



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 059 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 28 mai 2015

Président

M. Larry Miller

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

Le jeudi 28 mai 2015

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte. Je remercie tous nos témoins.

Nous sommes en vidéoconférence avec deux témoins: M. Siemiatycki et M. Toderian.

Nous accueillons M. Dagenais et Mme Charette du ministère de l'Industrie. Merci à vous deux.

Nous allons commencer par nos témoins qui utilisent la vidéoconférence, en cas de problèmes techniques.

Monsieur Siemiatycki, vous avez 10 minutes, maximum; allez-y.

M. Matti Siemiatycki (professeur agrégé, University of Toronto, à titre personnel): Merci de m'avoir invité à comparaître devant vous.

L'infrastructure semble connaître son heure de gloire, ici, au Canada, de même qu'à l'étranger. Elle semble être sur les lèvres des médias et des dirigeants politiques et retenir l'attention des politiciens et du public. On s'intéresse beaucoup à cette question.

Lorsqu'il s'agit d'infrastructure pour le gouvernement, en réalité, il a deux principaux points de décision. L'un consiste à déterminer quels projets de construction mettre en oeuvre, et le deuxième consiste à déterminer comment l'approvisionnement devrait être effectué pour ces projets. Je veux aborder ces deux sujets brièvement pendant les 10 minutes qui me sont accordées.

En ce qui concerne les projets de construction à mettre en oeuvre, nous avons grand besoin d'infrastructures dans toutes les régions de notre pays. Nous allons dépenser des milliards et des milliards de dollars au cours de la prochaine décennie. Selon moi, la clé — et peut-être que cela va sans dire, mais je vais tout de même le dire —, c'est que nous devons choisir les bons projets.

On a l'impression que la construction de toute infrastructure a de la valeur, mais, en réalité, pour tirer la plus grande valeur sociale et la plus grande valeur communautaire de ces projets, il nous faut les mécanismes nécessaires pour choisir les bons projets. Si on investit dans des projets qui ne donnent pas les résultats escomptés ou qui ne sont pas vraiment prioritaires, on peut gaspiller de l'argent public. L'infrastructure devra être entretenue pendant des décennies. En outre, il est possible qu'on perde confiance en la capacité de nos dirigeants de régler les problèmes.

Alors, nous commençons par choisir les bons projets, puis — deuxièmement —, nous nous concentrons non seulement sur les nouveaux projets, mais aussi sur l'exploitation et l'entretien des infrastructures. Une fois qu'on les a construites, elles sont dans nos collectivités pour des décennies à venir. Elles doivent être entretenues. Cela coûte de l'argent. J'ai entendu certaines estimations selon lesquelles le coût de la construction ne compte que pour 20 % du coût total lié au cycle de vie d'un projet. La part des coûts ultérieurs pourrait aller jusqu'à 80 % seulement en ce qui a trait à

l'exploitation et à l'entretien de ces infrastructures. Il s'agit de grosses sommes d'argent. Nous devons avoir accès aux fonds nécessaires pour poursuivre l'exploitation de ces infrastructures et les garder en bon état. Une fois qu'on les laisse se détériorer, les coûts se mettent vraiment à augmenter de façon exponentielle.

Laissez-moi maintenant passer à la façon dont nous devons procéder à l'approvisionnement de ces projets. À ce chapitre, je veux aborder précisément les partenariats public-privé, qui ont fait l'objet de la plus grande part de mes recherches.

De façon générale, les partenariats public-privé comptent pour une petite fraction de l'ensemble des infrastructures du pays. Ils sont généralement mieux adaptés aux très grands projets. Peut-être de 10 à 15 % des investissements dans les infrastructures sont effectués dans le cadre de partenariats public-privé, mais il s'agit également des projets les plus importants, les plus médiatisés et les plus coûteux réalisés dans notre pays. En général, il s'agit de chiffres allant de 50 à 100 millions de dollars et plus. Il s'agit de grands projets, et on accorde beaucoup d'attention à ces projets. Ainsi, ce sujet suscite beaucoup d'intérêt du point de vue de la façon dont nous pouvons réaliser ces grands projets efficacement

On a recours aux partenariats public-privé partout au pays. Environ 200 d'entre eux — peut-être un peu plus — sont soit terminés, soit à l'étape du processus d'approvisionnement.

Le sigle PPP désigne beaucoup de choses différentes, mais, essentiellement, il comporte trois éléments. Le premier, ce sont les étapes du processus qu'on fournit au secteur privé sous forme d'un forfait. Le secteur privé peut s'occuper de tout, de la conception à l'entretien, en passant par les finances et l'exploitation. Voilà un aspect, et les divers éléments peuvent varier. Plus le secteur privé assume des fonctions, plus il assume de responsabilités à l'égard de l'exécution du projet.

Le deuxième élément d'un partenariat public-privé est le risque et le fait de déterminer quels risques en particulier le secteur privé va assumer. Les risques importants sont liés à la construction, à la possibilité de dépassement de coûts et de retards; le risque lié à l'accessibilité et celui que l'installation ne va pas fonctionner comme prévu une fois qu'elle aura été inaugurée; et, enfin, le risque lié à la demande, celui que le projet ne génère pas les recettes prévues. Voilà les types de risques, et ils peuvent varier en fonction du partenariat public-privé.

Le dernier élément est le mécanisme de remboursement. Au moyen de quel mécanisme se fait-on rembourser? En réalité, il n'y en a que deux. On se fait rembourser soit par des frais d'utilisation et un péage direct, soit par des paiements de disponibilité, c'est-à-dire des paiements directs du gouvernement. Dans notre pays, on conclut dans le cas de la plupart des projets des ententes de type « paiement de disponibilité », où le gouvernement rembourse le partenaire privé entièrement au cours du projet. Ce que cela signifie — et c'est important —, c'est que les partenariats public-privé ne sont pas de l'argent neuf.

Dans le passé, un des buts qui motivaient le recours à des partenariats public-privé était l'apport d'argent neuf. Le secteur privé peut puiser dans l'argent privé pour payer l'infrastructure. Il s'avère que, compte tenu de la façon dont nous réalisons ces projets, maintenant — surtout grâce à des ententes de type « paiement de disponibilité » —, il ne s'agit pas d'argent neuf.

Alors, quelles sont les autres raisons pour lesquelles on pourrait le faire? En réalité, c'est une question d'optimisation des ressources. Pouvons-nous miser sur le secteur privé afin de réaliser de meilleurs projets que le gouvernement le pourrait à lui seul? Il peut s'agir de choses comme l'innovation apportée ou de l'entretien durant le cycle de vie, du fait que l'argent est en fait réservé dans le contrat pour l'entretien des infrastructures. Voilà un autre aspect qui est très important. Mais il y a aussi le transfert du risque, c'est-à-dire que les risques de dépassements majeurs des coûts sont transférés du gouvernement au secteur privé. C'est un autre domaine où les partenariats public-privé sont perçus comme une véritable occasion.

● (1535)

Pour ce qui est du rendement qu'ont offert ces projets, selon le bilan des partenariats public-privé établis ici, au Canada, je répartirais ces partenariats dans deux catégories: les premiers projets qui ont eu lieu jusqu'à probablement la fin des années 1990 ou jusqu'au début des années 2000; et la génération plus récente de ceux qui ont été établis au cours de la dernière décennie. Les infrastructures de la génération la plus récente ont habituellement été construites à temps et dans le respect du budget, ce qui est positif, alors il y a une certaine certitude quant aux coûts. Une fois que les infrastructures ont été opérationnelles, nous n'avons observé aucune défaillance majeure, aucune renégociation majeure des contrats, ni aucune faillite. Il s'agit d'une préoccupation en ce qui concerne les partenariats public-privé, mais nous n'avons pas vu cela.

Si je devais tenter d'expliquer pourquoi nous connaissons un certain degré de succès grâce aux PPP, ou partenariats public-privé, jusqu'ici, nous n'avons pas tendance à transférer le risque lié à la demande, que le secteur privé a beaucoup de difficulté à maîtriser. Il vaut mieux que ce risque soit maintenu par le gouvernement. Nous cherchons à utiliser les finances du secteur privé de façon stratégique, alors le gouvernement a reconnu qu'il devrait avoir recours aux finances privées afin de transférer le risque, mais pas comme façon de recueillir de l'argent neuf. En fin de compte, dans le cas de la plupart des projets, le gouvernement va rembourser presque tous les coûts de lui-même, alors il ne s'agit pas d'argent neuf.

Nous ne transférons habituellement pas l'exploitation au secteur privé. Ces partenariats servent surtout pour la conception, la construction, les finances et une partie de l'entretien du bien durable. Nous ne transférons pas l'exploitation de ce service, alors ces projets maintiennent une marge de manoeuvre gouvernementale qui, selon moi, est positive et suppose que nos ententes ne sont pas aussi rigides ou sujettes à la controverse et aux tensions que dans d'autres pays. Enfin, nous comptabilisons ces projets dans les livres, alors il

s'agit d'un investissement figurant au bilan. Il ne s'agit pas d'un mirage comptable.

Bien que nous observions des partenariats public-privé fructueux ici, au Canada, je pense qu'il y a certains points et certaines questions à régler dont nous devons tenir compte.

Les partenariats public-privé ne sont pas un moyen bon marché de réaliser des infrastructures. De fait, ils coûtent cher d'emblée. Les coûts de construction sont plus élevés. Les coûts des transactions sont plus élevés. Ces coûts sont liés aux avocats, aux comptables et aux conseillers qui structurent ces ententes. Les coûts liés au financement du projet sont également beaucoup plus élevés. Le secteur privé emprunte de l'argent à des taux beaucoup plus élevés que ceux auxquels le gouvernement peut emprunter, alors ses coûts sont considérablement plus élevés. Le Bureau du vérificateur général de l'Ontario a mené une étude. Il a conclu que les projets réalisés en PPP coûtaient 8 milliards de dollars de plus que si le gouvernement les avait réalisés directement et avait géré efficacement le risque. C'est l'élément clé: la gestion efficace du risque, alors le gouvernement pourrait avoir épargné 8 milliards de dollars. C'est une question vraiment ouverte, mais il y a là des possibilités d'économies.

Du point de vue de la construction, des études effectuées en Europe ont conclu que les partenariats public-privé coûtent jusqu'à 25 % plus cher en ce qui a trait aux coûts initiaux en capital, alors on verse une prime. C'est comme acheter une police d'assurance contre des risques ultérieurs. En réalité, on paie une prime. Le problème, c'est que nous ne disposons pas de bonnes données qui permettraient de déterminer si cette prime présente réellement une valeur ou non. Il n'y a pas de données probantes sur les risques qui se sont concrétisés dans le cadre de projets passés. Aucune étude détaillée ne porte sur ce sujet. Je pense que c'est vraiment problématique parce que, même si nous pouvons dire que les projets réalisés en partenariats public-privé sont exécutés à temps et dans le respect du budget, pour la plupart, nous ne savons pas en comparaison avec quoi. Combien payons-nous pour cette prime d'assurance, et quelle valeur cette prime procure-t-elle? Le gouvernement ne pourrait-il pas en fait exécuter ce projet plus efficacement et gérer le risque au lieu de tenter de le transférer, car le transfert de risque se fait à un coût élevé?

Il y a certaines autres questions à soulever. La première est la perte de marge de manoeuvre stratégique. Lorsqu'on conclut ces contrats à long terme, cela peut poser de réels problèmes pour le gouvernement, qui doit modifier la façon dont l'installation est utilisée ou les taux qui sont facturés. Il y a toutes sortes d'autres problèmes. Nous pouvons perdre de la marge de manoeuvre. Cela a causé des tensions dans le cadre de projets internationaux. Nous en sommes encore pas mal à nos premières expériences en matière de partenariats public-privé, et, jusqu'ici, tout va bien, mais il faut que nous voyions les conséquences à long terme de ce problème de marge de manoeuvre.

Un autre problème dont je veux parler rapidement, c'est celui de leur « monopole ». Les partenariats public-privé sont une option, mais nous devons faire très attention de ne pas établir de structures qui en font la seule option accessible, surtout pour les municipalités qui tentent d'obtenir un financement des ordres de gouvernement supérieurs. Cela pose le problème potentiel que nous ayons recours aux partenariats public-privé non pas parce qu'ils nous en donnent pour notre argent, mais, en réalité, simplement parce que nous pouvons obtenir l'argent. Cela peut mener à de réels problèmes en ce qui a trait aux incitatifs et à des projets utilisés qui n'offrent pas nécessairement le meilleur rapport qualité-prix. Je pense que c'est très important, dans ce cas, que, lorsque nous avons des modèles de financement pour verser de l'argent aux municipalités — surtout, mais aussi aux provinces —, cet argent ne soit pas lié à un modèle précis. Les partenariats public-privé sont une option pour la réalisation d'infrastructures, mais ils doivent être utilisés dans le contexte idéal. Nous ne devrions pas choisir à l'avance afin que les gouvernements puissent avoir accès à l'argent. Cela peut vraiment mener à la possibilité de ne pas mener des études exactes sur les incitatifs et les raisons pour lesquelles nous avons recours à des partenariats public-privé.

Le dernier point concerne l'innovation et la conception, car nous avons beaucoup entendu parler de la façon dont ces projets sont structurés et stimulent l'innovation. Les questions sont les suivantes: quels sont les types d'innovation, et à qui profite l'innovation? Les types d'innovation que nous retrouvons habituellement sont liés aux moyens et aux méthodes de construction, des innovations consistant à trouver des façons de construire un immeuble plus petit, de les concevoir de sorte qu'ils permettent tout de même de fournir les services, tout en étant de plus petite taille, et ce, à moindre coût. Il s'agit en réalité d'innovations qui entraînent des économies de coûts.

● (1540)

Du point de vue de la conception de l'architecture et de ces types de questions pour les partenariats public-privé, ce qu'on observe, c'est qu'il s'agit habituellement de bâtiments assez moyens et pas nécessairement d'une architecture remarquable ni d'une excellente conception. Ce n'est pas nécessairement vrai dans tous les cas, mais c'est une observation générale. Les infrastructures réalisées en PPP n'ont pas remporté beaucoup de prix d'architecture majeurs. Ces immeubles ne se distinguent pas nécessairement au sein de votre collectivité.

Il n'est pas nécessaire que tous les immeubles soient distinctifs, mais ces installations sont des infrastructures publiques qui vont se trouver dans nos collectivités pour des décennies à venir. Nous devons nous assurer que la qualité de ces bâtiments, du point de vue de l'architecture de la conception, est au rendez-vous et la meilleure possible. C'est un autre aspect auquel nous devrions prêter attention, un facteur à vérifier.

Pour récapituler très rapidement, j'ai quelques recommandations à formuler. Je pense que nous devons procéder à des études du risque. Nous devons comprendre quelle est la valeur du transfert de ce risque. Nous payons d'emblée des cotisations élevées afin de transférer le risque au secteur privé, surtout pour la construction. Nous ne savons pas si nous en avons pour notre argent. Certes, le coût est important, mais il ne faut pas nécessairement le faire à tout prix. Le gouvernement pourrait être en mesure de gérer le risque plutôt que de tout simplement le transférer, et ainsi économiser de l'argent pour les contribuables et les citoyens.

Nous devons établir une bureaucratie qui possède les compétences nécessaires pour analyser ces projets et y prendre part. Ce sont des projets compliqués. Par le fait même, je pense que nous devons nous

concentrer sur les infrastructures en général, pas nécessairement uniquement sur les partenariats public-privé. À ce sujet, je dirais que, avec tout le respect que je dois à PPP Canada, je pense que l'organisation devrait être rebaptisée et élargie. On devrait la renommer en « Réalisation des infrastructures Canada ».

Nous devrions nous concentrer sur l'exécution efficace de tous les projets d'infrastructure, pas nécessairement les seuls partenariats public-privé, et sur le fait de se doter de mécanismes de financement qui sont axés sur un approvisionnement efficace, pas uniquement sur l'incitation aux partenariats public-privé. Il existe toutes sortes de types novateurs de modèles d'approvisionnement qui pourraient donner pour leur argent aux Canadiens. Nous avons besoin d'un organisme qui stimule l'approvisionnement efficace et novateur, pas seulement les partenariats public-privé.

Le dernier point que je veux soulever, c'est que nous devons miser sur l'information et devenir des organisations analytiques. Les infrastructures et les partenariats public-privé sont une grande source de données. Nous devrions utiliser ces données pour évaluer systématiquement le rendement que nous offrons nos projets et pour mettre au point de nouveaux mécanismes et de nouveaux outils qui permettront de s'assurer que les infrastructures que nous construisons offrent le rendement escompté et que, dans l'avenir, nous instaurons les mécanismes qui sont les plus efficaces pour réaliser des projets avec succès.

Merci. Je vais en rester là.

● (1545)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à vous, monsieur Toderian; vous avez 10 minutes, s'il vous plaît.

M. Brent Toderian (TODERIAN UrbanWORKS): Merci, monsieur le président. J'apprécie vraiment l'invitation que vous m'avez lancée. Je suis très heureux de participer à cette conversation, qui est vraiment cruciale et qui tombe à point.

Je m'appelle Brent Toderian. J'ai travaillé dans le domaine de la planification urbaine et de l'aménagement urbain et comme urbaniste pendant 23 ans. J'ai travaillé dans cinq provinces et un territoire. J'ai été urbaniste en chef de Vancouver pendant six ans et j'ai aussi occupé des postes clés dans le domaine de l'urbanisme pendant six ans à Calgary. Je prodigue aussi des conseils à des villes du monde entier — d'Auckland, en Nouvelle-Zélande, jusqu'à Medellín, en Colombie — sur des questions liées au transport et à l'infrastructure en particulier, mais, en fait, je suis un généraliste. Je m'intéresse à tous les enjeux liés à l'aménagement des villes.

Pour commencer, je dois dire que, selon moi et selon l'organisation dont je suis le président fondateur, le Council for Canadian Urbanism, le Canada a vraiment besoin d'une stratégie nationale cohérente et globale en matière d'urbanisme. Cette stratégie doit aborder un certain nombre d'enjeux nationaux, y compris les logements abordables, l'infrastructure urbaine et le transport urbain. Aujourd'hui, je vais me limiter au thème du transport urbain.

Monsieur le président, je suis sûr que je n'ai pas à citer au comité les nombreuses études qui ont été réalisées afin de quantifier les importants coûts de la congestion routière pour l'économie, tant les économies locales de nos régions métropolitaines que l'économie nationale. Selon moi, les milliards de dollars souvent mentionnés dans les études qui évaluent ces coûts ne tiennent pas compte de tous les coûts de la congestion routière pour notre économie, y compris ses effets secondaires, comme les coûts des soins de santé publique, les inégalités sociales et les changements climatiques.

Bref, peu importe qui a fait les calculs, les résultats sont probablement plus élevés que ce que nous pouvons bien penser, et les conséquences du statu quo sont énormes — on parle de milliards de dollars —, tant au niveau local qu'au niveau national.

Selon moi, une stratégie nationale de transport doit s'appuyer sur un financement intelligent, important, stable et prévisible pour réaliser des projets d'infrastructure urbaine dans les municipalités et les régions métropolitaines canadiennes. Puisque les municipalités reçoivent environ 8 ¢ pour chaque dollar des contribuables au Canada, je crois que la pratique courante qui consiste à s'attendre à ce que les gouvernements locaux financent le tiers de tels projets — c'est l'attente habituelle, même si ces administrations sont très loin d'obtenir le tiers des recettes fiscales réelles —, doit vraiment être repensée. On voit l'impact de cette attente dans les incroyables tensions actuellement en jeu dans la région métropolitaine de Vancouver, où notre référendum sur les transports en commun se tient à l'initiative du gouvernement provincial.

Il est aussi extrêmement important de revoir ce sur quoi nous dépensons nos fonds destinés à l'infrastructure. Comme le témoin précédent l'a dit, cette notion des projets dont on dit souvent qu'ils sont prêts à démarrer — et l'idée que toutes les dépenses sont bonnes — doit être remplacée par un accent mis sur des projets intelligents, classés en ordre de priorité et dont la capacité d'atteindre les objectifs escomptés est éprouvée, et ce, particulièrement du point de vue du rendement du capital investi.

Des villes comme Vancouver — où j'ai déjà travaillé comme urbaniste — et d'autres villes intelligentes dans le monde entier avec lesquelles je travaille maintenant ont montré clairement et de façon irréfutable — grâce à des données et des analyses — que le fait de continuer à financer et à classer par ordre de priorité des projets routiers axés sur les automobiles est très dispendieux. Ces projets offrent un moins bon rendement à tous points de vue: des recettes fiscales générées à la création d'emplois. De plus, ce qui est encore plus important, c'est qu'ils ne réussissent pas à régler le problème de la congestion routière.

Nous savons depuis des décennies que, en raison de ce que nous appelons la demande induite ou la loi de la congestion routière, les nouvelles artères routières se rempliront tout simplement avec de nouveaux conducteurs et de nouveaux déplacements, parce que les gens modifieront leur comportement en réaction à la nouvelle capacité. Les nouveaux projets de développement sont construits en fonction de la capacité de circulation automobile prévue, ce qu'on appelle souvent l'étalement dans un contexte suburbain. Les études ont révélé que, de quatre à huit à dix ans après la construction, les voies sont redevenues aussi congestionnées qu'avant.

C'est un processus interminable de dépenses publiques, de construction, d'échec, de dépenses, de construction, d'échec *ad vitam aeternam*. Nous le savons déjà depuis les années 1950. Un expert de renom du milieu urbain, Lewis Mumford, a dit en 1955 que construire de nouvelles routes pour régler les problèmes de congestion routière, c'est un peu comme desserrer sa ceinture pour régler un problème d'obésité. Nous savons que ça ne fonctionne pas. On ne fait que pousser plus de personnes à utiliser leur véhicule.

Vancouver et d'autres villes progressistes du monde entier ont montré qu'en alliant de saines décisions touchant l'utilisation du territoire — ce qui, bien sûr, est un rôle qui revient aux administrations locales... Nous disons souvent à Vancouver que le meilleur plan de transport, c'est une bonne utilisation du territoire. Si on réussit à cet égard, on a déjà un bon bout de chemin de fait, à quoi viendra s'ajouter un financement intelligent et hiérarchisé pour la

circulation piétonnière, le réseau des pistes cyclables et le transport en commun, qui est particulièrement pertinent dans le cadre de la conversation actuelle. Le fait de donner la priorité à ce genre d'infrastructure plutôt qu'aux dépenses liées aux infrastructures routières est la seule solution au Canada qui s'est révélée être efficace et qui satisfait vraiment aux nombreuses définitions de la réussite que nous, en tant que planificateurs urbains et décideurs, établissons pour nous-mêmes au chapitre de la mobilité. Des temps de déplacement plus courts et moins de kilométrage parcouru sont les objectifs que les ingénieurs de la circulation et les planificateurs urbains du Canada disent vouloir atteindre, mais la seule ville qui a vraiment réussi à y arriver, c'est Vancouver.

● (1550)

Nous avons réussi à réduire les temps de déplacement et le kilométrage des véhicules, dans un premier temps, en disant non aux autoroutes durant les années 1960 et au début des années 1970 et en accordant la priorité à l'infrastructure liée aux piétons, aux cyclistes et au transport en commun. Par exemple, nous n'avons jamais eu à mener les débats en cours actuellement à Toronto et à Montréal au sujet de la démolition de l'infrastructure autoroutière, parce que nous n'en avons jamais construit d'entrée de jeu. Ainsi, en utilisant de façon intelligente le territoire et en accordant la priorité aux dépenses liées au transport en commun, aux déplacements à pied et à bicyclette, en fait, nous avons fait en sorte qu'il est plus facile pour tout le monde dans la ville de se déplacer tout en facilitant le déplacement des biens et les activités économiques, tout cela, avec moins de véhicules dans la ville.

Il est très important de rappeler que tout ce que je dis ne se résume pas à un message antiautomobilistes. Nous savons — et les faits le prouvent — que, si l'on conçoit les villes pour les véhicules, tout le monde perdra au change, y compris les automobilistes. Cependant, si on conçoit une ville multimodale qui, en fait, donne la priorité aux transports en commun, aux piétons et aux cyclistes, tout le monde en sort gagnant. L'économie se porte mieux, parce que plus d'activités économiques peuvent avoir lieu en moins d'espace et à plus faible coût. Tout le monde en sort gagnant, même les automobilistes. Je me permets de le répéter: même les automobilistes. Cela prouve qu'il ne s'agit pas d'une guerre contre les automobiles. On entend parfois un message politique un peu paresseux dans certains médias sensationnalistes et irresponsables. Les faits et les données racontent une histoire beaucoup plus intéressante au sujet de la réussite potentielle de nos villes.

À la lumière des réussites des pratiques exemplaires canadiennes et internationales, le Canada devrait donner la priorité aux dépenses en infrastructure qui rendent les transports en commun, les déplacements à pied et la bicyclette plus attrayants. Ce n'est pas pour des motifs idéologiques, et pas parce que les électeurs apprécient de plus en plus les transports en commun et aiment de plus en plus la bicyclette, par exemple. C'est pour des raisons très pragmatiques. C'est parce que les coûts sont inférieurs, parce que ces structures prennent moins de place physique dans les villes et les régions métropolitaines, et parce que ces initiatives génèrent plus de répercussions secondaires du point de vue tant de la génération de recettes fiscales que la création d'emplois. C'est ce que les données révèlent. Ce qui est peut-être encore plus important, c'est que ces initiatives permettent vraiment de réduire la congestion routière et de lutter contre les conséquences économiques de la congestion routière sur nos économies.

Ce n'est pas une question de droite ou de gauche politique. Ce n'est pas une question d'idéologie politique. C'est une question d'intelligence ou de stupidité. C'est une question de réussite ou d'échec. Il s'agit de savoir si on veut dépenser plus ou moins. C'est continuer à donner la priorité aux infrastructures automobiles dans le cadre de projets prêts à démarrer ou peu importe de quelle façon nous classons les projets d'infrastructure au Canada, et ce, malgré toutes les données et toutes les preuves qui montrent que c'est plus dispendieux, que ces structures prennent plus de place, qu'elles procurent moins d'avantages secondaires et qu'elles ne fonctionnent pas: voilà ce qui peut être considéré comme idéologique.

Je vais terminer par quelques bonnes nouvelles, monsieur le président. Les bonnes nouvelles, c'est que, d'un point de vue démographique, au Canada, il y a une grande occasion à saisir; sinon, elle nous glissera entre les doigts. Les jeunes du nouveau millénaire sont tout à fait ouverts, nous le savons, aux choix urbains. Ils sont prêts à reporter le moment où ils obtiendront leur permis de conduire ou celui où ils s'achèteront un nouveau véhicule. Ils choisissent le transport en commun, la marche et la bicyclette là où ils investissent, là où ils vivent, et là où ils utilisent leur créativité et leurs talents, si l'infrastructure est là pour les appuyer dans leur choix.

En même temps, leurs parents, les enfants du baby-boom, vieillissent aussi et sont aussi plus susceptibles de choisir les mêmes choses. Le *Wall Street Journal* a même inventé une expression « les hipsters brisés », parce que, plus ils vieillissent, les enfants de la génération du baby-boom commencent à se comporter comme leurs enfants, qu'on a appelés les hipsters, et à faire le même genre de choix qu'eux.

Il s'agit là d'un important vent arrière démographique. On apprend que les deux plus grands groupes démographiques de l'histoire humaine sont prêts à choisir des priorités différentes en matière d'infrastructure pour le transport en commun, les piétons et les cyclistes. Le problème, c'est que les décideurs responsables des infrastructures ne sont pas encore sur la même longueur d'onde. Si nous leur emboîtons le pas, nos villes, au Canada, et le pays dans son ensemble, réussiront malgré une compétition mondiale très intelligente.

Vous savez, je prodigue des conseils et je travaille avec de nombreuses villes du monde entier à qui nous devons faire concurrence, et laissez-moi vous dire qu'elles sont très intelligentes. Elles prennent des décisions intelligentes et stratégiques au moment de savoir où elles dépensent leur argent. Si nous ne devenons pas plus intelligents, elles nous dameront le pion. Cependant, si nous devenons plus intelligents, nous pouvons vaincre la compétition, c'est-à-dire attirer le talent, la créativité, les capitaux et les investissements. Nous ne resterons pas tout simplement pris dans la circulation.

• (1555)

Merci beaucoup, monsieur le président. Je m'arrête ici. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Charette, vous pouvez y aller.

Mme Corinne Charette (sous-ministre adjointe principale, Spectre, technologies de l'information et télécommunications, ministère de l'Industrie): Merci, monsieur le président.

[Français]

Je suis ici aujourd'hui pour présenter les travaux d'Industrie Canada concernant l'infrastructure des services à large bande.

J'aimerais, dans le cadre de votre examen des investissements en infrastructure au Canada, vous présenter un survol historique de l'engagement du gouvernement fédéral en matière de financement de l'infrastructure à large bande et un aperçu du programme Un Canada branché.

[Traduction]

Internet haute vitesse est une infrastructure essentielle à l'économie numérique d'aujourd'hui. Tout comme d'autres services de télécommunications, l'accès Internet contribue à la productivité et à la croissance de l'économie canadienne. L'accès Internet haute vitesse permet aux Canadiens, aux entreprises et aux institutions d'accéder à l'information, aux services et aux occasions qui seraient autrement hors de leur portée.

[Français]

Compte tenu de l'évolution rapide des technologies et de la demande sans cesse croissante de la part des consommateurs et des entreprises, l'infrastructure des télécommunications nécessite des investissements constants et des innovations continues. L'approche du gouvernement en matière de télécommunications, notamment en matière de connexion Internet à large bande, consiste à encourager la concurrence et l'investissement, à protéger les consommateurs et à assurer un accès à tous les Canadiens.

[Traduction]

Au Canada, les investissements dans la modernisation de l'infrastructure à large bande sont motivés par la concurrence du secteur privé. Les régions urbaines, en particulier, bénéficient d'une couverture efficace, de vitesses accrues et de réseaux de grande qualité. En revanche, les régions rurales et éloignées représentent un défi particulier qui nécessite des investissements ciblés du gouvernement. Il n'est tout simplement pas rentable pour le secteur privé de bâtir des réseaux dans ces régions en raison de leur faible densité de population et de leurs contraintes géographiques. La nécessité d'un financement public est soutenue par une grande diversité d'études et de discussions auprès d'intervenants.

[Français]

Mon intervention d'aujourd'hui portera essentiellement sur l'accès à large bande dans les régions rurales et éloignées. L'infrastructure à large bande comprend les câbles, les tours, les satellites et tout autre équipement utilisé pour fournir un accès Internet aux ménages, aux entreprises et aux institutions, et ce, partout au Canada. Comme c'est souvent le cas dans plusieurs pays comparables, le gouvernement canadien a fait des investissements ciblés dans l'infrastructure à large bande dans les régions rurales.

[Traduction]

En 2000, le gouvernement fédéral a mis sur pied le Groupe de travail national sur les services à large bande afin que ce dernier puisse formuler des recommandations pour combler le fossé numérique et brancher les Canadiens. Plusieurs programmes découlent de ces recommandations, y compris le Programme pilote de services à large bande pour le développement rural et du Nord et l'Initiative nationale de satellite, administrés par Industrie Canada.

Le PSLB consistait en un programme de 105 millions de dollars, à financement à parts égales, visant à remédier à l'absence de services à large bande dans les collectivités rurales, éloignées, des Premières Nations, Inuits et Métis, et du Nord. À l'origine, le PSLB appuyait financièrement la planification communautaire du regroupement des demandes et du déploiement des réseaux.

En 2009, Industrie Canada a réalisé une étude approfondie visant à répertorier les régions du Canada dont l'accès à Internet haute vitesse était inexistant ou difficile. Dans le cadre du plan d'action économique du Canada de 2009, 225 millions de dollars sur trois ans ont été affectés à l'élargissement de l'accès des ménages non desservis ou mal desservis aux services à large bande à des vitesses d'au moins 1,5 mégabit par seconde. À la fin du programme, en 2012, le gouvernement avait investi dans 84 projets visant à étendre le service à 218 000 ménages non desservis ou mal desservis. La fourniture de services à large bande dans ces collectivités a favorisé le développement économique, stimulé l'innovation et amélioré la qualité de vie au sein de centaines de collectivités d'un bout à l'autre du pays.

Au cours de la dernière décennie, plusieurs projets à large bande ont également été appuyés par Infrastructure Canada, par Affaires autochtones et Développement du Nord Canada ainsi que par des organismes et des mesures de développement régional.

[Français]

Le gouvernement fédéral a également investi dans CANARIE, un réseau d'infrastructure optique à ultra-haute vitesse qui permet le transfert de grandes quantités de données générées par la recherche de pointe et les grands projets scientifiques de partout au Canada et dans le monde.

Un million de chercheurs, scientifiques et étudiants de plus de 2 000 institutions canadiennes, y compris des universités, des collèges, des instituts de recherche, des hôpitaux et des laboratoires du gouvernement, ont accès au réseau CANARIE.

Le budget de 2015 a démontré un soutien continu du Canada au réseau CANARIE avec le renouvellement du financement de 105 millions de dollars pour les cinq prochaines années.

Le Plan d'action économique de 2014 a octroyé 36 millions de dollars sur quatre ans pour renouveler le programme Ordinateurs pour les écoles avec 2 millions de dollars supplémentaires sur deux ans annoncés dans le Plan d'action économique de 2015 avec pour but d'étendre le programme aux organismes sans but lucratif qui appuie les Canadiens à faible revenu, les nouveaux Canadiens et d'autres groupes défavorisés.

●(1600)

Le programme Ordinateurs pour les écoles aide les jeunes Canadiens à acquérir des compétences de base en informatique et leur donnera un meilleur accès aux ordinateurs ainsi qu'au matériel de technologie des communications.

[Traduction]

D'importants progrès ont été réalisés grâce à un marché concurrentiel favorisant les investissements du secteur privé et grâce aux investissements ciblés du gouvernement.

Selon le Rapport de surveillance des communications du CRTC, en 2012, plus de 99 % des ménages canadiens pouvaient avoir accès à un débit de base de 1,5 mégabit par seconde. En outre, 94 % des ménages pouvaient avoir accès à une couverture de 5 mégabits par seconde, ce qui se rapproche des résultats obtenus dans les pays comparables. Ce pourcentage est comparable à celui des États-Unis et supérieur à celui de nombreux pays européens.

La couverture des réseaux canadiens de prochaine génération est comparable à celle des États-Unis et supérieure à celle de la plupart des pays européens. Une couverture de 30 mégabits par seconde et dans les réseaux mobiles LTE avancés fait bonne figure sur la scène internationale.

[Français]

Toutefois, les régions rurales accusent un certain retard en ce qui a trait à la couverture, aux vitesses disponibles, aux prix et à la qualité du service. Les collectivités du Nord qui dépendent des satellites font face à un défi supplémentaire en ce sens que leur capacité satellitaire fait l'objet de baux à court terme, ce qui compromet la planification à long terme.

Depuis l'achèvement du programme Large bande Canada, Industrie Canada et le CRTC ont collaboré pour cerner les lacunes du service. Grâce à ces travaux, on a pu élaborer le programme Un Canada branché et l'annoncer dans le Plan d'action économique de 2014.

En avril 2014, le ministre de l'Industrie, l'honorable James Moore, a présenté Canada numérique 150, un plan conçu pour faire avancer les efforts visant à faire du Canada un chef de file de l'économie numérique mondiale en établissant clairement ce que nous pouvons réaliser d'ici la célébration de notre 150^e anniversaire en 2017. Canada numérique 150 repose sur cinq piliers: un Canada branché, un Canada protégé, les possibilités économiques, le gouvernement numérique et le contenu canadien.

[Traduction]

Sous le pilier un Canada branché, j'aimerais souligner le nouveau programme Un Canada branché, qui prévoit 305 millions de dollars sur cinq ans pour étendre et améliorer l'accès aux réseaux haute vitesse à large bande atteignant une vitesse cible d'au moins 5 mégabits par seconde. Un Canada branché vise à offrir à 280 000 ménages supplémentaires des régions rurales et éloignées un accès à des services à large bande de haute qualité à un coût abordable grâce à une contribution unique et non remboursable aux fournisseurs de services Internet pour étendre ou moderniser l'infrastructure à large bande.

Le volet nordique de 50 millions de dollars d'Un Canada branché servira à assurer la connectivité à une vitesse cible de 3 à 5 mégabits par seconde pour environ 12 000 foyers au Nunavut et dans la région du Nunavik, dans le nord du Québec. Ces régions sont parmi les plus difficiles à desservir au Canada. Les satellites coûteux qui couvrent le Nord constituent la seule solution pratique pour les rejoindre.

[Français]

La vitesse cible de 5 mégabits par seconde a été choisie en fonction de divers facteurs, notamment les coûts de déploiement, les besoins des utilisateurs et l'amélioration du service pour un nombre relativement élevé de ménages partout au Canada. Elle permet une amélioration sensible par rapport à la cible antérieure de téléchargement, qui était de 1,5 mégabit par seconde.

Ces vitesses offriront aux utilisateurs un meilleur accès aux applications telles l'informatique en nuage, l'apprentissage à distance, la cybersanté et la diffusion vidéo haute définition en continu. Les partenariats sont un élément clé du programme Un Canada branché et s'ajoutent aux investissements antérieurs et passés en plus de compléter les investissements des provinces et territoires.

• (1605)

[Traduction]

Industrie Canada a entrepris une vaste consultation auprès des Canadiens, des fournisseurs de services Internet, des provinces et des territoires pendant la conception du programme et à la suite de son lancement. Cela comprenait la sollicitation de commentaires auprès des Canadiens et des fournisseurs de services Internet au cours de l'été 2014 afin de mettre à jour les cartes nationales de couverture du service à large bande, ce qui nous a permis de recenser les collectivités mal desservies.

Une fois les cartes nationales de couverture mises à jour, nous avons lancé, le 15 octobre 2014, un appel de propositions dans le cadre du programme Un Canada branché. La période de propositions a pris fin le 12 janvier 2015.

[Français]

Industrie Canada a reçu plus de 300 propositions de petits et grands fournisseurs de services Internet d'un océan à l'autre, puis les projets ont fait l'objet d'un processus d'évaluation concurrentiel national.

Les propositions ont d'abord été évaluées en fonction des critères essentiels puis en fonction de plusieurs critères comparatifs, par exemple le coût du projet par ménage, le nombre proposé de ménages, ainsi que la viabilité et l'évolutivité de la technologie.

L'évaluation avait pour but de cerner les projets qui offrent la plus grande valeur en matière de service à large bande robuste à prix raisonnable aux foyers ruraux et éloignés canadiens sans accès à 5 mégabits par seconde.

[Traduction]

Les responsables du programme s'engagent à travailler avec des partenaires pour réunir d'autres fonds. Par exemple, la Colombie-Britannique s'est engagée, dans son budget de 2015, à verser jusqu'à 10 millions de dollars pour cofinancer des projets dans la province.

Le président: Madame Charette, il reste encore beaucoup de contenu dans votre présentation, mais tout le monde en a une copie, et nous avons dépassé le temps alloué, alors nous allons passer aux questions. Je suis désolé.

Mme Corinne Charette: Pas de problème.

Le président: Puis-je rappeler aux membres que nous avons certaines affaires à régler à la fin. Je vais être très strict aujourd'hui. Vous aurez sept minutes pour les questions et les réponses.

Monsieur Kellway, la parole est à vous pendant sept minutes.

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Merci aux témoins d'avoir réservé du temps pour venir ici aujourd'hui nous faire part de leurs réflexions et nous faire profiter de leur expertise touchant cet important enjeu, l'infrastructure du Canada. Comme vous l'avez dit, c'est un enjeu d'actualité. Nous n'entendons parler que d'infrastructure, ces temps-ci.

Monsieur Siemiatycki, vous avez souligné un point intéressant au sujet du partage des frais entre le coût réel des immobilisations ou de la construction de l'infrastructure, d'une part, et les frais d'exploitation et d'entretien, en disant que le partage était de 20-80. Cette étude brosserait un tableau rétrospectif des investissements et de l'infrastructure au Canada et s'étend, je crois, sur une période de 20 ans.

La durée importe peu, en réalité. Les données qu'on nous a montrées révèlent une diminution des dépenses en infrastructure, en pourcentage du PIB, au Canada, depuis la fin des années 1950,

environ, et qu'un creux a été atteint, à la fin des années 1990, quand on a constaté une dépréciation nette de l'infrastructure du Canada. Les sommes ont peut-être l'air plus élevées, aujourd'hui, mais une étude menée par le directeur parlementaire du budget et portant également sur le financement de l'infrastructure par notre gouvernement actuel montre que le financement souffre de lacunes importantes et d'un sous-investissement continu dans l'infrastructure au Canada.

Pourriez-vous nous dire si le sous-investissement dans l'infrastructure, étant donné qu'une part si importante du financement doit être consacrée à l'exploitation et à l'entretien, nous coûte de l'argent? Serait-il plus économique pour le Canada de verser un financement stable et prévisible afin d'assurer les activités continues d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure bâtie?

M. Matti Siemiatycki: Merci de poser la question.

L'aspect de l'exploitation et de l'entretien est la clé. Nous aimons tous des choses neuves qui brillent. Sur le plan politique, nous aimons bien couper des rubans. Mais il n'y a pas beaucoup de ruban à couper quand on restaure un immeuble ou quand on l'entretient, mais c'est pourtant vraiment essentiel. C'est comme votre maison. Si vous négligez l'entretien pendant un an ou deux, vous ne verrez aucune différence la première année, mais, la deuxième année, vous commencez à avoir quelques problèmes. Si vous continuez ainsi plusieurs années, les coûts seront multipliés, car les petits problèmes vont devenir de gros problèmes, et vous aurez besoin d'entreprendre des travaux de restauration; des choses que vous auriez pu réparer en assurant un entretien régulier vont exiger de véritables travaux de restauration et de remplacement, et c'est pourquoi il est essentiel que le financement soit prévisible.

Une partie du problème, c'est que les activités d'exploitation et d'entretien sont souvent financées localement. Prenons par exemple le dossier du transport en commun; les gouvernements provinciaux et fédéral vont assumer les dépenses en immobilisations, mais les usagers devront assumer les frais d'exploitation et d'entretien. Les administrations locales vont aussi verser des subventions, et il y aura aussi, dans certains cas, des contributions ponctuelles de différents ordres de gouvernement.

Il faut proposer un système beaucoup plus prévisible et continu. Les chiffres que j'ai donnés, le partage 20-80, ont été mentionnés en passant par les intervenants du secteur de l'infrastructure auxquels j'ai parlé. Il serait intéressant de mener une étude quantitative à long terme. Ça se multiplie. L'un des aspects des partenariats public-privé qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est qu'il y aura en général de l'argent réservé pour l'exploitation et l'entretien; les hauts fonctionnaires disent, à ce propos, qu'ils savent qu'ils paient davantage pour cela au départ, mais ils vont aussi inscrire les frais d'exploitation et d'entretien, le cycle de vie de ces actifs, dans les livres, pour toute leur durée de vie.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de recourir aux partenariats public-privé pour intégrer cet aspect. Notre gouvernement doit agir de façon beaucoup plus rationnelle. Si nous construisons des actifs tout neufs, nous devons tenir compte du fait qu'il y aura des frais d'exploitation et d'entretien importants, qu'ils seront prévisibles, qu'ils se présenteront tous les ans, parce que si nous négligeons cela, les coûts vont augmenter et, à long terme, cela nous coûtera cher.

• (1610)

M. Matthew Kellway: Est-ce qu'il existe des études quantitatives portant sur le coût du sous-investissement dans l'infrastructure? En connaissez-vous?

M. Matti Siemiatycki: Savez-vous quoi? J'en ai cherché en vue de me préparer à mon témoignage d'aujourd'hui. Je n'en ai pas trouvé. Mais si vous cherchez du côté des études de génie, qui n'est pas ma discipline principale, je suis convaincu que vous allez trouver de l'information sur les coûts d'exploitation et d'entretien.

M. Matthew Kellway: En effet.

Mais en supposant qu'il y en ait, monsieur Toderian, j'aimerais vous poser une question. Vous avez souligné que le partage à un tiers, un tiers et un tiers, entre les différents ordres de gouvernement, était inéquitable. Vous savez aussi, probablement, que le nouveau Fonds pour le transport en commun récemment annoncé dans le cadre du budget, étant donné qu'il sera géré par PPP Canada, est assorti d'une contribution de seulement 25 % du gouvernement fédéral.

Si les chiffres fournis par M. Siemiatycki sont exacts, si un PPP peut fournir 25 % des coûts d'un projet, alors c'est un fardeau de 42 % du coût des projets de transport en commun que les villes devront assumer, et il y a aussi les coûts du sous-investissement dans l'infrastructure — qui doivent aussi être assumés localement —, et tout cela prend tranquillement les allures d'un cauchemar pour les administrations municipales du Canada. Vous voulez peut-être faire un commentaire.

M. Brent Toderian: Eh bien, je suis d'accord avec vos calculs et votre évaluation de la situation. J'ai peut-être été généreux quand j'ai parlé d'un tiers, un tiers et un tiers. De plus, la création d'un PPP est une assez lourde exigence à imposer aux administrations locales en échange de cette contribution de 25 %, comme vous le dites.

Il ne faut pas oublier que, même si les municipalités et les régions se voient confier, année après année, de plus en plus de responsabilités financières, on leur interdit en même temps de percevoir des taxes municipales plus élevées. On a vu en outre ce qui se passe quand deux nouvelles formules fiscales sont proposées, par exemple notre référendum sur les transports, à Vancouver. La région de Vancouver est certes favorable au transport en commun, mais ce référendum a été un cauchemar, sur le plan politique comme sur le plan de la logistique.

Je crois que vous avez bien décrit le problème. Mais c'est pire que cela, quand on pense à toutes les responsabilités autrefois assumées par les gouvernements fédéral et provinciaux, par le truchement d'incitatifs fiscaux visant les logements locatifs ou les divers programmes d'exploitation de garderie, par exemple, qui ont été délégués au fil des ans aux municipalités. Je disais auparavant que les municipalités, sur le plan économique, étaient coincées. Aujourd'hui, je dis qu'elles sont écrasées.

M. Matthew Kellway: Merci.

Le président: Il vous reste trois secondes, on peut presque dire que vous n'avez plus de temps.

M. Matthew Kellway: D'accord, je ferai une autre tentative la prochaine fois.

Le président: D'accord.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais m'adresser aux témoins qui représentent le ministère, Mme Charette et M. Dagenais.

Madame Charette, dans votre déclaration préliminaire, vous avez, à l'intention des Canadiens, dressé la liste de différents programmes en faisant le point sur plusieurs choses. À la page 7 de votre

document, vous parlez des partenariats. J'aimerais en lire un extrait. C'est tout un paragraphe: « Les partenariats sont un élément clé du programme Un Canada branché et s'ajoutent aux investissements antérieurs et passés, en plus de compléter les investissements des provinces et des territoires. »

J'aimerais parler des investissements antérieurs et passés et vous demander pourquoi, dans votre document, vous ne dites rien du Programme d'accès communautaire? Pourquoi ne figure-t-il pas sur cette liste?

Mme Corinne Charette: Je crois que c'est un programme important, à coup sûr, et le ministère en est très fier. Nous voulions nous concentrer sur les aspects de la connectivité et de la large bande, et, si ce programme nous a échappé, c'est un oubli, mais c'est un programme important.

• (1615)

M. David McGuinty: Ce programme a été lancé en 1995 et c'est M. Moore qui l'a éliminé en avril 2012, c'est bien cela?

Mme Corinne Charette: Il me faudrait vérifier.

M. David McGuinty: D'accord. Ça me satisfait.

Alors, le programme a été éliminé un jeudi soir, avant un long congé. La décision a touché des dizaines de milliers de bibliothèques et de centres communautaires qui avaient conclu un partenariat avec Industrie Canada, un partenariat comme celui dont vous parlez et celui que le gouvernement aime mettre en relief. Son objectif était de donner accès à Internet au public, sans frais ou à peu de frais, en assurant également le soutien technique. C'est bien cela?

Mme Corinne Charette: Oui, mais ce programme a été supplanté par le programme Ordinateurs pour les écoles. Ce programme était en fait conçu dans le but de fournir le matériel nécessaire à la connectivité, car, après un certain temps, la plupart de ces organisations avaient fait de bons progrès à ce chapitre.

M. David McGuinty: Avant que le gouvernement n'élimine le questionnaire détaillé de recensement — ce qu'il a fait ici après une tentative de George W. Bush, à Washington, qui a dû par contre revenir sur sa décision en raison du tollé —, en 2010, on a fait un sondage sur l'utilisation d'Internet, et voici ce qu'on a appris.

Le sondage indique que 79 % des ménages canadiens ont une connexion Internet; 97 % des ménages de la tranche supérieure de revenu avaient une connexion Internet, mais c'était le cas de seulement 54 % des ménages à faible revenu, c'est-à-dire les ménages dont le revenu est égal ou inférieur à 30 000 \$.

Votre programme scolaire n'a absolument aucun effet sur les millions de Canadiens qui vivent dans une famille dont le revenu est égal ou inférieur à 30 000 \$. Le programme a été éliminé d'un simple trait de crayon. Il visait tout simplement à aider tous les gens qui ne pouvaient pas se payer un ordinateur ou une connexion haute vitesse et qui voulaient, par exemple, remplir leurs déclarations d'impôt pour l'ARC. En fait, des dizaines de milliers de Canadiens se rendaient dans les centres municipaux et les bibliothèques afin d'obtenir de l'aide pour remplir leurs déclarations, et cela crée des revenus pour le gouvernement et favorise l'efficacité de l'ARC.

Pourriez-vous nous aider à comprendre pourquoi un programme qui coûte 10 ou 12 millions de dollars par année — c'est le tiers du coût des panneaux publicitaires installés dans toutes les régions du Canada par le gouvernement — a été éliminé? Pouvez-vous donner d'autres raisons pour justifier cette décision, outre que le fait que, comme vous le dites, les écoles sont désormais branchées à Internet?

Mme Corinne Charette: Le programme Un Canada branché, en fait, vise les ménages qui n'ont toujours pas accès à tous les services. À la fin, lorsque le programme aura été lancé partout, plus de 98 % des ménages canadiens, y compris les ménages des régions rurales et éloignées, auront accès à un service de 3 à 5 mégabits par seconde, pour le téléchargement, et de 1,5 mégabit par seconde, pour le téléversement.

M. David McGuinty: S'ils peuvent se le permettre...

Mme Corinne Charette: Pour ces programmes, les demandeurs doivent présenter une étude de rentabilité. Il s'agit d'entreprises commerciales, qui s'adressent à nous pour obtenir ces contributions, mais au bout du compte, elles doivent donner un prix, et le prix de ces services est très concurrentiel, dans ces régions, pour ce service.

Nous estimons que cet objectif est atteint.

M. David McGuinty: Je vais passer à la deuxième question, si vous me le permettez, pour savoir comment, en septembre 2013, M. Moore du ministère de l'Industrie, a dépensé des millions et des millions de dollars des contribuables pour s'en prendre à BCE, TELUS et Rogers. C'est un fait sans précédent dans l'histoire du Canada. Aucun gouvernement fédéral n'avait jamais fait de publicité à la télévision, à la radio et dans les médias imprimés pour attaquer l'un de ses principaux secteurs industriels. En fait, cela a amené l'ancien premier ministre conservateur du Nouveau-Brunswick, monsieur le président...

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Braid.

M. Peter Braid: J'essaie tout simplement d'obtenir des éclaircissements, monsieur le président, et de comprendre en quoi les questions de M. McGuinty, y compris sa toute dernière question, concernent d'une manière ou d'une autre l'infrastructure et notre présente étude?

Le président: Essayez de vous en tenir au sujet, monsieur McGuinty.

M. David McGuinty: C'est à vous de décider, monsieur le président, si vous me laissez répondre à la question de M. Braid de façon que je puisse lui expliquer en quoi cela est lié. Préférez-vous que je poursuive mes questions?

Le président: Si vous pouvez rapidement expliquer quel est le lien, je crois que vous en avez le droit.

M. David McGuinty: Tout à fait, tant que la minuterie est arrêtée.

Le gouvernement ne peut pas tout bonnement proclamer qu'il travaille de concert avec des partenaires du secteur privé et s'attendre à avoir accès à une plus large bande, alors que, il y a deux ans seulement, il a dépensé des millions de dollars en messages publicitaires négatifs, attaquant les compagnies avec lesquelles il prétend aujourd'hui travailler en partenariat. Cela se répercute sur...

Le président: Nous parlons d'infrastructure, pas de publicités négatives.

M. David McGuinty: Ce n'est pas moi qui ai invité ces témoins, monsieur le président. Ce ne sont pas mes témoins.

• (1620)

Le président: Cela n'a rien à voir...

M. David McGuinty: Les témoins ont été invités à discuter de l'accès Internet à large bande, c'est-à-dire d'infrastructure.

Le président: Cela n'a rien à voir avec les publicités d'il y a deux ans. Tenez-vous-en au sujet, et...

M. David McGuinty: Cela a tout à voir avec les publicités d'il y a deux ans.

Le président: Écoutez, il vous reste un peu de temps, deux minutes et six secondes, faites-en un bon usage.

M. David McGuinty: J'aimerais revenir en arrière et poser ma question afin de savoir quel a été l'effet de ces publicités négatives — qui ont amené l'ex-premier ministre conservateur Bernard Lord à réprimander, blâmer et critiquer son propre parti, à la tête du gouvernement — sur les partenariats que vous voulez créer avec les entreprises mêmes qui faisaient l'objet de ces attaques. C'est ma première question.

De plus, et c'est plus important encore, combien de services à large bande aurait-on pu se payer avec l'argent qui a été dépensé pour attaquer nos trois plus grandes entreprises?

Mme Corinne Charette: Je répondrais qu'Industrie Canada entretient toujours d'excellentes relations de partenariat avec tous les fournisseurs de services de télécommunications du pays, petits et grands. Nous passons beaucoup de temps avec eux pour comprendre quels sont leurs projets d'expansion à long terme, comment se passe la mise en marché, des choses comme ça.

J'ajouterais de plus que, quand nous avons lancé le programme Un Canada branché, nous avons reçu plus de 300 demandes, et qu'il y avait parmi les candidats des joueurs importants comme des joueurs plus discrets, et c'est pourquoi je crois que nous avons maintenu de bonnes relations avec ces entreprises.

M. David McGuinty: Merci de votre réponse. Je suis heureux de l'entendre. Je suis heureux de savoir que les relations se sont maintenues, même après les publicités négatives que le gouvernement en poste a fait passer sur les chaînes de télévision nationales.

J'aimerais poser une question à propos des coûts. C'est votre division, Spectre, technologies de l'information et télécommunications, qui supervise ce dossier, alors pourriez-vous répondre à notre comité? Pourriez-vous nous dire combien d'argent a été dépensé pour cette campagne de publicité et ce qu'on aurait pu faire avec cet argent? J'aimerais que vous nous donniez des chiffres comparables: est-ce que cet argent aurait pu servir à offrir davantage de services à large bande à l'échelle du Canada? Et, en particulier, étant donné que le gouvernement ne voudra pas nous répondre, mais je suis certain que vous connaissez la réponse, combien d'argent a été dépensé...

Le président: Votre temps est écoulé...

M. David McGuinty: Combien a été dépensé pour les publicités?

Mme Corinne Charette: Je n'ai pas cette information sous la main. Je vais devoir demander aux fonctionnaires, pour savoir s'il est possible de donner une réponse, mais nous ne faisons pas le suivi de ces choses.

Le président: Merci.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de s'être présentés ici aujourd'hui.

Je pense que les questions de M. McGuinty étaient les plus intéressantes qu'il ait posées à ce jour. Il a plaidé en faveur d'un programme qui coûtait 12 millions de dollars par année — et qui nous aurait donc coûté jusqu'ici 36 millions de dollars — et contre un programme de 305 millions de dollars, et ce, à seule fin de s'attribuer le mérite d'un programme mis en place en 1995. Cela dénote une certaine étroitesse d'esprit pour ne pas dire une certaine pingrerie.

En ce qui a trait à ceux qui ont des doutes à propos du caractère abordable de leur service, je crois comprendre que le programme comporte une mesure incitative et qu'il privilégie les plans de tarification qui se révèlent beaucoup plus abordables pour les consommateurs. Est-il juste de dire cela à propos du programme Un Canada branché?

M. Éric Dagenais (sous-ministre adjoint, Spectre, technologies de l'information et télécommunications, ministère de l'Industrie): Oui, les projets étaient et sont toujours évalués en fonction d'une série de critères. L'abordabilité était l'un d'eux. Un plus grand nombre de points était accordé aux projets plus abordables — tout à fait.

M. Jeff Watson: Il est également juste de dire que cela ne se résumait pas à l'accès des principaux fournisseurs de services Internet à des fonds de ce genre. En fait, dans les collectivités rurales comme la mienne, cela a beaucoup plus profité à des sociétés de télécommunications comme Gosfield. Ce sont des sociétés comme celles-là qui ont été en mesure de tirer parti des mesures incitatives et d'offrir de meilleurs services à large bande en comblant les lacunes ou en accroissant la qualité des services. Le programme ne s'adresse pas exclusivement aux grosses pointures. Tous les acteurs du secteur peuvent y participer, peu importe leur taille. Est-ce exact?

M. Éric Dagenais: C'est exact. Nous avons reçu 300 demandes, et elles provenaient d'à peu près toutes les sociétés, de la plus petite à la plus grande. Elles veulent toutes prendre part au programme.

M. Jeff Watson: Monsieur Siemiatycki, puis-je m'adresser à vous quelques instants? J'ai besoin d'obtenir quelques précisions.

J'écoute ce que disent les témoins. On a posé plus tôt la question de savoir si l'on devrait augmenter les sommes versées par le gouvernement fédéral de façon à ce qu'elles englobent l'exploitation ou l'entretien d'une infrastructure. Vu qu'une proportion de 95 % des infrastructures appartient aux provinces ou aux municipalités, j'aimerais savoir comment vous pouvez demander au gouvernement fédéral de financer l'exploitation et l'entretien d'infrastructures dont il n'est même pas le propriétaire.

M. Matti Siemiatycki: Je pense que cela est lié essentiellement au financement. Nous savons que les recettes des administrations municipales sont considérablement inférieures à celles du gouvernement fédéral.

Nous savons que le gouvernement fédéral verse du financement lié aux coûts d'immobilisations. Cela pose un problème réel, car nous savons que les coûts initiaux des infrastructures sont considérables, mais que l'exploitation et l'entretien de ces infrastructures coûtent également très cher. Si l'on finance la construction de ces infrastructures, mais que leur propriétaire ne dispose pas des sources de recettes ni des possibilités qui lui permettraient de veiller à ce qu'elles demeurent fonctionnelles et en bon état, cela pose des problèmes.

Nous avons été témoins un peu partout au pays d'incidents qui ont révélé l'existence de graves problèmes au chapitre de l'état de nos infrastructures. Des ponts se sont écroulés. Tout récemment, à Toronto, des façades d'immeubles de logements sociaux se sont effondrées. Il s'agit là de très importants problèmes d'infrastructure. Quant aux travaux d'entretien en retard, ils ont atteint une ampleur telle que les administrations locales et municipales seraient tout à fait incapables d'en assumer les coûts.

À mon avis, au moment de réfléchir à la meilleure façon d'investir ses fonds et de lancer, au cours de la prochaine décennie, un plan d'infrastructures d'une valeur de 54 ou de 55 milliards de dollars, il incombe au gouvernement fédéral de songer non seulement à

construire de nouvelles choses afin d'être en mesure de couper des rubans et de se faire du capital politique — ce qui est une bonne chose —, mais aussi à ce que nous devons faire pour exploiter et entretenir les infrastructures dont nous disposons déjà, vu que cela a de la valeur. Cela permet également de créer des emplois et de faire en sorte que ces actifs encouragent notre productivité.

• (1625)

M. Jeff Watson: En somme, monsieur Siemiatycki, si je vous ai bien compris, vous affirmez que le gouvernement fédéral devrait prendre en charge l'entretien d'infrastructures qui ne lui appartiennent pas pour la simple raison qu'il a l'argent pour le faire.

Le gouvernement fédéral verse des fonds pour un certain nombre de choses. Un certain nombre de sources de financement sont accessibles. Dans certains cas, pour y accéder, on doit présenter une demande. Dans d'autres cas, il s'agit de subventions. Il y a aussi les transferts directs, par exemple les sommes versées par le Fonds de la taxe sur l'essence. Nous offrons une vaste gamme d'options. En fait, nous avons augmenté le nombre de catégories au titre desquelles les municipalités peuvent demander du financement. Ces catégories comprennent notamment la réparation et l'entretien de ponts et de ponceaux, de même que le remplacement de vieux réseaux d'aqueduc et de vieilles conduites principales d'eau, deux types de travaux qui sont menés dans une foule de municipalités, plus particulièrement dans des municipalités rurales — dont je peux vous parler —, et même dans le comté d'Essex. Afin de régler quelques-uns de leurs problèmes liés aux infrastructures vieillissantes, les municipalités peuvent recourir à une foule d'options, et bon nombre d'entre elles le font. Ainsi, je ne suis pas certain, lorsque j'entends...

En outre, je vous ai entendu dire plus tôt, en ce qui concerne les choix du gouvernement fédéral, qu'il fallait choisir les bons projets. Je peux vous dire que ce n'est pas le gouvernement fédéral qui choisit les projets. Le gouvernement fédéral offre aux provinces et aux municipalités des options qui leur permettent d'établir leurs priorités en matière de dépenses en immobilisations. En d'autres termes, tout cela n'a rien à voir avec le coupage de ruban. Il s'agit d'offrir aux municipalités la possibilité de prendre des décisions en matière d'infrastructure.

Êtes-vous en train de proposer que nous retirions aux municipalités la possibilité de faire des choix et que nous nous chargions d'établir leurs priorités et de choisir leurs projets?

M. Matti Siemiatycki: Je pense que chaque municipalité a ses propres intérêts et ses propres préoccupations, et que nous devons en être très conscients. Oui, les municipalités ont un rôle à assumer, mais au moment d'allouer des sommes substantielles, le gouvernement fédéral doit assurément se fonder sur des analyses coûts-avantages et d'autres types d'outils d'évaluation afin de déterminer quels projets il devrait financer.

Prenez, par exemple, le métro à Scarborough. Ce projet...

M. Jeff Watson: Dans ce cas, quelles catégories de travaux municipaux d'infrastructure ne devraient plus être admissibles, selon vous, à un financement dans le cadre des programmes fédéraux?

Le président: Il s'agit de votre dernière question.

Allez-y.

M. Matti Siemiatycki: Je ne suis pas certain de bien comprendre la question.

M. Jeff Watson: Vous affirmez que nous devrions privilégier certains projets. Par conséquent, j'aimerais que vous me disiez quelles catégories de projets municipaux devraient être considérées comme de mauvais projets et ne plus être admissibles à un financement.

M. Matti Siemiatycki: Je pense que le problème tient non pas à une catégorie de projet ou aux programmes, mais aux précisions fournies quant aux projets retenus.

Prenez, par exemple, le métro à Scarborough. En l'absence d'études détaillées indiquant quels projets... Le gouvernement fédéral a déjà approuvé le financement de ce projet, et il semble qu'aucune étude approfondie n'a été menée afin d'expliquer de façon détaillée la raison pour laquelle il a été établi qu'on devait financer ce projet et non l'un des divers autres projets qui auraient pu être menés dans cette région.

À mon avis, il faut sélectionner les projets non pas par groupes, mais un par un. Le gouvernement fédéral, comme le font d'autres gouvernements fédéraux dans une foule d'autres administrations, peut jouer un rôle au moment de soutenir le processus servant à sélectionner les projets efficaces qui généreront le plus de valeur. Les infrastructures sont en elles-mêmes...

• (1630)

Le président: Merci.

Monsieur Komarnicki, vous avez sept minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci.

Je m'adresserai d'abord à vous, monsieur Siemiatycki. En vous écoutant parler, j'étais incapable de déterminer si vous étiez favorable ou non aux PPP. Il y avait des points positifs, et d'autres, négatifs. Je suis porté à croire que chaque projet est unique en son genre et qu'un PPP ne constitue pas toujours la solution idéale. Par conséquent, on doit tenir compte du tableau d'ensemble avant de prendre une décision quant à la voie à emprunter. Je suis conscient du fait qu'il faut que toutes les parties concernées — les entrepreneurs, les avocats, les comptables, etc. — soient extrêmement compétentes. Elles jouent toutes un rôle important.

Une personne qui a témoigné ici nous a dit que le problème des dépassements de coût et des coûts astronomiques liés à certains projets de construction était partiellement attribuable au fait que la partie responsable des activités de conception n'était pas nécessairement appelée à participer aux activités de construction, et que, par la suite, la partie responsable de la construction ne tenait pas compte des activités d'entretien à mener ultérieurement ou ce qui pourrait être nécessaire pour y parvenir. Lorsqu'on procède de cette façon, on ne parvient pas à utiliser de façon optimale les ressources liées à un projet, alors qu'il pourrait être avantageux de charger une personne de consulter les trois parties.

Je sais que vous avez dit qu'il arrive que les conceptions architecturales ne plaisent pas aux uns ou aux autres, et qu'il arrive que des compromis doivent être faits à cet égard. À votre avis, s'agit-il là d'une situation où il serait avantageux de disposer d'un partenaire possédant l'expertise, la capacité et le sérieux requis pour s'occuper de ces trois secteurs d'activité?

M. Matti Siemiatycki: Je recommanderais la conclusion de marchés de conception-construction. À bien des égards, les marchés de ce genre conviennent très bien à une foule de projets d'infrastructure, de sorte que nous regroupons déjà ces deux facettes. Quant aux dépassements de coût, ils représentent un grave problème dans le cadre des mégaprojets, et il est très important qu'on parvienne à les maîtriser.

J'avancerais qu'il est très judicieux de regrouper les activités liées à la conception, à la construction et au financement durant la phase initiale de construction. Lorsque l'exploitation, l'entretien et le financement à long terme sont regroupés, le financement privé revient beaucoup plus cher, vu que les risques diminuent considérablement une fois la phase de construction terminée. A-t-on besoin de ce financement pendant toute la période? J'estime que, au Canada, nous avons généralement procédé de façon plus avisée en versant ce qu'il est convenu d'appeler des paiements d'étape ou de substantiels paiements à la fin des travaux pour tenter d'éliminer en partie le besoin de recourir à un financement de ce genre au cours des phases initiales de manière à ce que le gouvernement n'ait pas à assumer des coûts d'emprunt beaucoup plus élevés pendant toute la durée du projet.

M. Ed Komarnicki: À la lumière de vos propos, il serait juste de dire que la gestion a un coût, que le financement a un coût, et que les responsables d'un projet doivent tenir compte de cela. Je suppose qu'il faudrait, d'une façon ou d'une autre, que quelqu'un fasse des calculs pour déterminer si ceci ou cela est souhaitable dans tel ou tel cas. J'imagine que cela dépend de la capacité d'une municipalité de s'occuper de la gestion à long terme.

M. Matti Siemiatycki: À mes yeux, le problème tient au fait que nous ne disposons pas d'études détaillées nous indiquant quelle serait la solution de rechange.

En 2012, j'ai mené une étude sur la question de l'optimisation des ressources. Nous avons recherché des études détaillées concernant les risques liés à des projets menés dans le passé. Il s'agissait essentiellement de comparer les coûts liés au transfert des risques et ceux liés à la gestion des risques. Nous avons recherché des études détaillées sur lesquelles on s'était fondé au moment de présumer que les PPP permettent de maîtriser les risques. Aucune étude de ce genre n'a été menée. Le vérificateur général vient de le confirmer dans son rapport de 2014.

Cela revient à souscrire une assurance dont on ignore le coût. On ne connaît pas le véritable risque de hausse si telle ou telle éventualité se concrétise.

M. Ed Komarnicki: Ce n'est pas uniquement à propos de ces types de projets que les données ou les études font défaut. En règle générale, les municipalités ne sont pas nécessairement très douées pour la gestion des biens, et elles n'ont pas non plus la capacité de s'occuper de cela. Je sais que le Fonds de la taxe sur l'essence a donné lieu à des acquisitions visant à effectuer un suivi à cet égard. Je sais que, dans ma profession, nous avons vraiment fait notre possible pour nous assurer que tout le monde dispose des outils requis — qu'il s'agisse d'ordinateurs ou de logiciels — et des connaissances nécessaires pour faire le suivi des biens, obtenir des précisions et recueillir des chiffres, et ce, de manière à ce qu'une analyse puisse être effectuée.

Êtes-vous favorable à ce que l'on s'assure de disposer de la capacité qui nous permettrait à tout le moins de fournir des données aux gens comme vous et de faire le suivi des biens pour le compte de la municipalité ou de l'établissement concerné?

•(1635)

M. Matti Siemiatycki: À la fin de mes commentaires, je voulais en venir au fait que les données sont essentielles. Ces projets génèrent beaucoup de données, notamment des données numériques. Ils génèrent une tonne de renseignements, et je pense que nous pourrions les utiliser afin d'analyser le rendement et les pratiques exemplaires. En ce qui a trait à la coordination de l'information, j'estime que le gouvernement fédéral pourrait jouer un rôle allant bien au-delà de celui qu'il assume dans le cadre des PPP.

PPP Canada semble laisser entendre que les partenariats public-privé représentent l'unique méthode novatrice de construction. Il existe de nombreux autres moyens de regroupement. Il y a les contrats d'alliance. Il y a la gestion de construction à risque. Il y a toutes sortes d'autres mécanismes. Il faudrait élargir le mandat de l'organisation et la renommer « Infrastructure et approvisionnements Canada » ou « Réalisation d'infrastructures Canada », et la charger de recueillir et de compiler des données partout au pays de manière à ce que l'on puisse tirer des leçons non seulement à propos des projets réalisés en PPP qui sont novateurs et susceptibles, dans certaines circonstances, de créer de la valeur, mais également de tous les types d'infrastructures.

Enfin, j'aimerais souligner que seule une faible proportion des projets se prêtent à un PPP. Qu'en est-il de tous les autres projets dont l'ampleur n'est pas suffisante ou qui ne répondent pas aux critères? Nous devons tout de même les mener de façon efficace, et j'estime que le gouvernement fédéral pourrait jouer un rôle sur le plan de la coordination et de la collecte de renseignements et faire office de centre de connaissance au moment d'encourager cela.

M. Ed Komarnicki: S'il me reste du temps, j'aimerais maintenant m'adresser à M. Toderian. Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

Le président: Oui, il vous reste un peu moins d'une minute.

M. Ed Komarnicki: D'accord.

Vous avez dit que les municipalités ou les villes n'établissent pas nécessairement l'ordre de priorité des choses à faire, mais qu'elles s'efforçaient d'accéder à un programme offrant des subventions ou quelque chose du genre. Le Fonds de la taxe sur l'essence, qui a été évoqué plus tôt, offre aux municipalités un vaste éventail d'options auxquelles elles peuvent recourir. Si on ajoute à cela le remboursement de la TPS, on constate que des sommes substantielles sont offertes aux municipalités, et qu'il leur revient ensuite de fixer leurs priorités et de décider d'affecter ces sommes à tel ou tel projet. Êtes-vous favorable à cela?

Le président: Vous avez 15 secondes.

M. Brent Toderian: Tout à fait, et l'élément clé consiste à faire en sorte que cela soit prévisible et dure plus longtemps.

J'ai observé deux choses. D'une part, en règle générale, les villes doivent constamment tenter de deviner la valeur du prochain financement qui leur sera versé, ce qui complique beaucoup les choses au moment d'établir une vision à long terme, ce que les villes tentent de faire. D'autre part, il existe déjà une directive fédérale en ce qui a trait aux types de priorités, conformément au commentaire formulé plus tôt par un membre.

Pour ce qui est des projets prêts à démarrer, je vous dirai que, selon ce que j'ai observé — j'ai répondu à des appels du gouvernement fédéral liés à des projets de ce genre —, par définition, un projet « prêt à démarrer » est un projet dans le cadre duquel on indique — parfois très précisément — aux municipalités ce qu'elles peuvent et doivent proposer. En réaction à l'affirmation

selon laquelle le gouvernement fédéral restreint la marge de manoeuvre des municipalités en soutenant que ce sont les projets judicieux qui seront retenus, j'avancerais que le gouvernement fédéral a déjà restreint la marge de manoeuvre des municipalités, par exemple en insistant sur le fait que les projets devaient être prêts à démarrer.

M. Ed Komarnicki: Monsieur le président, je crois que j'ai utilisé les 15 secondes qui restaient, et probablement davantage.

Le président: J'essaie d'être souple, mais la présente série de questions et réponses est d'une durée de sept minutes par intervenant. Nous passons maintenant à cinq minutes par intervenant.

Monsieur Mai.

[Français]

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

Je remercie également les témoins qui sont ici aujourd'hui et ceux qui nous parlent par vidéoconférence.

Ma question s'adresse à M. Toderian.

Vous avez mentionné à quel point le transport en commun était important. Vous avez aussi parlé des bicyclettes et des piétons. Toutefois, le fédéral s'occupe de l'infrastructure. On a annoncé dans le budget des fonds à venir, mais qui ne sont pas encore applicables au transport en commun.

Il y a aussi l'aspect des PPP. Il nous manque un plan national, ou une stratégie nationale ou fédérale pour le transport en commun.

Selon votre expérience et en considérant ce qui se fait dans d'autres pays, quel serait l'avantage d'avoir un plan national lié au transport en commun?

[Traduction]

M. Brent Toderian: Je pense, pour faire une comparaison avec certains pays qui s'en tirent mieux que nous, qu'il s'agit de l'ampleur du financement, de sa prévisibilité à long terme et du fait qu'il vise en priorité le type d'infrastructure dont nous savons qu'il permet les gains les plus importants sur le plan des retombées économiques, comme le transport en commun. La marche et le vélo sont parfois perçus comme des enjeux locaux, mais je crois qu'ils devraient être inclus dans le transport actif ou d'autres catégories de ce genre pour que le message soit qu'ils contribuent à la création de ce que nous appelons des villes multimodales, qui offrent beaucoup d'options pour l'économie et pour les gens dans leurs déplacements.

J'ai vu d'autres exemples dans des régions du monde qui s'en tirent moins bien que nous. Si cela peut nous reconforter, il y a des endroits où on s'en tire moins bien que nous. L'Australie, par exemple, à l'échelon fédéral, permet seulement le financement des routes. Elle ne permet même pas le financement par le gouvernement fédéral du transport en commun, ce qui place vraiment les municipalités et les États dans une situation difficile. Je pense toutefois que de dire que nous sommes meilleurs que l'Australie n'est pas un grand compliment.

Le besoin d'adopter une stratégie nationale en matière de transport en commun et de transport en général tient essentiellement au fait de reconnaître que toutes les villes du Canada admettent que le transport en commun est un élément fondamental du succès et de l'économie d'une région, peu importe la façon dont nous mesurons le succès. Toutes les villes sont aux prises avec des difficultés liées au financement.

Non seulement le gouvernement fédéral doit fournir au moins le tiers du financement et même plus, mais il doit probablement offrir plus de marge de manoeuvre — en partenariat avec les provinces, évidemment — aux municipalités pour leur permettre de trouver des fonds. En ce moment, on s'attend à ce que les municipalités paient une part trop grande des coûts d'immobilisations, vu leurs outils de financement limités, et, comme on l'a dit, elles doivent assumer tout l'entretien.

Au parti qui a parlé de responsabilité, je dirais que les municipalités seraient probablement heureuses que d'autres ordres de gouvernement assument une plus grande part de la responsabilité, s'ils assurent l'entretien, ou encore que les municipalités seraient heureuses d'assumer la responsabilité et de s'occuper de l'entretien si le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux étaient disposés à restructurer le financement fondamental et la répartition des revenus fiscaux en fonction de la responsabilité.

• (1640)

[Français]

M. Hoang Mai: Vous avez parlé de l'Australie. Pouvez-vous nous donner un exemple contraire, c'est-à-dire l'exemple d'un gouvernement fédéral qui a un plan de transport en commun?

[Traduction]

M. Brent Toderian: Chose certaine, un peu partout en Europe, et en Asie, surtout, je dirais, et même dans de nouveaux endroits, comme au Moyen-Orient, on investit massivement, 100 fois plus qu'auparavant, dans les transports en commun en particulier, et il s'agit de régions du monde qui, jusqu'à tout récemment, misaient surtout sur les infrastructures automobiles. Ils ont pris conscience en assez peu de temps du fait qu'il est plus avisé d'investir dans les transports en commun, et ils utilisent leur important pouvoir de financement pour miser maintenant sur le transport en commun.

Nous voyons donc un peu partout dans le monde des choses qui vont de... Tout récemment, le gouvernement de la Turquie a annoncé qu'il allait financer l'achat d'un million de vélos, ce qui est un exemple assez inhabituel. Je ne suggère pas au gouvernement du Canada de faire la même chose, mais cela montre que, un peu partout dans le monde, les gouvernements fédéraux commencent à réfléchir en détail à des façons de faire plus de choses avec moins de moyens. Il s'agit là de pays qui, au départ, ont moins d'argent que nous, mais, franchement, nous aurions d'importantes leçons à tirer de leur créativité et de leur parcimonie, puisqu'aucun gouvernement fédéral n'a autant d'argent qu'il le souhaiterait.

Le président: Merci.

Monsieur Braid, vous avez cinq minutes.

M. Peter Braid: Merci beaucoup, monsieur le président.

Comme je n'ai que cinq minutes, je vais procéder le plus rapidement possible. J'aimerais commencer par les fonctionnaires d'Industrie Canada. Les réseaux à large bande et la connectivité sont également une catégorie admissible du nouveau plan Chantiers Canada. J'aimerais vous demander de bien vouloir nous aider à comprendre les liens entre les deux plans, à comprendre où se rejoignent les plans d'Infrastructure Canada et d'Industrie Canada en ce qui a trait aux réseaux à large bande et à la connectivité, ou, par exemple, de quelle manière un projet peut être soutenu par les deux programmes.

Pouvez-vous nous aider à comprendre cela? C'est le noeud du problème.

M. Éric Dagenais: Certainement. Les programmes de connectivité sont admissibles. Ce que nous avons constaté, en discutant avec les représentants d'Infrastructure Canada, c'est que les provinces ont tendance à présenter d'autres types de projets, ce qui fait que les projets de connectivité tendent à être moins prioritaires dans ce contexte. L'autre enjeu, c'est que les projets de connectivité présentés par des partenaires du secteur privé ne sont admissibles que jusqu'à concurrence de 25 % du financement total, tandis que, dans le cadre du programme Un Canada branché, dans les régions rurales, cela va jusqu'à 50 %, et, dans les régions nordiques et éloignées, jusqu'à 75 %. Les modalités du programme Un Canada branché sont un peu plus intéressantes, alors les gens ont tendance à passer par ce programme pour présenter un projet.

• (1645)

M. Peter Braid: Je comprends. Il y a déjà eu un projet s'inscrivant dans le cadre des deux programmes?

M. Éric Dagenais: Non. Il faudrait que je vérifie, mais je ne crois pas.

M. Peter Braid: Très bien. D'accord.

Cela viendra peut-être. C'est une décennie...

M. Éric Dagenais: Il y a d'autres programmes fédéraux qui peuvent cependant offrir un complément, donc, si, par exemple, nous finançons 50 % d'un projet, il peut y avoir une autre tranche de 25 % provenant d'autres programmes fédéraux, qu'il s'agisse des organismes de développement régionaux ou d'Affaires autochtones. Il y a d'autres programmes fédéraux qui peuvent compléter les sommes versées dans le cadre du programme Un Canada branché.

M. Peter Braid: Merci beaucoup.

Monsieur Siemiatycki, en ce qui concerne les PPP, vous parliez d'un transfert du « risque de construction ». Qu'entendez-vous par là?

M. Matti Siemiatycki: Le risque qu'un projet donne lieu à des dépassements de coûts et à des retards, essentiellement. Ce qui arrive, c'est qu'en regroupant la construction et la conception et en finançant le projet à cette étape, ce que le gouvernement fait, c'est qu'il transfère le risque de dépassements de coûts, de sorte que, si un problème survient et que le coût du projet augmente, en théorie, le secteur privé doit gérer ce risque.

Nous avons vu deux ou trois exemples de cela en Ontario où il y a eu des dépassements de coûts. Dans le cas de l'autoroute de Windsor-Essex, par exemple, l'entrepreneur du secteur privé a installé 300 poutres ne respectant pas les normes canadiennes. Il y a eu des négociations. Il y a eu des discussions et un débat sur le sujet, et, au bout du compte, l'entreprise privée a dû assumer le coût du remplacement des poutres et il semblerait que cela ne coûte pas plus cher au gouvernement — du moins d'après ce qui a été affirmé publiquement. C'est ce que j'entends par « transfert des risques ». Il y a aussi les risques de retard. Les retards sont un problème important aussi, et les résultats sont assez bons dans ce domaine également.

Nous observons un certain degré de succès à ce chapitre, d'efficacité des travaux de construction réalisés dans le cadre de ces partenariats, et c'est pourquoi je préconiserais le modèle conception-construction-financement. Je pense que ce regroupement est très efficace. C'est avec l'exploitation et l'entretien à long terme que les vrais coûts commencent, surtout sur le plan du financement, et c'est là que le gouvernement commence à avoir moins de marge de manoeuvre.

M. Peter Braid: D'accord, je comprends.

Je pense que vous avez aussi dit que, dans certains cas, les PPP peuvent être plus coûteux que si le gouvernement a « géré efficacement le risque ». Il peut s'agir là d'une supposition importante, n'est-ce pas?

M. Matti Siemiatycki: C'est la plus importante. C'est la grande question. On a dit que les gouvernements ne sont pas très bons là-dedans, et je pense que nous pourrions tous donner des exemples de projets relativement auxquels ils ne s'en sont pas bien tirés. Ce que nous ne savons pas, c'est comment nous nous en tirons non seulement pour ce qui est des projets très médiatisés qui ont connu des échecs très importants, mais pour l'ensemble du portefeuille d'infrastructure. Nous pouvons tous citer par coeur les projets qui ont donné lieu à des dépassements de coûts terribles, mais comment les gouvernements s'en tirent-ils pour l'ensemble du portefeuille, et pourraient-ils mieux gérer cela s'ils devenaient eux-mêmes de meilleurs gestionnaires de marchés et aussi, j'imagine, est-ce que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer là-dedans? Le coût de transfert des risques est très élevé. Ce n'est pas que cela n'a aucune valeur; c'est simplement qu'il est très coûteux de procéder ainsi. Pourrions-nous trouver à l'interne des façons de gérer ces risques plus efficacement pour essayer d'éviter une partie de ce coût supplémentaire?

Le président: Votre temps est écoulé, je suis désolé.

M. Peter Braid: Il me restait une très bonne question.

Le président: Je suis sûr que c'est une très bonne question. Vous pouvez la garder pour plus tard.

Monsieur Kellway, vous avez cinq minutes.

M. Matthew Kellway: Merci.

Je suis très heureux d'avoir de nouveau l'occasion de poser des questions à nos témoins.

Lorsque c'était à son tour de poser des questions, M. Watson nous a offert une parfaite démonstration de l'incapacité du gouvernement de comprendre l'importance du rôle des villes dans le succès — économique, social et écologique — du Canada et des conséquences pour l'ensemble des Canadiens, et du Canada comme pays, franchement, du défaut d'investir dans les infrastructures de nos villes. Lorsque le gouvernement a demandé aux représentants d'Infrastructure Canada de venir témoigner, de venir nous parler de ces choses, nous avons découvert que le financement des infrastructures dans le cadre du nouveau Fonds Chantiers Canada est tout à fait dénué d'objectifs, dénué de politiques et dénué de données qui pourraient l'orienter.

Monsieur Toderian, vous étiez en mesure, surtout parce que vous avez accumulé de l'expérience auprès des villes partout dans le monde, de nous dire de quel type de critère devraient s'assortir les dépenses en infrastructure du gouvernement fédéral dans les municipalités du pays.

• (1650)

M. Brent Toderian: Eh bien, il s'agit d'une excellente question, et j'aimerais bien pouvoir vous donner une réponse parfaitement formulée. En réalité, c'est une chose à laquelle je réfléchis depuis un bout de temps, mais je n'ai pas trouvé de solution définitive. Je pense que je proposerais une nouvelle relation entre le gouvernement fédéral, les provinces et les villes pour qu'ils élaborent ensemble une série de critères qui devraient inclure, je crois, la définition de succès des villes. Évidemment, vu la nature constitutionnelle des villes, les provinces doivent prendre part à la discussion. Je crois cependant que les villes sont mieux placées que n'importe quel ordre de gouvernement pour comprendre les facteurs qui assurent leur succès,

alors je crois qu'elles devraient prendre l'initiative, par l'intermédiaire d'organisations du Caucus des maires des grandes villes ou une autre organisation, pour définir le « succès » dans les villes.

Je pense cependant qu'il devrait aussi y avoir des critères solides liés au rendement du capital investi sur le plan de la création d'emplois, de la génération de revenus fiscaux et de choses de ce genre, mais aussi de l'équité sociale, de la santé publique, des changements climatiques, etc. Je pense qu'un cadre pourrait être élaboré pour permettre une prise de décisions éclairées en matière d'infrastructure et que les villes pourraient jouer un rôle de leadership dans le processus.

Ce qui ressort des données que je vois rapidement passer chaque jour, c'est que, si un exercice de ce genre était réalisé, le transport en commun, la marche et le vélo se classeraient en tête, de loin. Nous avons constaté que, sur tous les plans, du rendement du capital investi à la création d'emplois, les diverses études qui n'ont pas encore été réunies en quelque chose de complet qui pourrait faciliter notre conversation à l'échelle nationale laissent entendre que le transport en commun, la marche et le vélo sont à la base des projets offrant le meilleur rendement. Les données appuient le point de vue que je présente, et c'est pour cette raison que je dis que celui-ci n'est pas idéologique. Franchement, il y a beaucoup de gens en faveur du transport en commun, de la marche et du vélo pour diverses raisons, dont des raisons idéologiques. Personnellement, je suis surtout motivé par le besoin concret de nos régions urbaines de connaître du succès selon toutes les définitions que nous donnons à ce mot.

M. Matthew Kellway: Merci beaucoup.

Monsieur Siemiatycki, je me demandais si vous vouliez répondre à la même question. Quels critères appliqueriez-vous au financement fédéral des infrastructures municipales?

M. Matti Siemiatycki: Je répèterais une bonne partie de ce que M. Toderian a dit. Je pense que le rôle du gouvernement fédéral est d'appuyer les priorités de nos régions, mais aussi de prévoir des critères garantissant que les projets dans lesquels il investit permettent d'obtenir un rendement du capital investi, à tout le moins une étude coûts-avantages portant sur les résultats réels et probables et sur les avantages du projet. J'élargirais probablement même la chose pour en faire un plan régional, de sorte que les administrations locales soient encouragées à au moins mettre au point des plans régionaux dès le début et à ce que le gouvernement fédéral finance ensuite les projets figurant dans le haut de la liste.

J'encouragerais aussi le gouvernement fédéral à ne pas lier le financement à un modèle de prestation de projet. Il y aura des cas où un modèle sera efficace. Il va y en avoir d'autres où il ne sera pas efficace, et je pense que nous devons laisser cela assez ouvert. Je pense qu'un risque se pose lorsque les municipalités se font dire qu'elles peuvent obtenir de l'argent si elles appliquent tel ou tel modèle d'approvisionnement. Il se peut que les risques ne soient pas répartis et qu'elles paient un prix beaucoup plus élevé qu'elles ne le devraient, dans certaines situations.

Le président: Merci.

Je vais maintenant passer à M. Braid pour cinq minutes.

M. Peter Braid: Merci beaucoup.

Monsieur Toderian, si l'objectif du nouveau plan Chantiers Canada et des projets soutenus dans le cadre de ce plan est de promouvoir la croissance économique, la création d'emplois et la productivité, êtes-vous en faveur du plan?

M. Brent Toderian: Je pense que cela devrait être l'un des objectifs. Je pense que l'élément viabilité économique est très important et que tout ce dont j'ai parlé concorde grandement avec le succès économique, le rendement du capital investi. Toutefois, je pense aussi que l'analyse économique...

M. Peter Braid: C'est exactement l'objectif des projets soutenus dans le cadre du nouveau plan Chantiers Canada.

Si le transport en commun était une catégorie admissible pour chacun des éléments du plan Chantiers Canada, appuieriez-vous le plan?

•(1655)

M. Brent Toderian: Ce que je dis, c'est que si vous établissez les critères de la façon dont j'ai parlé, je crois que le transport en commun ressortira de l'analyse comme étant une priorité.

M. Peter Braid: Car le transport en commun est une catégorie admissible.

M. Brent Toderian: Chose certaine, je suis en faveur de tout ce qui fait du transport en commun une priorité, vu le rendement du capital investi et le succès des projets dans le domaine.

M. Peter Braid: C'est excellent.

Le président: Vous invoquez le Règlement, monsieur Kellway.

M. Matthew Kellway: Monsieur le président, nous sommes ici pour mener une étude et apprendre des choses des gens à qui nous demandons de venir témoigner. Plutôt que de les traiter avec le genre d'hostilité avec laquelle nous avons vu les députés de l'autre côté les traiter, il serait utile pour nous tous — les réponses aux questions de M. Braid et de M. Watson m'intéressent — que nous permettions aux témoins de répondre aux questions.

M. Peter Braid: Je suis simplement préoccupé par le manque de temps.

Le président: Je comprends ce que vous dites. C'est bien si les questions sont courtes.

M. Peter Braid: Oui, précisément.

Monsieur Siemiatycki, une autre des choses que je vous ai entendu dire, c'est que vous souhaiteriez que le mandat de PPP Canada soit élargi, si on veut, pour que soient éventuellement envisagés d'autres mécanismes de financement. Est-ce exact?

M. Matti Siemiatycki: Oui.

M. Peter Braid: C'est très bien.

Le nouveau fonds pour le transport en commun, que notre gouvernement a établi dans le cadre de son récent budget, va justement faire cela. Le nouveau fonds pour le transport en commun va permettre d'explorer les projets d'appui, non seulement les projets en PPP pour les transports en commun, mais aussi des projets qui recourent à d'autres mécanismes de financement. Est-ce là ce que vous voulez voir dans l'expansion du mandat de PPP Canada, et, si c'est le cas, quels types d'autres mécanismes de financement proposeriez-vous que nous envisagions?

M. Matti Siemiatycki: La première question que je poserais est la suivante: qui évalue la pertinence des demandes, et à partir de quels critères? Je crois que, lorsque les organisations se concentrent précisément sur les PPP, elles ont tendance à rechercher des projets qui correspondent au modèle. Cela encourage aussi les gens qui préparent les demandes à adapter leurs projets aux PPP. Je crois que

le groupe chargé de l'évaluation doit être indépendant par rapport au mandat de promotion des PPP.

Pour ce qui est des autres modèles, il y a diverses autres approches d'exécution des projets d'infrastructure. Comme je le mentionnais, la gestion de construction à risque est une approche qui gagne en popularité. Il s'agit d'une façon de procéder qui est davantage fondée sur l'établissement d'une alliance tôt au cours du processus. En voilà une. Il y a des contrats d'alliance. Il y a le modèle conception-construction, qui, techniquement, ne relève pas des partenariats public-privé, mais qui encourage le secteur privé à commencer à collaborer plus tôt dans le processus de construction et de conception. Cela se passe beaucoup plus tôt.

La clé, c'est de choisir le bon modèle pour le bon projet. Ensuite, je crois qu'il s'agit de charger de l'évaluation des projets un groupe qui est indépendant par rapport à l'une ou l'autre des approches, qu'il s'agisse de l'approche ordinaire ou des partenariats public-privé, afin de réaliser les études et de choisir le projet que nous devrions mener.

M. Peter Braid: Monsieur Toderian, dans le cadre du nouveau plan Chantiers Canada, ce sont les municipalités qui choisissent leurs projets d'infrastructure. C'est une démarche ascendante, et non descendante. Êtes-vous d'accord avec celle-ci? Est-ce que ce sont les municipalités, et, par la suite, les provinces, qui devraient déterminer leurs priorités locales en matière d'infrastructure?

M. Brent Toderian: Je crois qu'il n'y a pas de mal à ce que le gouvernement fédéral précise quels types de priorités et quelles définitions du succès il souhaite voir à l'échelon fédéral, mais, dans la conversation entre le gouvernement fédéral, les provinces et les villes, je crois que ce sont les villes qui devraient probablement avoir le plus d'influence.

Je soulignerai encore une fois que l'établissement de critères comme le fait que les projets soient prêts à démarrer ou qu'ils doivent être réalisés en PPP a une incidence importante sur la marge de manoeuvre dont disposent les municipalités par rapport aux types de projets qu'elles peuvent réaliser.

Le président: Merci.

Monsieur Toderian, une petite chose par rapport à votre dernière observation: vous avez dit que les villes devraient passer avant dans l'ordre de préférence ou devraient avoir leur mot à dire plus que les provinces. Parlez-vous des villes et des municipalités rurales, ou seulement des villes?

•(1700)

M. Brent Toderian: Pardonnez-moi, je devrais utiliser le mot « municipalités ». La meilleure façon de le dire, c'est « échelon local ».

Je ne suis même pas sûr de préférer le mot « ville ». J'aime bien l'expression « régions urbaines — », qui inclut souvent des régions rurales, bien entendu.

Le président: D'accord. Très bien. C'est ce que je pensais que vous vouliez dire, mais je trouvais que cela méritait d'être clarifié.

Merci à tous nos témoins d'être venus. Merci beaucoup de votre participation.

Mesdames et messieurs les députés, nous allons maintenant suspendre la séance pendant deux ou trois minutes pour nous occuper des affaires du comité à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>