: Il s'agira de votre dernier commentaire.

M. Brock Carlton: Sur le plan théorique, il serait possible de concevoir un autre fonds consacré au transport en commun, mais nous sommes en présence d'une réalité économique et d'une annonce faite par un gouvernement, et nous nous en tenons donc à cette réalité.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Kellway.

Monsieur McGuinty, vous avez trois minutes.

M. David McGuinty: Madame Dedman, monsieur Carlton, vous n'imaginez pas à quel point des milliers de Canadiens auront été ravis de vous entendre parler de la nécessité de mettre au point un équivalent canadien du programme Envision. Ce que la discussion a d'extrêmement frustrant, c'est que, il y a presque 10 ans, au moment où les conservateurs arrivaient au pouvoir, une série d'indicateurs d'efficacité relatifs à l'utilisation des matières, de l'eau et de l'énergie étaient mis en oeuvre. Ces indicateurs, qui avaient été conçus en collaboration avec l'Institut canadien des comptables agréés, en étaient venus à constituer un seuil pour les initiatives de ce genre. Ce programme tenait lieu de modèle dans l'ensemble des pays membres de l'OCDE.

Ces paramètres avaient été conçus par la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, laquelle, comme nous le savons, a dû mettre fin à ses activités puisque le gouvernement n'aimait pas les conseils qu'elle lui prodiguait. Pour cette raison, nous venons de perdre une décennie, et nous sommes désormais à la traîne des Américains. En fait, je sais pertinemment que, au début de leurs travaux, les concepteurs de l'outil Envision se sont fondés sur ce qui s'était fait au Canada. Si l'on ajoute à cela le fait qu'on a mis fin au programme national d'achats écologiques, à l'initiative de Statistique Canada relative aux indicateurs de développement durable et de l'environnement et aux activités de la fondation de recherche sur les changements climatiques et l'atmosphère, vous avez la réponse à votre question. Nous avons les réponses à toutes nos questions.

Il faut comprendre que la lutte contre les changements climatiques et les émissions de gaz à effet de serre représente une extraordinaire occasion sur le plan économique, et que, si nous décidons de la saisir, cela pourrait être profitable pour nous. En outre, nul n'exerce plus de pression sur les Canadiens que les intervenants du secteur privé, qui ne cessent de poser des questions à propos de l'efficacité et des normes. C'est la même chose dans le milieu des PPP.

Madame Dedman, j'aimerais revenir sur quelque chose que vous avez dit à propos de la raison pour laquelle nous avons besoin de cela. La réponse tient notamment au fait que nous devons commencer à nous doter d'une résilience et d'une capacité de nous adapter aux changements climatiques, vu qu'il s'agit d'une réalité et que nous n'y échapperons pas. Nous devons donc nous préparer à y faire face. Les cris de protestation à cet égard proviennent principalement des intervenants du secteur privé, qui veulent que leurs investissements dans les infrastructures soient rentables sur de très longues périodes, et qui savent que cela s'en vient.

Si nous avons besoin de ce plan, c'est aussi parce que nous devons réduire nos émissions de gaz à effet de serre. À ce chapitre, il s'agit non plus de tergiverser, mais d'agir.

J'aimerais entendre vos commentaires sur cette question de la résilience, sur l'adaptation aux changements climatiques et sur le fait de tenter de réduire nos émissions de gaz à effet de serre à l'échelle nationale.

• (1715)

Le président: Comme le temps de M. McGuinty sera bientôt écoulé, je vous demanderais de formuler immédiatement vos commentaires.

M. Brock Carlton: J'aimerais réagir à ces propos.

Il ne fait aucun doute que le Canada doit envisager ses infrastructures du point de vue de la résilience, des répercussions des changements climatiques et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Nous croyons que de merveilleuses occasions s'offrent à nous. Les municipalités sont directement ou indirectement propriétaires des installations responsables d'environ 44 % des émissions de gaz à effet de serre au Canada. Une multitude de résultats intéressants sont obtenus un peu partout au pays dans le cadre d'initiatives ponctuelles visant à réduire les émissions à une échelle locale.

Ce qui nous préoccupe, c'est qu'on est en train de laisser filer une occasion en négligeant de créer quelque chose qui nous permettrait d'adopter un point de vue national sur cette question et de mobiliser les connaissances et l'expérience qu'ont acquises les municipalités dans les domaines qui relèvent de leur compétence. Ainsi, au lieu de laisser les municipalités faire seules le travail qui doit être fait, on pourrait les soutenir au moyen d'un cadre au sein duquel tous les échelons de gouvernement pousseraient dans la même direction.

Il serait possible de réaliser une partie de cela au moyen du Fonds Chantiers Canada. Il serait plus efficace de créer au sein de ce fonds un volet propre aux municipalités qui serait distinct du volet consacré aux petites collectivités, mais je crois que les municipalités pourraient contribuer de façon importante à une éventuelle initiative nationale relative aux émissions de gaz à effet de serre.

Le président: Merci.

Monsieur Braid, vous avez trois minutes.

M. Peter Braid: Monsieur Romoff, je ne me suis pas adressé à vous au cours de mon tour précédent, de sorte que je tiens à m'assurer de vous poser quelques questions cette fois-ci, en commençant par la suivante: de quelles façons les PPP permettent-ils d'économiser l'argent des contribuables?

M. Mark Romoff: Eh bien, de plusieurs façons. J'ai mentionné plus tôt qu'une évaluation indépendante des retombées économiques menée tout juste l'an dernier avait révélé que les projets réalisés en PPP avaient permis aux gouvernements d'économiser 9,9 milliards de dollars. Un tel résultat témoigne du fait que ces projets sont menés

à bien dans le respect des délais et des budgets. Les projets de ce genre permettent aux gouvernements d'éviter une dépense qu'ils doivent habituellement engager.

Qui plus est, l'élément essentiel d'un partenariat public-privé tient à sa durée de vie de 30 ans. Ce qui fait la singularité des PPP, c'est qu'ils permettent de garantir qu'un bien en train d'être construit sera entretenu en fonction de normes fixées d'un commun accord par un gouvernement et le secteur privé et sera restitué au gouvernement 30 années plus tard dans l'état exact qui avait été convenu. Si cette condition n'est pas respectée parce que, par exemple, le bien en question n'a pas été entretenu, une sanction sera imposée aux intervenants du secteur privé.

Par exemple, s'il s'agit d'un hôpital et que l'entente conclue prévoit que le système de conditionnement d'air d'une salle d'opération ne doit pas être hors service pendant plus d'une heure — les ententes de ce genre comportent des dispositions extrêmement précises —, à défaut de quoi une sanction de 10 000 \$ sera imposée, je peux vous garantir que ce système ne sera jamais hors service pendant plus de 59 minutes. Ces ententes comportent ce type de dispositions, qui visent à faire en sorte que les normes convenues soient respectées. Les intervenants du secteur privé qui contreviennent à ces normes s'exposent à de graves sanctions qu'ils devront prendre entièrement à leur charge.

Les coûts des infrastructures conventionnelles sont très différents selon que le projet de construction est réalisé en PPP ou en fonction d'un autre modèle. Comme vous le savez, plusieurs projets — particulièrement à Toronto — sont caractérisés par des retards considérables et des dépassements notables de coût. C'est le cas, entre autres, du prolongement de la ligne Spadina — les dépassements de coût à cet égard sont de l'ordre de 400 millions de dollars — et des travaux de revitalisation de la gare Union, de la place Nathan Phillips et du secteur riverain. Tous ces projets ont été menés suivant un modèle d'approvisionnement conventionnel et ils ont tous largement dépassé les budgets prévus. Cela a donc occasionné pour le gouvernement des dépenses qu'il n'aurait pas eu à engager si ces projets avaient été réalisés en PPP.

Je ne m'attarderai pas sur les propos qu'a tenus M. Sullivan à propos de la ligne Union Pearson Express, mais je tiens à mentionner que son inauguration et sa mise en service aura lieu le 6 juin, et que sa construction a été réalisée conformément au budget et à l'échéancier fixés. Je peux vous garantir que, un jour ou l'autre, M. Sullivan l'empruntera pour se rendre à l'aéroport de Toronto.

• (1720)

M. Peter Braid: Je vais le surveiller et, si c'est le cas, je vous en informerai.

Monsieur Romoff, à votre avis, quelle incidence le nouveau Fonds pour le transport en commun aura-t-il sur la capacité des grandes villes de mener de grands projets d'infrastructure? En outre, de quelle façon utiliseront-elles les outils?

M. Mark Romoff: Tout d'abord, comme vous le savez, la création du fonds a été annoncée, mais les modalités relatives à son fonctionnement n'ont pas encore été arrêtées, de sorte qu'il est un peu tôt pour formuler des commentaires sur le fond de cette question. Cela dit, je soulignerai une fois de plus que, dans le passé, cela a donné des résultats très solides et très positifs dans le secteur des transports en commun du Canada, et que l'ajout d'une somme de un milliard de dollars par année représentera indubitablement une contribution importante.

Là encore, il s'agit de stimuler les investissements. Je suis certain que, lorsque M. McBride était ici, il a mentionné que son fonds de 1,25 milliard de dollars suscitait partout au pays des activités économiques d'une valeur de 6 ou de 6,5 milliards de dollars. Cela vaut également pour le fonds de 1 milliard de dollars destiné au transport en commun. En fait, en l'occurrence, les retombées pourraient être beaucoup plus substantielles, car nous savons que le transport en commun représente probablement la principale préoccupation des grandes municipalités, et que les projets dans ce secteur coûtent cher. Plus on investira dans les transports publics, mieux ce sera. Cependant, nous savons que le secteur privé, et plus particulièrement les investisseurs privés, y compris les fonds de pension, sont vivement intéressés par ces projets, dans lesquels ils ont investi des sommes considérables. Là encore, Mme Young n'est pas sans savoir que, par exemple, la Caisse de dépôt du Québec a été l'un des principaux investisseurs dans le cadre du projet Canada Line.

Une foule d'investisseurs privés du pays sont à la recherche de bons projets. Les projets liés aux transports en commun sont de très bons projets. Je pense que vous serez en mesure de constater que ce milliard de dollars supplémentaire aura des effets considérables à long terme.

Le président: Madame Dedman, monsieur Carlton, monsieur Rubinstein et monsieur Romoff, je vous remercie d'être venus ici. Nous vous savons gré de vos exposés, et ce que vous avez...

Monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: J'aimerais faire un bref rappel au Règlement, monsieur le président. Lorsque M. Moore, sous-ministre

adjoint responsable des politiques au sein d'Infrastructure Canada, s'est présenté ici, je lui ai demandé de nous transmettre deux séries de documents.

D'une part, il devait nous fournir des renseignements quant aux sommes que le gouvernement fédéral investit réellement dans les infrastructures, au pourcentage du PIB que ces investissements représentent ici et dans les autres pays membres de l'OCDE, et aux contributions fédérales. Ces informations peuvent-elles nous être transmises? Il a indiqué qu'il s'efforcera de les obtenir.

D'autre part, il devait obtenir l'analyse permettant de corroborer l'affirmation du ministre selon laquelle la construction du pont à Montréal créerait 30 000 emplois. Ces renseignements nous ont-ils été communiqués?

Le président: Les personnes responsables travaillent là-dessus.

M. David McGuinty: Nous a-t-on indiqué, monsieur le président, à quel moment cela pourrait...

Le président: On ne nous a rien précisé à ce sujet. Je m'en tiens simplement à ce que le greffier vient de me dire.

M. David McGuinty: Pouvons-nous poser la question au greffier?

Le président: Oui, nous pouvons faire un suivi à ce sujet.

On nous a dit que les documents nous seraient transmis d'ici la fin du mois.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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