



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 060 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 2 juin 2015

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 2 juin 2015

• (1530)

[Traduction]

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

Des représentants de la ville de Vancouver sont parmi nous.

Je les remercie d'être ici en personne.

Nous allons également entendre deux groupes de témoins par vidéoconférence. Le premier groupe, qui représente la ville de Kitchener, ne participera à la réunion que pendant une heure. Il a une vidéo YouTube à nous présenter; je le signale à l'intention des membres, et j'espère qu'ils accepteront que cette vidéo soit présentée. Il s'agit d'un document unilingue anglais, mais le greffier m'a dit qu'il disposait d'une transcription en français pour les membres de l'opposition.

Est-ce que cela convient à tout le monde?

Au cours de la deuxième heure, nous entendrons des représentants de la ville de Montréal, qui ne sont pas en mesure de prendre part à la première moitié de la réunion.

Sans plus tarder, nous allons commencer par M. Vrbanovic.

Merci d'être parmi nous. Je vous cède la parole pour 10 minutes ou moins. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Berry Vrbanovic (maire, Ville de Kitchener): Monsieur le président, je vous remercie de votre présentation, et je remercie aussi tous les membres du comité — particulièrement Peter Braid, député de Kitchener—Waterloo — d'avoir invité la ville de Kitchener à participer à l'étude sur la modernisation des infrastructures au Canada.

Je suis heureux d'être ici en tant que représentant des citoyens de Kitchener et, plus largement, comme conseiller de la région de Waterloo. Je suis fier de représenter l'une des économies les plus dynamiques du Canada et le pôle le plus actif du pays en matière de technologies, de services financiers et d'innovation.

Kitchener est la plus grande ville de la région de Waterloo. Elle est novatrice, créative et cosmopolite; elle offre toute une gamme de possibilités à ses résidents, à ses entreprises, à ses investisseurs et à ses visiteurs.

Nous avons une économie urbaine extraordinairement dynamique et riche d'un patrimoine industriel qui valorise hautement l'innovation dans les secteurs de la technologie, de l'éducation, des arts et de la culture.

Nous savons que pour maintenir une présence économique forte à l'échelle nationale et internationale, nous devons constamment chercher à nous réinventer de façon à attirer des investisseurs et les plus grands talents, tout en conservant des relations étroites avec les secteurs qui constituent actuellement les piliers de notre économie, à savoir la fabrication de pointe, les entreprises en

démarrage, les services financiers, les milieux universitaires et le secteur technologique.

La Fédération canadienne des municipalités — la FCM — s'est présentée devant le comité à un certain nombre d'occasions. En tant que fier membre de la FCM et du Caucus des maires de grandes villes, j'appuie fermement, au nom de mes collègues du conseil, la position de la FCM sur ces questions.

Je suis heureux de partager la tribune aujourd'hui avec mes amis de la ville de Vancouver et de la ville de Montréal et de les voir apporter leur contribution à cette importante discussion. La FCM a fait état de préoccupations générales des municipalités en ce qui a trait à la réduction des embouteillages ainsi qu'à l'amélioration et à la protection du parc de logements sociaux et des infrastructures.

Comme l'a dit la FCM dans sa présentation du 12 mai, le Canada est à la croisée des chemins. Je cite:

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

De plus, nous savons que des investissements à long terme sont nécessaires dans le secteur du logement social. Les besoins augmentent, et les logements actuels doivent être entretenus et préservés. Dans ma propre collectivité, comme dans tout le pays, si le gouvernement fédéral ne réinvestit pas dans les logements sociaux, un tiers d'entre eux risquent de disparaître; cela accroît la pression sur un secteur locatif déjà mis à rude épreuve, et les Canadiens les plus vulnérables risquent de perdre leur logement.

Chercher des solutions locales et abordables pour le logement ne se résume pas à demander simplement à Ottawa de fournir aux municipalités des ressources financières supplémentaires. Il s'agit de permettre aux villes de se positionner au mieux pour structurer et mettre en oeuvre les types de programmes adaptés à leur situation particulière. Le modèle des solutions toutes faites est dépassé et doit être repensé, tout comme les infrastructures et le transport en commun.

Pour trouver des solutions, l'ensemble des gouvernements et des administrations doivent collaborer. Protéger et renouveler les investissements fédéraux dans le logement social permettra de franchir une étape importante au moment de veiller à ce que le logement demeure abordable pour tous les Canadiens. Cela témoigne de la situation à laquelle les villes doivent faire face partout au pays.

Je veux aussi profiter de l'occasion pour vous communiquer des données sur les plus grandes priorités de Kitchener en matière de transport, et, ce faisant, souligner le rôle important que jouent les villes en matière de création d'emplois, de réduction des embouteillages et d'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

Les villes canadiennes sont des centres de créativité et d'innovation. Elles attirent les talents et les investissements nécessaires à la réussite d'entreprises de grande envergure et à la fine pointe des technologies. En tant que moteurs essentiels de l'économie, les villes sont les mieux placées pour ouvrir la voie à la prospérité économique. C'est la force des villes qui fait la force de l'économie. Des villes où il fait bon vivre sont essentielles à l'avenir de notre pays et de nos enfants.

Collectivement et de concert, les administrations locales et les gouvernements provinciaux et fédéral doivent s'efforcer de bâtir un Canada dont les villes se comparent avantageusement avec les meilleures agglomérations du monde. Si nous travaillons en collaboration, selon un modèle équilibré de partage des responsabilités et des ressources, cet avenir est à notre portée.

Je vais maintenant demander au personnel du comité de déployer la carte du service ferroviaire bidirectionnel GO offert toute la journée.

Pour la région de Kitchener-Waterloo, l'un des principaux défis tient à la capacité des employeurs d'assurer la mobilité de leurs employés d'un endroit à l'autre quotidiennement. Il faut que tous les gouvernements collaborent pour créer des transports en commun du XXI^e siècle adaptés à l'économie du XXI^e siècle. En toute franchise, les déplacements des gens revêtent une grande importance.

• (1535)

Dans la région de Waterloo, nous voyons les retombées d'un solide partenariat entre le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et l'administration municipale, qui a donné lieu à la construction du réseau régional de transport léger par rail, l'ION. Dix-neuf kilomètres de voies sont construits grâce à un partenariat de partage des coûts qui a permis d'obtenir les 818 millions de dollars nécessaires à la réalisation de la phase initiale du réseau de transport léger rapide.

Kitchener va au-delà de ses frontières et collabore avec les municipalités de Waterloo, de Guelph, de Halton Hills et de Brampton en vue de la réalisation d'une grande priorité commune en matière de transport: un lien bidirectionnel GO entre la grande région de Toronto et Kitchener, qui serait en service toute la journée. En investissant dans un tel service, nous favoriserons la croissance économique, nous attirerons des talents et nous réduirons le temps de déplacement quotidien des travailleurs.

Notre analyse de rentabilisation nous a permis d'établir que le service ferroviaire bidirectionnel créerait un nombre considérable d'emplois et présenterait des avantages environnementaux et sociaux pour l'économie régionale de Waterloo et de Toronto. Le service permettrait de créer 40 000 emplois dans le secteur de l'innovation — les technologies, les services financiers et la fabrication de pointe —, d'établir des liens entre 13 000 entreprises, d'attirer 3 000 entreprises en démarrage dans le secteur de l'innovation, d'économiser 344 millions de dollars en coûts annuels de transport et en coûts environnementaux, et de générer une augmentation annuelle de 547 millions de dollars en impôts sur le revenu des particuliers.

Ce service amélioré permettra d'accroître le nombre de professionnels — qui s'élève actuellement à 10 000 — qui se déplacent actuellement chaque jour de la grande région de Toronto vers la région de Waterloo pour travailler dans le secteur des technologies, des services financiers, des sciences de la vie, de l'enseignement universitaire et d'autres secteurs en croissance.

Cependant, ce projet exige le soutien financier des gouvernements provincial et fédéral. Les partenaires demandent que le Nouveau

Plan Chantiers Canada du gouvernement fédéral assume la moitié du financement de ce projet.

Je m'arrête ici pour vous laisser regarder une courte vidéo qui illustre brièvement la nécessité économique, sociale et environnementale d'un service ferroviaire bidirectionnel GO qui serait en service toute la journée.

[Présentation audiovisuelle]

• (1540)

Il s'agit d'une demande de fonds pour les infrastructures et le transport en commun, mais surtout d'une stratégie de création d'emplois.

À mon avis, c'est le type de projet d'infrastructure de transport qui devrait rassembler tous les gouvernements. Je rappelle que nos partenaires — les municipalités de Kitchener, de Waterloo, de Guelph, de Halton Hills et de Brampton — demandent que la moitié du financement de ce projet soit assumée par le Nouveau Plan Chantiers Canada du gouvernement fédéral.

J'aimerais conclure en remerciant le gouvernement fédéral pour les investissements annoncés dans le cadre du dernier budget. Cela marque le début d'un partenariat élargi entre le gouvernement fédéral et les municipalités canadiennes. Cela montre ce que nous pouvons accomplir lorsque les villes et le gouvernement fédéral travaillent ensemble à façonner l'avenir du Canada. Notre objectif est de travailler en partenariat avec le gouvernement fédéral pour apporter des améliorations à l'échelle locale et nationale aux infrastructures, aux transports en commun et aux logements abordables.

Collectivement et de concert, les administrations locales et les gouvernements provinciaux et fédéral doivent s'efforcer de bâtir un Canada dont les villes rivalisent avec les meilleures agglomérations au monde. Si nous travaillons en collaboration, selon un modèle équilibré de partage des responsabilités et des ressources, cet avenir est à notre portée.

Merci.

J'ai hâte de répondre à toutes vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre la représentante de la ville de Vancouver, Mme Ballem. Vous disposez d'un maximum de 10 minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

Dre Penny Ballem (directrice municipale, Ville de Vancouver): Bonjour, monsieur le président, membres du comité. Comparaitre devant votre comité est pour moi un plaisir et un honneur.

[Traduction]

Je vous suis reconnaissante de me donner l'occasion de vous présenter aujourd'hui un exposé dans le cadre de votre étude sur la mise à jour des infrastructures au Canada.

Je suis ici pour représenter le maire Gregor Robertson et la ville de Vancouver en tant que directrice municipale. Je suis accompagnée du directeur général par intérim de l'ingénierie, M. Jerry Dobrovlny, de même que du vice-président de TransLink, Fred Cummings. TransLink est la société de transport de la région métropolitaine de Vancouver. Elle offre un service de transport régional intégré aux 23 municipalités du secteur.

Je pense que vous connaissez l'importance du rôle qu'ont joué le gouvernement fédéral et les investissements conjoints qui ont été faits partout au pays au cours des 20 dernières années sur le plan des infrastructures. Je suis ici pour vous aider à comprendre la nature de la principale priorité de la ville de Vancouver en matière d'infrastructure de transport et la manière dont elle s'intègre d'une manière générale à un plan régional solide et très cohérent.

La ville de Vancouver entretient un très solide partenariat avec le gouvernement fédéral dans de nombreux domaines. Entre autres, comme vous le savez peut-être, nous avons récemment collaboré à mener à bien le projet de passage supérieur de la rue Powell. Ce projet, d'une valeur de 50 millions de dollars, visait à établir un lien entre les services ferroviaires, les services portuaires et la ville, et à offrir un véritable accès à notre port, qui est celui qui possède les plus grandes capacités au pays. Nous avons réussi à apporter quelques changements, ce qui a donné lieu à un tout autre type d'accès ferroviaire. Le projet nous a également permis de construire un passage supérieur dans un couloir ferroviaire où l'on trouvait auparavant un saut-de-mouton. Il s'agit donc d'un projet très fructueux qui a été parachevé en collaboration avec les fonctionnaires fédéraux, les sociétés de chemins de fer et notre administration portuaire.

La région métropolitaine de Vancouver est composée de 21 municipalités, de la Première Nation Tsawwassen et du district électoral A. Notre population est de 2,5 millions de personnes, ce qui représente la moitié de la population de cette partie de la Colombie-Britannique. Nous nous trouvons dans une situation particulière du fait qu'une seule et même société de transport dessert toute la région. D'ailleurs, de ce fait, cette société de transport est la plus importante au pays.

Nous avons des contraintes d'ordre géographique. Ceux d'entre vous qui ont eu l'occasion de venir dans la région de Vancouver savent qu'elle est entourée de montagnes, et que la frontière avec les États-Unis se trouve de l'autre côté. Nous avons donc dû nous doter d'un processus de planification très cohérent pour nous assurer de densifier les secteurs situés aux abords des couloirs de transport, de gérer la croissance au sein de nos zones urbaines, de protéger les terres agricoles et de mettre en place un réseau de transport hautement efficace.

Au cours des années à venir, notre région sera marquée par une croissance considérable: elle comptera plus de un million d'habitants et 600 000 emplois de plus dans les 25 ou 30 prochaines années. Nous disposons d'un plan régional qui nous permettra de faire face à cette croissance, et les investissements dans le transport en commun sont un élément fondamental de ce plan.

En ce qui concerne le potentiel économique, je vous dirai, comme d'autres témoins vous l'ont dit, qu'il est tout à fait évident que les investissements soutenus et judicieux dans le transport en commun sont très rentables. Nous avons examiné deux études publiées récemment aux États-Unis par l'American Public Transportation Association. Elles révèlent que chaque dollar investi dans les transporteurs collectifs en rapporte près de quatre; ainsi, un investissement de 1 milliard de dollars générera une hausse de 3,7 milliards de dollars du PIB.

De surcroît, nous savons qu'un réseau de transport en commun convenablement planifié et intégré à un plan d'urbanisme approprié contribue à la création de grappes d'entreprises. À coup sûr, c'est ce que nous avons constaté dans la région métropolitaine de Vancouver et dans notre ville.

Grâce à des investissements très stratégiques, dans le cadre desquels le gouvernement fédéral a joué un rôle clé... Sur la diapo, la ligne rouge indique l'achalandage au sein de notre réseau de transport en commun rapide. Chaque petite hausse de l'achalandage correspond à un moment où nous avons fait un investissement majeur en vue du prolongement du réseau SkyTrain. En 2010, la courbe devient essentiellement une ligne verticale; cette hausse correspond au plus récent investissement que nous avons fait en partenariat avec le gouvernement fédéral en vue de créer la Canada Line. Comme vous pouvez l'observer, l'achalandage a augmenté de façon spectaculaire à ce moment-là.

● (1545)

Toujours dans la diapo, la courbe bleue représente la croissance de l'achalandage global au sein du réseau de transport en commun dans le Grand Vancouver depuis la fin des années 1980 et le début des années 1990, moment où le réseau SkyTrain a été mis en service. Cela témoigne de l'existence d'un plan intégré regroupant les 21 municipalités et mettant à contribution les trois ordres de gouvernement, en plus d'être révélateur du travail extrêmement intensif que nous avons effectué auprès du public pour faire en sorte qu'il saisisse les véritables avantages que présente le transport en commun. Pour l'essentiel, l'achalandage a doublé au cours des 20 dernières années dans la région métropolitaine de Vancouver.

Partout dans le monde, les villes concurrentielles ont pris conscience du fait que les investissements dans le transport en commun permettaient de composer avec la croissance démographique et étaient essentiels pour favoriser la croissance économique. Au cours de la dernière année, les maires des 23 administrations du Grand Vancouver ont élaboré ensemble un plan intégré et très cohérent d'un plan de transport en commun pour les 10 prochaines années. Ce plan a été approuvé par 21 des 23 municipalités qui ont pris part à l'exercice de planification.

Le plan vise à réduire la congestion routière en fournissant des services de transport et de transport en commun améliorés à tous les habitants de notre ville et des 22 administrations avoisinantes. Comme vous le savez, la congestion dans notre région et dans d'autres régions du pays coûte des milliards de dollars.

Il s'agit d'un plan exhaustif qui englobe non seulement les services de transport rapide, mais aussi les services de train, d'autobus et de traversier, de même que des améliorations au chapitre des modes de transport durables et visant les piétons et les cyclistes. Tout cela se traduira par des routes plus sûres et moins congestionnées, en plus de faciliter le transport des marchandises.

Les gens du milieu des affaires de notre région ont fermement soutenu ce plan. Ils savent qu'il permettra de protéger l'économie, et ils contribueront à le bonifier. De plus, le plan sera intégré à une démarche équilibrée à l'égard de notre environnement et contribuera à l'amélioration continue de la qualité de vie dans la région.

Le plan coûterait 7,5 milliards de dollars. D'après notre analyse, un investissement de cet ordre fera croître l'économie de notre région de 450 millions de dollars par année d'ici 2025. Il nous permettra de créer 7 000 emplois directs d'ici 2030 et de bénéficier des retombées de ces emplois. Nous nous sommes penchés sur les économies que les ménages pourront faire, et il s'est révélé que, grâce à un réseau efficace de transport en commun, de plus en plus de familles pouvaient faire un choix. Bon nombre d'entre elles constatent qu'elles n'ont pas besoin d'une voiture, encore moins de deux voitures. Selon nos calculs, chaque ménage pourra réaliser des économies nettes d'environ 360 \$ par an.

Nous venons tout juste de conclure un référendum postal visant à trouver une nouvelle source de recettes qui contribuerait au financement du plan. Nous envisageons de créer un partenariat avec le gouvernement fédéral et avec le gouvernement provincial, et aussi de créer un partenariat au sein de notre propre région. Nous attendons les résultats de ce plébiscite qui a été mené au cours des 10 dernières semaines. Le gouvernement provincial a pris un engagement ferme à l'égard du plan, qui représente une priorité pour lui — c'est lui qui a demandé aux maires d'élaborer un plan décennal.

Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est d'abord pour remercier le gouvernement fédéral des investissements qu'il a faits dans diverses infrastructures de notre ville et de notre région au cours des 10 ou 20 dernières années et pour vous aider à comprendre qu'il est important de poursuivre dans cette voie et que les programmes de financement des infrastructures jouent un rôle crucial au moment où nous nous employons à régler nos problèmes.

Le plan comporte deux grands projets de transport en commun rapide qui nous permettront de répondre à nos besoins croissants. Vous avez entendu parler du projet de système léger sur rail qui sera mené à Surrey en vue de relier la ville et les trois centres économiques adjacents. Vous avez aussi entendu parler du prolongement du réseau SkyTrain. Ce projet, qui met à contribution la ville de Vancouver, a pour but de prolonger le réseau SkyTrain — qui se termine actuellement à la station Broadway-Commercial — de façon à ce qu'il se rende, au bout du compte, jusqu'à l'Université de la Colombie-Britannique. Toutefois, au cours de la première phase du projet, qui se déroulera sur les 10 prochaines années, nous nous rendrons à mi-chemin, à savoir jusqu'à la rue Arbutus.

J'aimerais vous dire quelques mots à propos du couloir visé par ce prolongement du réseau de transport. Le couloir Broadway sera un prolongement souterrain du SkyTrain. Il s'agit du deuxième centre économique en importance dans la province après le centre-ville de Vancouver.

• (1550)

Il s'agit essentiellement d'un pôle technologique et économique qui met l'accent sur la haute technologie et qui englobe le plus grand hôpital et le plus grand centre de santé universitaire de la Colombie-Britannique. C'est dans ce secteur de notre ville que la plus forte croissance globale de l'emploi a été enregistrée à l'échelle de la province. Cette croissance devrait doubler au cours des 20 prochaines années.

Tout au bout du couloir se trouve l'Université de la Colombie-Britannique. Comme vous le savez probablement, cet établissement figure parmi les 40 universités les mieux cotées du monde. Il compte quelque 60 000 étudiants et dispose d'un corps enseignant de grande envergure. En outre, il se trouve au cœur d'une collectivité en plein essor.

La première phase du projet nous mènera jusqu'à la fin du couloir Central Broadway. Nous espérons qu'une deuxième phase suivra dans un avenir rapproché de manière à ce que nous puissions parachever le projet.

Les pastilles mauves sur cette carte indiquent les endroits situés aux abords des lignes de transport en commun où l'on trouve la plus forte concentration d'emplois, d'habitants et d'étudiants. Chacune de ces lignes — de couleurs orange, jaune, bleu ou bleu pâle — représente une ligne de transport en commun en activité dans la région de Vancouver. Comme vous pouvez le constater, il y a une forte concentration d'emplois dans le secteur de Central Broadway. Il s'agit d'un chaînon essentiel qui nous permettra de réduire la congestion dans le corridor, mais également de relier le nouveau

SLR proposé par Surrey et la ligne Evergreen, qui est en cours de construction. Vous pouvez voir cela à droite sur la diapo.

La demande de transport en commun dans le couloir Broadway est ahurissante. On enregistre chaque jour quelque 100 000 embarquements d'usagers dans les autobus. Aux heures de pointe, un autobus passe aux deux minutes dans le couloir. Il s'agit du couloir d'autobus le plus utilisé aux États-Unis, au Canada et en Amérique du Nord.

La mise en service, à l'automne 2016, de la ligne Evergreen constitue un projet très important auquel le gouvernement fédéral a énormément participé, et nous lui en sommes très reconnaissants. Le seul ajout de cette ligne se traduira par une hausse de 25 % de la congestion dans le couloir Broadway. Cette ligne est quelque chose de capital pour nous. À nos yeux, il s'agit d'un élément fondamental du plan que les maires ont présenté et de la réussite économique de notre région et de notre ville.

La technologie SkyTrain a été recommandée pour le couloir en raison de sa grande capacité et parce qu'il permet de mettre à profit la plateforme d'infrastructure déjà présente. L'analyse de rentabilisation qui a été menée est très prometteuse; on estime que le ratio coûts-avantages de l'utilisation de cette technologie est de 3 pour 1. Elle attirera les plus grands utilisateurs quotidiens. Selon ce qui s'est passé au moment du lancement de la Canada Line, nous nous attendons à ce que 160 000 personnes se déplaceront dans le corridor le jour de la mise en service. Comme il s'agira de la première journée où le prolongement du réseau de transport en commun sera en service, il s'agit d'un nombre très spectaculaire.

Nous avons soumis le projet de prolongement au cours de la sixième ronde du Fonds PPP Canada, et nous présenterons un autre projet de prolongement au cours de la septième ronde. Comme je l'ai mentionné, le financement du projet sera assumé conjointement par des organismes locaux et régionaux, et nous sommes en train de mettre les choses au point en collaboration avec TransLink. Pour nous assurer d'être prêts au moment voulu, nous avons déjà entrepris la phase de préconception, laquelle est financée par TransLink et des fonds municipaux.

Comme vous pouvez le constater, il s'agit d'un projet attendu depuis longtemps. Il s'agit d'un projet urgent qui a été conçu de manière à nous doter de la capacité de répondre à la demande actuelle, capacité que nous ne possédons pas en ce moment.

• (1555)

Le président: Madame Ballem, je vais vous interrompre ici. Je vous ai laissée parler plus longtemps que prévu, mais...

Dre Penny Ballem: Merci. Je pense avoir dit ce que j'avais à dire.

Je tiens simplement à vous remercier de votre patience et de votre intérêt à l'égard du projet.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons commencer la période de questions par Mme Davies. Vous avez sept minutes.

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Merci beaucoup.

Je ne suis pas un membre régulier du comité, mais je suis ravie d'être ici aujourd'hui puisque nous accueillons des représentants de la ville de Vancouver.

Je remercie énormément Mme Ballem et les représentants de la ville de Vancouver et de TransLink d'être ici.

Je suis absolument d'accord avec vous en ce qui concerne l'achalandage au sein du couloir Broadway et l'importance que revêt ce couloir. Je dois dire que la station Broadway est l'endroit idéal pour faire campagne auprès des électeurs. En effet, comme vous avez pu le voir sur l'image, le matin, les files d'attente sont très longues et s'étirent jusqu'au coin de la rue. Il s'agit de l'endroit parfait pour distribuer des dépliants. Je sais que les gens aimeraient beaucoup mieux monter à bord d'autobus ou du SkyTrain pour se rendre au travail ou ailleurs.

Vous avez décrit sommairement le plan de transport en commun très ambitieux des maires. Il exigera des investissements de 7,5 milliards de dollars sur à peu près 10 ans. Il s'agit d'une somme astronomique. Comme vous l'avez dit, vous avez tenu un référendum, qui vient tout juste de se conclure. Je pense qu'il s'agit d'une première au Canada. Il y en a peut-être un qui a été tenu après la Deuxième Guerre mondiale, mais il s'agit vraiment de quelque chose de nouveau. Je suis très heureuse de vous dire que j'y ai participé et que j'ai voté « oui ».

Pour en venir aux questions d'ordre financier, je vous dirai que le débat sur le financement des infrastructures et du transport en commun a cours depuis aussi longtemps que je me souviens. Je crois qu'il remonte aux années 1980, époque où j'étais conseillère municipale. Le problème a toujours tenu au fait que la région métropolitaine de Vancouver ne disposait pas du financement soutenu et à long terme dont elle avait besoin. À présent, nous en sommes au point où nous avons tenu un référendum.

J'ai deux ou trois questions à poser. Craignez-vous d'avoir créé un précédent en tenant un référendum et en ce qui concerne les 250 millions de dollars qui devront être générés chaque année à l'échelle locale? Croyez-vous que cela établira une nouvelle norme? Pensez-vous que nous allons devoir recourir à un autre référendum dans 10 ou 20 ans?

En ce qui a trait au gouvernement fédéral, il joue évidemment un rôle crucial. Dans votre mémoire, vous avez dit que vous espérez établir un partenariat avec lui. Il semble donc que cela n'ait pas encore été fait.

Quel est votre degré de certitude pour ce qui est du programme fédéral et de sa pérennité? Que devrait-il idéalement se passer dans la région métropolitaine de Vancouver pour que vous puissiez disposer du financement soutenu dont vous avez besoin pour mener à bien vos plans à long terme et faire tous les investissements requis?

• (1600)

Dre Penny Ballem: Je vous remercie de vos questions, madame.

Tout d'abord, c'était la première fois qu'un référendum était tenu à propos du transport en commun. Comme vous le savez, d'autres référendums ont eu lieu en Colombie-Britannique. Dans le cas qui nous occupe, le gouvernement provincial avait exigé la tenue d'un référendum concernant le choix d'une nouvelle source de financement. Aux échelons provincial, local et régional, on a mentionné très clairement qu'il était nécessaire d'investir dans le transport en commun. Il n'y a aucun doute là-dessus. Quant à savoir si la tenue d'un référendum constituera une nouvelle norme, je vous dirai que des décisions tout aussi importantes concernant le prolongement d'infrastructures de transport ou de transport en commun ont été prises sans que cela ne fasse l'objet d'un référendum. J'ai l'impression que nos gouvernements cherchent à savoir si cela fonctionne bien. Une telle démarche a un coût, et exige beaucoup de temps et d'efforts.

Seul l'avenir nous dira si cela deviendra la norme ou s'il s'agit d'une expérience unique.

La loi qui régit TransLink prévoit d'autres options en matière de financement des investissements dans le transport en commun. La tâche des maires et, dans une certaine mesure, du gouvernement provincial, était de déterminer laquelle de ces options serait applicable à plus grande échelle. Il est entendu que le transport en commun profite à tout le monde et qu'il n'existe pas une source de financement qui permettrait d'assumer tous les coûts. Tous les échelons de gouvernement devront participer au financement. Le référendum portait non pas sur la question de savoir si les investissements devaient être faits, mais sur le choix d'une source de financement. D'après toutes les activités que nous avons menées en vue du scrutin, nous savons que le public soutient fermement le plan. Il comprend qu'il devra assumer une plus grande part des coûts. Que cela lui plaise ou non, nous devons déterminer si la taxe de vente provinciale constitue un moyen de financer le transport en commun.

Mme Libby Davies: Êtes-vous certain que le gouvernement fédéral sera un partenaire viable sur le plan du financement? À ce chapitre, sa contribution a été essentiellement sporadique. Le Grand Vancouver n'a pas été en mesure de se fier véritablement sur lui. Est-ce que les accords de financement qui ont été conclus en vue de l'avenir vous inspirent confiance? Quels changements devraient être apportés de façon à assurer une continuité à long terme?

Dre Penny Ballem: Comme vous l'ont dit les représentants de la FCM, les municipalités sont propriétaires de 60 % des infrastructures publiques se trouvant dans les municipalités partout au pays. Nous touchons 8 ¢ sur chaque dollar d'impôts perçus. En matière d'infrastructures, nos besoins sont énormes, et nous nous y prenons 10 années ou plus à l'avance pour élaborer nos plans en ce qui a trait à ces besoins et aux exigences réglementaires.

Au moment d'élaborer des plans relatifs aux infrastructures et de tenter d'harmoniser la croissance de nos villes, nous devons faire preuve de constance. Nos sources de financement doivent être claires et prévisibles, et les processus nous permettant d'accéder à ces sources de financement doivent être clairs. Plus nous pourrions être certains des investissements que le gouvernement fédéral est en mesure de faire et des options d'investissement qui revêtent un intérêt pour lui, mieux ce sera pour nous.

La clarté, la constance des investissements au fil du temps, la certitude, la prévisibilité, la simplicité et la clarté relative des processus auxquels nous devons participer, et la connaissance du moment où les décisions seront prises sont des facteurs qui nous facilitent énormément la vie au moment où nous devons rallier le public à notre cause, recueillir à l'échelle locale les fonds de contrepartie requis et mobiliser les trois ordres de gouvernement.

Mme Libby Davies: Me reste-t-il du temps?

Le président: Votre question arrive à point nommé, vu que vos sept minutes se terminent à l'instant.

Je cède maintenant la parole pour sept minutes à M. McGuinty.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci à vous tous d'être ici. Bienvenue à Ottawa.

J'aimerais tout d'abord poser une brève question pour le bénéfice de tous mes collègues.

Notre étude porte sur les infrastructures. L'une des choses que l'on nous a dites, c'est que Infrastructure Canada est incapable d'indiquer le type de condition dont s'assortit à l'obtention de fonds fédéraux. Par exemple, aucune condition liée à la création d'emplois, à la durabilité, à l'efficacité des matériaux ou à l'efficacité énergétique n'est imposée.

L'une des conditions imposées — et certains d'entre vous savent peut-être où je veux en venir — tient à ce que les villes et les provinces qui touchent du gouvernement fédéral des fonds destinés aux infrastructures sont obligées d'installer des panneaux où figurent des slogans vantant le Plan d'action économique.

Madame Ballem et monsieur Vrbanovic, j'aimerais vous demander de me dire s'il vous serait possible de fournir dès que possible au comité le nombre de panneaux-réclame du Plan d'action économique que vous avez été contraints d'installer dans vos municipalités, le coût de ces panneaux et une copie de l'entente régissant la relation entre, d'une part, la ville de Vancouver, le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral, et, d'autre part, la ville de Kitchener, le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario, et ce, de façon à ce que nous puissions avoir une meilleure idée des raisons qui sous-tendent tout cela.

Le gouvernement a été incapable de nous fournir une réponse précise, mais des demandes d'accès à l'information ont révélé qu'à peu près 9 860 panneaux avaient été installés partout au pays, et que cela avait coûté plus de 30 millions de dollars.

Nous ne comprenons pas cela. Des membres ont affirmé qu'ils voulaient les défendre à la porte; je suis impatient de voir cela. J'aimerais savoir si les représentants de Vancouver et de Kitchener sont disposés à s'engager à nous fournir des réponses à ces questions le plus tôt possible.

Nous pourrions peut-être commencer par Mme Ballem.

• (1605)

Dre Penny Ballem: Bien sûr. Je n'ai pas ces renseignements sous la main, mais je serai heureuse de vous les communiquer.

Les documents relatifs aux ententes que nous avons conclues sont accessibles. Ils peuvent être obtenus en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Ils sont accessibles au public. Cela ne nous posera donc pas de problème.

M. David McGuinty: Pourriez-vous nous fournir le nombre de panneaux?

Dre Penny Ballem: Oui. Je suis certaine que nous pouvons faire cela.

M. David McGuinty: Excellent.

Monsieur Vrbanovic.

M. Berry Vrbanovic: Monsieur McGuinty, à coup sûr, je peux demander à notre personnel de recueillir ces renseignements et de vous les transmettre.

À cet égard, je vous dirai que les municipalités sont évidemment toujours intéressées à verser le montant le plus élevé possible pour contribuer aux projets en question; par ailleurs, je crois que tous les ordres de gouvernement ont intérêt à aider les Canadiens à comprendre les investissements qui sont faits et les raisons qui sous-tendent quelques-uns d'entre eux. Je crois que, en faisant cela, on contribue à sensibiliser les gens à propos du déficit en matière d'infrastructure et de l'importance que revêt pour les gouvernements le fait de travailler en collaboration.

Il y a environ 20 ans, lorsque j'ai été élu pour la première fois à l'échelle locale, la question des infrastructures ne venait même pas à l'esprit du résident moyen de notre collectivité. À présent, les choses ont bien changé.

M. David McGuinty: Dans ce cas, monsieur Vrbanovic, je vais vous poser la question suivante. À Ottawa, on a installé 98 panneaux qui ont coûté un peu plus de 50 000 \$ à la ville. Seuls les mots « Plan d'action économique » figurent sur ce panneau.

Pouvez-vous nous expliquer en quoi cela aide vos mandats de Kitchener à comprendre le bien-fondé de ce projet?

M. Berry Vrbanovic: Là, je n'entrerai pas dans les détails en ce qui a trait au bien-fondé ni à d'autres éléments. Je souligne simplement, monsieur McGuinty, que le fait d'informer les Canadiens à propos des investissements que font tous les ordres de gouvernement dans les projets d'infrastructure présente un certain intérêt. Je ne me prononce pas quant à l'ampleur de cet intérêt; cela, c'est à vous qu'il revient de le faire.

Je crois que le principe de base devrait être d'affecter la plus grande part possible des fonds aux projets en tant que tels.

M. David McGuinty: Je suis d'accord avec vous.

Ainsi, par exemple, on aurait pu utiliser les 30 millions de dollars qui ont été affectés à ces panneaux pour acheter un million de laissez-passer d'autobus pour les personnes âgées qui vivent de leurs prestations de retraite. À mes yeux, cela permettrait de mieux faire connaître les besoins en matière d'infrastructure et de mettre en évidence le fait que les gouvernements travaillent en collaboration. Ces 30 millions de dollars auraient pu être utilisés pour payer le salaire de 500 infirmières autorisées pendant un an. Selon moi, cela contribuerait à faire ressortir la nécessité de la collaboration au chapitre des soins de santé. Il y a une foule d'autres façons dont nous aurions pu utiliser ces très rares fonds publics.

Madame Ballem, ma deuxième question s'adresse à vous. Elle porte sur la mobilisation de capitaux du secteur privé.

Je sais que votre administration réfléchit aux meilleurs moyens à prendre pour obtenir ces capitaux, que ce soit auprès d'un fonds souverain ou d'une partie de ces 600 milliards de dollars qui dorment actuellement dans les comptes bancaires des sociétés canadiennes, somme qui découle en grande partie des réductions d'impôts accordées aux entreprises. Ce qui est décevant, c'est que les sociétés du pays n'ont pas déployé ces fonds de la manière dont nous pensions qu'elles allaient le faire.

J'aimerais que vous nous aidiez à comprendre votre point de vue. Vous êtes une importante chef de file en matière de durabilité à Vancouver et au Canada. Vous connaissez les besoins en matière d'infrastructure. J'ai eu le privilège de rédiger, de concert avec Mike Harcourt, la version originale du premier pacte pour les villes pour le compte de Paul Martin, qui était alors le ministre des Finances. Vancouver a toujours été à l'avant-garde.

À votre avis, quelle serait la meilleure façon d'utiliser les mécanismes d'ordre financier ou autres du gouvernement fédéral de façon à mobiliser une partie de ces capitaux privés et les employer adéquatement pour combler nos besoins en matière d'infrastructure?

• (1610)

Dre Penny Ballem: Eh bien, comme j'occupe un poste de direction dans la fonction publique, selon moi, il est évident que le recours aux partenariats public-privé est une chose sur laquelle le Canada a beaucoup travaillé, et la Colombie-Britannique était un chef de file à cet égard.

J'arrivais du secteur de la santé, et, en tant que sous-ministre de la Santé, j'étais responsable de la première construction en partenariat public-privé d'un hôpital en Colombie-Britannique, l'hôpital régional d'Abbotsford, établissement attendu depuis longtemps. Bien entendu, il s'agit d'une façon de miser sur le capital privé. À l'échelon de la ville, le fait d'entreprendre un PPP de l'ampleur d'un hôpital...

Nous avons beaucoup d'infrastructures. Mon ingénieur municipal est responsable d'un pourcentage important de dépenses en capital annuelles se situant entre 250 et 300 millions de dollars dans la Ville de Vancouver. Nous apprenons comment tirer parti du capital privé de diverses manières, à petite échelle, de même que dans le cadre de grands projets comme cette proposition que nous présentons aujourd'hui, la ligne Broadway. Il est certain que bien des infrastructures de transport en commun qui ont été construites dans le Vancouver Métropolitain l'ont été dans le cadre de PPP, mais pas toutes. On déterminera si cela fonctionnera ou pas dans le cas du prolongement de la ligne du SkyTrain jusqu'à la station Broadway en fonction des critères. Alors, je pense qu'il s'agit d'un moyen important...

Nous avons beaucoup d'initiatives différentes en cours actuellement. Nous misons sur des capitaux privés dans le cadre de partenariats qui ne sont pas aussi officiels qu'un PPP classique, mais qui nous amènent à la même destination.

Nous savons que les fonds de pension s'intéressent maintenant à l'habitation. Ils sortent de certains de leurs biens immobiliers classiques, et ils s'intéressent beaucoup au marché de l'habitation résidentielle et aux logements pour personnes âgées. Le logement est une grande priorité — comme vous le savez — pour Vancouver, et nous étudions ce genre de possibilités.

Ces partenariats sont complexes, et je pense que l'une des choses les plus importantes que doivent comprendre les cadres supérieurs du gouvernement, c'est qu'il n'y a pas de biens gratuits. Si on mise sur des capitaux privés, il faut tout de même financer l'infrastructure; des frais de financement doivent s'y rattacher. Il s'agit de comprendre à quoi ressemble un marché, quelles seront les conséquences à long terme et comment une administration municipale qui n'a pas la même capacité budgétaire qu'un ordre de gouvernement supérieur va gérer cette relation à long terme.

Je pense qu'il s'agit d'un apprentissage à faire pour les municipalités de partout au pays. On fait beaucoup d'excellent travail, et on a établi des partenariats vraiment remarquables, certains desquels durent depuis longtemps. Nous renforçons nos capacités dans ce domaine.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Braid, pour sept minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Je remercie tous nos témoins de leur présence cet après-midi.

La première question que je voudrais poser s'adressera à Mme Ballem et à M. Vrbanovic.

Vous avez tous les deux établi un lien solide entre l'importance d'investir dans les infrastructures et les conséquences de ces investissements sur l'économie, l'incidence de la croissance économique, sur la création d'emplois. Pourriez-vous tous les deux décrire cette notion plus en détail, pour commencer? Nous allons y aller avec les dames d'abord; madame Ballem.

Dre Penny Ballem: Merci beaucoup.

Au bout du compte, si on examine un investissement dans le transport en commun, tout d'abord, il s'agit d'un mode de transport très économique pour les gens qui veulent se rendre au travail. Si c'est bien fait, d'une manière intégrée à la planification municipale, il s'agit pour les promoteurs d'un contexte favorable à l'augmentation de la densité qui convient à merveille, puisqu'on a déjà accès à un moyen de transport qui est accessible, très abordable et à très grande capacité.

Comme je l'ai dit, si je consulte le rapport que nous avons inclus dans notre exposé, l'American Public Transportation Association a beaucoup travaillé sur la mesure du développement qui suit l'aménagement d'un trajet de transport en commun traversant un certain territoire. Pour ceux d'entre vous qui sont peut-être venus à Vancouver et qui sont montés à bord d'un train de la Canada Line, cette ligne était un exemple d'endroit où nous n'avions pas la densité voulue. Nous avons des noeuds de densité aux deux bouts, certes, au centre-ville, qui est un milieu urbain très dense, et à l'aéroport, mais, au cours des dernières années, nous avons pris de l'expansion. Une quantité incroyable d'aménagements sont en cours; il s'agit d'un aménagement mixte, dans certains cas, des aménagements commerciaux, les noeuds commerciaux.

Si nous examinons le corridor Broadway, il s'agit déjà d'un corridor bien aménagé, mais nous savons que, si le transport en commun est accessible, on s'intéresse déjà énormément à l'accroissement de la densité à cet endroit, à la création d'un plus grand nombre de locaux pour l'emploi et à l'amélioration des emplois dans le domaine de la technologie qui y sont déjà. Cela fait tout simplement partie du cycle de la croissance économique.

• (1615)

M. Peter Braid: Excellent. Merci beaucoup.

Monsieur Vrbanovic, merci beaucoup de votre présence par vidéoconférence cet après-midi. Avez-vous des réflexions à formuler afin de décrire plus en détail ce lien important entre les investissements dans les infrastructures et les conséquences sur la croissance économique?

M. Berry Vrbanovic: Absolument, et, encore une fois, merci, monsieur Braid, de m'avoir donné la possibilité de me joindre à vous et à vos collègues.

En réalité, je vais l'examiner de deux points de vue: je vais formuler certains commentaires généraux, puis je donnerai des détails précis concernant la proposition de lien bidirectionnel GO Transit qui serait en service toute la journée.

D'un point de vue général, nous savons que les investissements dans les infrastructures sont la clé de la croissance de l'emploi et d'un développement économique durable. Je vous donne un exemple qui vient directement du Conference Board du Canada: nous savons que chaque dollar investi dans les infrastructures génère 1,20 \$ en croissance annuelle du PIB. Nous pensons que c'est très positif et que cela démontre comment le gouvernement — le pays — peut profiter de ces investissements. Nous l'avons observé, bien franchement, durant le programme de relance économique que feu le ministre Flaherty avait mis de l'avant, qui nous a aidés à voir certains progrès sur ce plan et à mettre les Canadiens au travail.

Soit dit en passant, nous savons également que, si nous améliorons nos infrastructures routières et ainsi de suite, nous allons permettre aux gens de continuer à se déplacer et aux biens de continuer de circuler, ce qui, au bout du compte, améliore la qualité de vie ainsi que l'économie.

Si je me penche de plus près, par exemple, sur la proposition de lien bidirectionnel GO qui serait en service toute la journée que j'ai abordée dans mon exposé, un certain nombre d'exemples de croissance économique se rattachent à ce projet. Une partie de notre proposition est fondée sur l'étude de la géographie de la région qui s'étend de San Francisco à San Jose, laquelle, essentiellement, compte une population de 4,3 millions de personnes et de près de 400 000 travailleurs du secteur de la technologie; nous comparons cette région à celle allant de Toronto à Waterloo, que nous appelons le supercorridor de la technologie, dont la population est de 6,2 millions d'habitants, mais qui ne compte que 205 000 travailleurs du secteur de la technologie. Si nous étudions la façon de faire croître ce secteur, nous croyons que, au bout du compte, nous pouvons relier jusqu'à 13 000 entreprises, attirer 3 000 entreprises nouvelles en démarrage et créer 40 000 nouveaux emplois dans le secteur de l'innovation, ce qui finira par générer 547 millions de dollars de plus en impôts annuels sur le revenu des particuliers pour les gouvernements provincial et fédéral. Ce genre de croissance économique et toutes ses retombées seraient évidemment importants pour l'Ontario et pour le pays.

M. Peter Braid: Bien. Merci.

Monsieur Vrbanovic, en réponse à une question, vous avez dit que vous voudriez que le plus d'argent possible soit injecté dans les infrastructures. Quelle tendance avez-vous observée depuis 10 ans en ce qui a trait aux investissements du gouvernement fédéral dans les infrastructures?

M. Berry Vrbanovic: Certainement; comme vous le savez — je pense —, le fonds de la taxe pour l'essence était un programme qui avait été mis sur pied par le gouvernement précédent, vers 2005, et qui a été poursuivi grâce à des investissements importants de notre gouvernement au cours de la dernière décennie. Dans notre municipalité, nous avons vu le montant que nous touchons chaque année. Dans la région de Kitchener et de Waterloo, notre structure comporte deux échelons, et certaines responsabilités sont attribuées aux municipalités de l'échelon inférieur, et d'autres, à la région. Dans notre cas, durant les premières années de ce programme, nous sommes passés d'une situation où nous touchions essentiellement quelques centaines de milliers de dollars par année à celle où nous recevons maintenant plus de 6 millions de dollars par année et, comme vous le savez, ce montant est maintenant indexé à la suite d'un travail de collaboration entre le gouvernement fédéral et la FCM visant à apporter ce genre d'améliorations.

Plus récemment, l'engagement à l'égard de l'investissement qui a été pris dans le budget sous la forme d'une stratégie nationale relative aux infrastructures de transport en commun a certainement été avantageux pour le secteur municipal. C'est une chose que nous souhaitons et que nous avons demandée. Il reste assurément certaines questions à régler: Qui est admissible? Quelle sera la part du gouvernement fédéral? Comment les PPP entrent-ils en ligne de compte dans cette stratégie?

J'encourage les responsables à dialoguer le plus possible avec ceux de la FCM afin de régler ces questions. Au final, si ce programme n'est accessible qu'à peu de municipalités — les très grandes —, il ne finira probablement pas par être aussi avantageux qu'il aurait pu l'être si sa portée était un peu plus large.

• (1620)

Le président: Merci, monsieur Braid. Votre temps est écoulé.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je remercie nos témoins de la contribution qu'ils apportent aujourd'hui à notre étude continue des infrastructures au Canada.

Pour qui veut examiner les besoins et les investissements, un tableau est disponible dans notre budget. Il porte sur les dépenses fédérales liées aux infrastructures provinciales, territoriales et municipales. Je suis certain que vous ne l'avez pas sous les yeux, mais moi, si, et il englobe la période de 1990 jusqu'à environ 2022-2023 et montre une diminution importante du financement entre 1995 et 2005, puis une tendance à la hausse. Il montre même la période de relance où des fonds fédéraux supplémentaires ont été injectés. Je pense que le graphique montre avec exactitude le dessaisissement par le gouvernement fédéral d'infrastructures portuaires, par exemple, dans les années 1990, le délestage du réseau national des aéroports, la privatisation des chemins de fer. À l'époque, un certain nombre de politiques prévoyaient un délestage important par le gouvernement fédéral, peut-être afin de mieux équilibrer les budgets fédéraux dans les années 1990. Il ne s'agit pas exactement de ce que nous pourrions appeler un « partenariat », selon moi, comme nos deux témoins d'aujourd'hui et la FCM, plus tôt, en ont parlé.

Monsieur Vrbanovic, je pense que vous avez mentionné que les investissements fédéraux signalent le commencement d'un partenariat élargi avec le gouvernement fédéral. Madame Ballem, je pense que vous avez désigné cela comme un partenariat renouvelé. Je pense que nous pouvons tous nous entendre pour dire qu'il s'agit d'un partenariat important et nécessaire pour nous.

L'une des façons fondamentales dont nous nous sommes embarqués dans ce... Monsieur Vrbanovic, vous avez mentionné le fonds de la taxe sur l'essence, qui est maintenant permanent et indexé et qui apporte une certaine clarté réelle au financement de base. Monsieur, quelle part de ce fonds est affectée à Kitchener par année, environ au moins 6 millions de dollars? Est-ce exact?

M. Berry Vrbanovic: C'est exact. C'est la part de la ville. Notre région compte six autres municipalités dont deux centres urbains et quatre collectivités rurales, et elles obtiennent de plus petites sommes, bien entendu, et la région en soi touche environ 15 millions de dollars, que nous répartissons à parts égales.

M. Jeff Watson: C'est environ la somme que je croyais que la région de Waterloo touchait.

Comment Kitchener — la ville à proprement parler — attribue-t-elle son fonds de la taxe sur l'essence? Je vais poser la question au sujet de la région de Waterloo dans un instant.

M. Berry Vrbanovic: D'un point de vue municipal, le fonds est réparti sur une diversité de projets d'infrastructure en fonction des priorités.

En tant que municipalité, nous avons adopté il y a quelques années ce qui, selon moi, est une vision responsable du déficit actuel sur le plan des infrastructures et mis sur pied un programme d'infrastructures accéléré. Nous avons certes effectué certains investissements de notre propre poche dans ce programme, puis nous avons injecté l'argent supplémentaire provenant du gouvernement fédéral et de la province dans des projets d'amélioration de routes, de canalisations d'égout et d'eau, de ponts, et ainsi de suite... ce genre d'infrastructures essentielles.

M. Jeff Watson: Avez-vous établi un plan de gestion des actifs pour la Ville de Kitchener afin de déterminer où se situaient vos forces et vos faiblesses et de peut-être quantifier à quoi ressemblerait le renouvellement des infrastructures pour la collectivité et, par conséquent, comment les fonds comme celui de la taxe sur l'essence — ou peut-être l'établissement des priorités pour ce qui est de conclure d'autres ententes de financement, comme les subventions d'autres ordres de gouvernement — s'inscriraient dans le renouvellement des actifs?

M. Berry Vrbanovic: Oui, absolument. Nous estimions que c'était important. De fait, comme nous le savons, en raison des changements apportés aux pratiques comptables, les municipalités ont été tenues de se faire une meilleure idée de leur situation au chapitre de leurs actifs au cours des dernières années. Certes, nous avons établi ce plan.

Nous savons que, en tant que municipalité, nous nous situons dans la fourchette proche du milliard de dollars en ce qui a trait aux actifs, et nous avons établi un plan afin de corriger cette situation au cours des prochaines décennies, mais nous ne pouvons pas le faire seuls. Nous avons assurément besoin du partenariat des gouvernements provincial et fédéral.

• (1625)

M. Jeff Watson: La gestion des actifs est un élément clé de la compréhension de vos besoins. Dans la ville de LaSalle, dans ma circonscription, nous venons tout juste de célébrer l'inauguration d'un nouvel immeuble municipal, qui a été financé en partie par le fonds de la taxe sur l'essence, dans une proportion de près d'un million de dollars. J'ai demandé au maire quel était le plus vieil actif de la ville de LaSalle, maintenant qu'elle comptait ce tout nouvel établissement, et il a répondu qu'il s'agissait d'un complexe de loisirs construit en 2005. La ville a mis en oeuvre il y a des années un plan de gestion des actifs et a constamment saisi les occasions, qu'il s'agisse de l'établissement des priorités relativement à son assiette fiscale actuelle ou du fait de tirer parti des possibilités afin de renouveler ses actifs. C'est crucial.

Madame Ballem, vous avez mentionné parmi certains des indicateurs importants dans la relation le fait que le financement soit clair, qu'il soit à long terme et qu'il offre une certaine prévisibilité et un processus simplifié. Je me rappelle que, les premiers temps — je possède un peu d'expérience, à présent, puisque je travaille là-dessus depuis 11 ans —, nous avions le plan initial de Chantiers Canada, qui était septennal et qui s'élevait à environ 34 milliards de dollars, lorsqu'on rassemblait tous les éléments.

Nous avons ensuite procédé au renouvellement au titre du nouveau plan Chantiers Canada, et il s'agit d'un plan décennal s'élevant à 75 milliards de dollars. Un nouveau fonds pour le transport en commun a maintenant été établi, dont la durée envisagée est actuellement de cinq ans. L'ACTU a comparu afin d'expliquer comment on est arrivé au chiffre au moment de déterminer la part fédérale sur cinq ans, en accélérant le calendrier des nouveaux projets des collectivités.

De plus, j'ajouterais que le critère que j'ai entendu M. Vrbanovic évoquer, du moins implicitement, est probablement la marge de manoeuvre en ce qui a trait à la façon dont les priorités sont établies. Le gouvernement fédéral ne vous dit pas quelle est la priorité pour Vancouver par rapport à Kitchener, par exemple. S'agit-il d'une orientation dont on se réjouit? Est-ce le type de partenariat...? Bien entendu, c'est quelque chose dont nous pouvons tirer parti au fil du temps également.

Dre Penny Ballem: Oui, selon moi, si on regarde l'accessibilité des fonds qui sont entrés en vigueur... La taxe sur l'essence a été mentionnée. Il s'agissait d'une formidable occasion pour nous. De fait, dans notre région, nous avons affecté tout l'argent régional provenant de la taxe sur l'essence à TransLink dans l'optique que nous devons continuer d'investir dans notre système de transport en commun régional. Il s'agissait d'une bonne source.

En ce qui concerne le reste du financement, nous avons assurément été ravis de l'augmentation graduelle de l'accessibilité de l'argent destiné aux infrastructures. Je pense que M. Vrbanovic a signalé que, à l'échelon municipal, nous assumons des responsabilités régionales. Nous faisons partie d'une région locale. Nous avons nos priorités provinciales, les priorités fédérales, puis l'angle de vue des PPP par lequel on regarde souvent les choses en Colombie-Britannique. Si on veut que la province participe à un projet, il faut le soumettre à une analyse de rentabilisation en PPP, c'est la norme.

Du fait que je suis passée de sous-ministre de la Santé à la direction d'une ville, je dirais que les villes n'ont pas le même genre de capacité permettant de composer fréquemment avec toutes les complexités liées à ces diverses ententes et analyses de rentabilisation. Nous améliorons ces plateformes. Plus on peut les simplifier et, comme je l'ai dit, les clarifier... Lorsque nous regardons le Fonds destiné au transport, nous sommes très emballés à ce sujet. Nous aimons bien le fait d'avoir plus de possibilités de comprendre comment le financement va fonctionner. Il s'agira réellement pour nous d'une occasion à valeur ajoutée relativement à ces genres de projets.

M. Jeff Watson: Eh bien, nous considérons la FCM comme un partenaire très précieux dans le cadre de ces discussions.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Monsieur Vrbanovic, je veux vous remercier de vous être joint à nous. Je pense que vous avez apporté une contribution très précieuse.

M. Berry Vrbanovic: Merci beaucoup, monsieur Miller et chers membres du comité.

Le président: Nous allons suspendre la séance pour deux ou trois minutes, et les témoins de Montréal vont se joindre à nous.

• (1625)

_____ (Pause) _____

• (1630)

Le président: Les députés pourraient-ils revenir à la table, s'il vous plaît?

Je m'adresse aux témoins de Montréal: m'entendez-vous? C'est Larry Miller, le président.

M. Lionel Perez (conseiller de la Ville, membre du comité exécutif, Ville de Montréal): Oui, je vous entends, monsieur le président. Je suis Lionel Perez.

Le président: D'accord.

Je vous remercie sincèrement tous les trois de vous joindre à nous. Nous allons reprendre les travaux et commencer par vous permettre de présenter vos exposés. Vous avez environ 10 minutes.

Monsieur Perez, voulez-vous commencer?

M. Lionel Perez: Oui, monsieur le président. Je vais présenter mon exposé, puis je serai disponible pour répondre à des questions en anglais et en français.

Le président: Merci beaucoup.

Allez-y.

[Français]

M. Lionel Perez: Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, c'est avec grand intérêt que la Ville de Montréal a accueilli votre invitation à prendre part à l'étude de la mise à jour des infrastructures au Canada: un examen des besoins et des investissements, entrepris par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Monsieur le maire Denis Coderre, ne pouvant se joindre à nous aujourd'hui, m'a demandé de participer aux travaux du comité en son nom et à titre de responsable des infrastructures au comité exécutif de la Ville de Montréal.

Sachez qu'en tant que maire de la deuxième ville canadienne en importance, et ancien vice-président de ce comité durant la 1^{re} session de la 41^e législature, M. Coderre accorde une importance particulière à vos travaux.

Le mandat du comité est vaste: examiner les investissements du gouvernement fédéral sur l'infrastructure fédérale, provinciale et municipale au Canada au cours des 20 dernières années, les dépenses fédérales en pourcentage du produit intérieur brut au Canada et dans le G7, l'âge moyen de l'infrastructure publique au Canada et le progrès sur la mise en oeuvre du nouveau plan Chantiers Canada. Par la présente, je souhaite vous faire part de certains éléments qui concernent plus spécifiquement le contexte montréalais.

Laissez-moi maintenant vous présenter les personnes qui m'accompagnent aujourd'hui: M. Benoit Champagne, directeur des transports par intérim du Service des infrastructures, de la voirie et des transports, et Mme Chantal Morissette, directrice du Service de l'eau.

La ville de Montréal est la métropole du Québec et la deuxième ville en importance au Canada. Sa population est de 1,6 million d'habitants, soit 87 % de la population de l'île de Montréal, 43 % des habitants de la région métropolitaine de recensement et 21 % de la population du Québec. Depuis 2011, on remarque une densification accrue de la population, soutenue entre autres par l'apport de l'immigration et un accroissement naturel positif qui se maintient année après année.

La ville de Montréal dispose également d'un réseau d'infrastructures colossal d'une valeur de remplacement de l'ordre de plus de 40 milliards de dollars; son réseau d'aqueduc comprend plus de 4 370 kilomètres de conduites et son réseau d'égout, plus de 4 900 kilomètres de conduites. Le réseau routier montréalais compte, pour sa part, plus de 4 000 km de chaussée, plus de 6 500 km de trottoirs et quelque 600 ponts, tunnels et structures connexes.

Fondée en 1642, la ville de Montréal fêtera son 375^e anniversaire en 2017. Elle est donc l'une des plus vieilles villes d'Amérique du Nord, et l'état de ses infrastructures, particulièrement de ses infrastructures souterraines, en témoigne. La plus ancienne conduite d'aqueduc connue et encore en service a été installée en 1862, soit cinq ans avant la Confédération canadienne. Comme vous pouvez aisément le concevoir, cette réalité demande des efforts d'entretien bien particuliers.

En raison du vieillissement de ces infrastructures, les besoins en investissements sont plus nombreux aujourd'hui qu'ils ne l'étaient il y a 20 ou 30 ans. Fort heureusement, la connaissance de ces besoins s'est aussi grandement améliorée depuis. Après une étude rigoureuse de ceux-ci, nous avons pu établir avec précision les investissements nécessaires. Ceux-ci se chiffrent aujourd'hui à 2,1 milliards de dollars annuellement, ce qui représente un écart de près de

800 millions de dollars annuellement entre les besoins évalués et les investissements qui avaient été prévus.

Un rattrapage majeur s'impose et celui-ci passe nécessairement par un accroissement considérable des investissements afin, certes, d'assurer la pérennité des infrastructures, des bâtiments et des équipements, mais également d'en ajouter de nouveaux, selon les besoins. C'est ainsi que la Ville de Montréal a entrepris d'intervenir et d'augmenter les investissements par des mesures concrètes telles que l'accroissement des paiements comptants et l'accroissement temporaire de nos emprunts. Au cours de la prochaine décennie, le Programme montréalais d'immobilisations permettra à la Ville de Montréal d'atteindre des investissements de 2,1 milliards de dollars d'ici 2024.

Cette nouvelle approche de planification des investissements témoigne de l'engagement de notre administration à rendre les services auxquels les citoyens montréalais sont en droit de s'attendre. Or, cet engagement ne peut se concrétiser sans l'appui des autres ordres de gouvernement.

● (1635)

Une étude des firmes Deloitte et E&B Data, commandée par l'Union des municipalités du Québec — l'UMQ — en 2012, soulignait qu'en tenant compte des remboursements fiscaux, les municipalités assumaient plus de 76 % des coûts reliés à ces infrastructures, alors que le gouvernement du Québec en assumait 14 % et le gouvernement fédéral, environ 10 %.

Le vieillissement n'est toutefois plus le seul motif pour investir dans nos infrastructures. Les choix législatifs et les décisions politiques ont également un impact sur nos dépenses. Par exemple, nous estimons à 1 milliard de dollars les coûts requis pour nous conformer au nouveau règlement relatif au traitement des eaux usées, et ce, alors que la Ville travaille actuellement à la mise en oeuvre d'un système de désinfection à l'ozone évalué à plus de 200 millions de dollars. Ce système devrait, pensons-nous, répondre aux besoins relatifs à la qualité de l'effluent de notre station d'épuration.

Il va de soi que toute responsabilité supplémentaire dévolue aux municipalités doit s'accompagner de l'aide financière correspondante. Nous souhaitons, dans l'avenir, que de nouveaux programmes soient mis sur pied afin de répondre à ces besoins.

Enfin, on ne peut passer sous silence les besoins criants de Montréal en matière de transport collectif. Alors que les réseaux de transport routier sont saturés et que la congestion impose des pertes considérables estimées à près de 1,8 milliard de dollars annuellement pour la région métropolitaine de Montréal, l'investissement dans l'entretien et le développement du transport collectif s'avère inéluctable. D'ici 2031, la croissance combinée de la population et des emplois se traduira par une augmentation de près d'un million de déplacements quotidiens dans la région. La Communauté métropolitaine de Montréal, qui a étudié exhaustivement la question, estime qu'à cet égard les besoins prioritaires pour le Grand Montréal s'élèvent à 14,5 milliards de dollars.

C'est avec satisfaction que la Ville de Montréal a accueilli, en avril dernier, l'intention du gouvernement d'ajouter un fonds de 1 milliard de dollars récurrent à partir de 2019 dédié au transport collectif. Toutefois, les modalités prévues, notamment le fait que les projets devront obligatoirement être réalisés en partenariats publics-privés par l'entremise de PPP Canada et qu'ils seront attribués au mérite sans que nous en connaissions au préalable les modalités exactes, nous préoccupent. La Ville de Montréal insiste pour rappeler l'importance d'une approche souple et inclusive dans la mise sur pied des programmes d'aide. Il est essentiel que les projets qui seront réalisés en partenariat avec la Caisse de dépôt et placement du Québec soient admissibles à ce programme. Également, ces fonds devraient être accordés en fonction de l'achalandage.

Depuis 2006, les fonds fédéraux tripartites ont certainement servi les Montréalais. Au total, la Ville de Montréal a reçu près de 512 millions de dollars en subventions fédérales entre 2006 et 2014. Ceci comprend les subventions reçues dans le cadre des programmes du Fonds Chantiers Canada et de la taxe d'accise sur l'essence. La vaste majorité de ces sommes a été utilisée dans les infrastructures d'eau. La Société de transport de Montréal a pour la même période reçu plus de 340 millions de dollars.

Bien qu'appréciée, l'aide fédérale s'est avérée, à certains égards, difficile à obtenir. D'une part, cette difficulté s'explique par la lenteur des démarches menant à la signature d'une entente entre les instances fédérale et provinciale. Sans imputer la faute à l'une ou à l'autre de ces instances, nous souhaitons rappeler que cette situation pénalise les municipalités québécoises comme Montréal qui, dans l'attente, ne peuvent procéder à la réalisation des travaux souhaités. La Ville de Montréal, de même que l'UMQ, ont déploré cette situation en maints endroits. Nous profitons de la présente tribune pour réitérer notre appel à ce que les prochaines ententes se signent rapidement.

Par ailleurs, il importe également de souligner les difficultés d'opérationnalisation de certains programmes passés. Par exemple, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et le Fonds Chantiers Canada-Québec nécessitaient une programmation définie à l'avance. Or, la réalité sur le terrain en a souvent décidé autrement, ce qui obligeait des modifications aux programmations initiales, ajoutant ainsi délais et complexité à des mécanismes déjà complexes.

En revanche, le fonds de la taxe d'accise sur l'essence qui, au Québec, chemine par l'entremise du Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec est permanent et indexé. Il fournit un investissement prévisible à long terme et présente des balises claires et souples. À notre avis, ce modèle devrait guider le fonctionnement des autres fonds d'aide fédéraux aux municipalités.

En conclusion, j'aimerais réitérer l'importance du partenariat entre le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et la Ville de Montréal pour la réalisation des projets d'infrastructures. Montréal doit pouvoir jouer son rôle de métropole économique. Ce rôle passe par des infrastructures performantes et sécuritaires et par un système de transport collectif efficace.

• (1640)

Il est primordial que le gouvernement fédéral continue d'appuyer son action par la mise en oeuvre de programmes d'aide souples, prévisibles et à long terme. Si on investit dans la métropole québécoise, c'est tout le Canada qui en ressort gagnant.

Je vous remercie de votre attention.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Perez.

Nous allons passer à M. Mai, pour cinq minutes.

[Français]

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

Je remercie également les témoins de prendre part à la réunion d'aujourd'hui, entre autres ceux de Vancouver et de la Ville de Montréal. Je vais commencer par la Ville de Montréal.

Monsieur Perez, vous avez mentionné certains défis — et c'est le moins qu'on puisse dire — concernant le transport collectif. Vous avez aussi parlé du fonds annoncé par le gouvernement et souligné certains problèmes, notamment le fait qu'il s'agit d'un PPP et que c'est au mérite. Vous n'êtes pas le seul à avoir exprimé des inquiétudes. Dans le cadre de ce comité, nous avons entendu plusieurs représentants de municipalités se plaindre du manque d'information sur les modalités et les critères entourant les fonds alloués.

Avez-vous obtenu plus d'information? Quelles sont vos inquiétudes concernant la façon dont les fonds seront alloués, par exemple à la Ville de Montréal, alors que les critères ne sont pas encore bien établis?

M. Lionel Perez: Je vous remercie de cette question.

Comme je l'ai souligné pendant mon allocution, c'est effectivement une préoccupation. L'expérience nous démontre que, dans certaines situations, le fait que certains critères ne soient pas développés et débattus en amont crée un vide et une complexité au sein du processus. Au fur et à mesure que ce dernier avance, on découvre des nouveautés. Nous pensons par conséquent que le fait de disposer de toute cette information à l'avance bénéficiera non seulement à Montréal, mais aussi à l'ensemble des municipalités.

Par ailleurs, cette situation rend plus complexe la situation avec le gouvernement du Québec, par lequel nous devons évidemment passer. Les négociations retardent la mise en oeuvre de plusieurs programmes potentiels. Avoir des fonds supplémentaires est toujours bienvenu, mais nous croyons qu'avec davantage de souplesse et d'éléments connus en amont, tout le monde sera avantagé.

• (1645)

M. Hoang Mai: En effet. Vous avez parlé de cas complexes auxquels vous avez dû faire face.

Avez-vous des exemples concrets de situations où la complexité des mécanismes a retardé les choses ou même fait avorter certains de vos projets?

M. Lionel Perez: Je vais aborder la question et Mme Morissette pourra ensuite donner des exemples concrets tout en ajoutant des détails.

Je me rappelle un exemple dont nous avons eu l'occasion de discuter. Dans le cadre d'un projet, nous devions créer quatre bassins de rétention. Nous avons pu conclure une entente afin de faire avancer le dossier. Or par la suite, de nouvelles situations se sont présentées et ont compliqué le tout.

Je vais demander à Mme Morissette d'ajouter certains détails.

Mme Chantal Morissette (directrice, Service de l'eau, Ville de Montréal): Concernant ces programmes, on parle de projets subventionnés par le Fonds Chantiers Canada-Québec. Je ne me souviens plus s'il s'agit du volet Grandes villes ou du volet Grands projets. Il faut s'entendre très longtemps à l'avance avec les ordres de gouvernement sur les protocoles de financement. Il y a peu d'information au moment où les protocoles d'entente sont signés, mais à mesure que les projets avancent, des estimés sont refaits.

Dans le cadre de ces protocoles d'entente, il arrive qu'on manque d'argent pour terminer le projet, même si le protocole a été signé et qu'il y a eu des estimés, par exemple en 2005. Les projets ne sont pas encore réalisés, et l'on se retrouve par conséquent dans une situation où, pour arriver à réaliser l'ensemble des activités des projets, il faut soit rouvrir les protocoles soit chercher d'autres sources de financement. C'est un exemple précis de situations auxquelles nous faisons face.

M. Hoang Mai: D'accord. Vous parlez d'une approche souple, et je présume que vous privilégiez la question de la taxe d'accise, ou plutôt le mécanisme

Pouvez-vous nous parler de l'investissement? Dans votre présentation, vous avez dit, je crois, que la majorité des fonds avait été investie dans le traitement des eaux usées pour ce qui est de la taxe d'accise.

Pensez-vous que c'est encore une nécessité ou, au contraire, que cette question a été réglée et que vous pourrez investir dans d'autres domaines?

On nous a aussi parlé de la culture. Le maire de Gatineau, par exemple, a mentionné que les fonds manquaient notamment du côté des bibliothèques.

M. Lionel Perez: Il est certain que la Ville de Montréal veut privilégier la réhabilitation des infrastructures importantes, notamment les infrastructures souterraines et de voirie, sans exclure le transport en commun ou d'autres installations municipales. Nous avons quand même un important déficit d'actifs à cet égard, qui s'explique par différentes raisons.

Depuis son établissement, le Fonds Chantiers Canada nous accorde des montants importants afin que nous puissions investir et rattraper ce déficit. Néanmoins, à ce jour, notre déficit en matière d'infrastructures d'eau, par exemple, est d'environ 3 milliards de dollars, et il est de trois quarts à un milliard de dollars en ce qui concerne la voirie. Nous recevons des montants importants.

Avec notre Programme montréalais d'immobilisations, nous visons à investir 75 % dans des infrastructures existantes et à nous limiter à 25 % dans les nouvelles installations et infrastructures, justement pour nous assurer qu'il y a un équilibre entre l'entretien adéquat de nos infrastructures existantes et le rattrapage de ce déficit.

En 2015, pour une première fois depuis l'histoire moderne, la Ville de Montréal a réduit son budget, qui est de presque 5 milliards de dollars, afin de démontrer qu'elle fait le travail qu'elle a à faire.

M. Hoang Mai: Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Monsieur Leung, vous avez cinq minutes.

M. Chungsen Leung: Merci, monsieur le président.

Vous savez, le gouvernement fédéral comprend tout à fait l'importance du transport en commun pour son avantage économique, pour son moteur économique, pour le fait que, à mesure que nous progressons, il réduira la pollution, et pour la santé des Canadiens. Dans notre budget de 2015, nous avons annoncé un

fonds pour le transport en commun qui tient compte de ce problème. Je pense que, lorsque nous disons que nous injectons de l'argent dans le transport en commun et que l'objectif que nous visons est un financement durable et à long terme, la plupart des municipalités sont enchantées.

Toutefois, laissez-moi souligner quelque chose. Prenons l'exemple de Vancouver, avec laquelle j'ai une certaine expérience. En 1986, je faisais partie de l'équipe chargée d'aider à construire l'Expo Line. À cette époque, le coût moyen par kilomètre était de 25 millions de dollars. Je crois maintenant comprendre, d'après ce qu'affirment mes collègues, que la construction de cette nouvelle ligne de transport en commun s'élèvera à environ 300 millions de dollars. Cela signifie que, sur une période de 30 ans, les coûts ont été multipliés par 12, soit une augmentation d'environ 400 % par décennie ou de 40 % par année.

Il est clair que ce n'est pas quelque chose de durable. À mesure que nous construirons davantage de réseaux de transport en commun, les revenus que nous tirerons de l'essence — compte tenu d'une utilisation réduite de l'automobile, nous l'espérons — vont diminuer; pourtant, nos dépenses liées aux réseaux de transport en commun augmentent. Je veux connaître l'avis des exploitants de service de transport en commun: afin de maintenir cette durabilité, à quels autres modèles ou modes de financement songez-vous?

Je vais vous donner un exemple de ce à quoi je fais allusion. Y a-t-il des changements au chapitre de l'intensification? Des changements sont-ils apportés à une société de transport en commun qui émet des obligations? Y a-t-il des indications d'arrêts de transport en commun chez les promoteurs pour tirer une valeur plus élevée de ces sociétés de développement? J'aimerais connaître votre opinion concernant la façon dont vous allez faire avancer le nouveau modèle de financement du transport en commun et sa durabilité.

• (1650)

Dre Penny Ballem: Merci beaucoup, monsieur le député.

Tout d'abord, je vais seulement aborder certaines des dernières choses que vous avez mentionnées, puis je vais céder la parole à mon collègue de TransLink, qui abordera le coût de construction.

Tout d'abord, nous avons recours à toute une diversité de sources de financement différentes. En ce moment, pour financer le transport en commun à Vancouver et dans la région, nous avons recours à une combinaison d'impôts fonciers et, à Vancouver, à des redevances sur les coûts engagés par les promoteurs et à des contributions négociées dans le cadre du développement. Évidemment, nous utilisons des revenus. Nous avons recours aux subventions d'autres ordres de gouvernement. Vancouver a établi un programme d'obligations très actif dont la ville se sert pour financer la majeure partie de ses infrastructures. Certains de nos services publics sont financés par le paiement à l'utilisation, mais c'est loin d'être le cas pour l'ensemble.

Nous avons diverses sources de financement. Une taxe de stationnement contribue aux recettes de TransLink. Je vais demander à M. Cummings de donner plus de détails à ce sujet.

Comme je l'ai dit plus tôt, nous croyons qu'un bon réseau de transport en commun qui est cohérent et intégré dans l'ensemble de notre région profite à tout le monde, qu'on l'utilise ou non. Il profite aux gens qui transportent des biens, puisque les routes sont moins congestionnées. Il profite également aux personnes qui doivent conduire une automobile.

Vous avez mentionné la taxe sur l'essence. Nous profitons vraiment du fonds de la taxe sur l'essence et de sa croissance depuis sa mise en place. Il s'est stabilisé récemment, partiellement en raison du fait que, à Vancouver seulement, nous avons réduit le nombre d'automobiles qui se rendent au centre-ville grâce à notre transport en public très efficace.

On ne peut pas dépendre d'une seule source. Les incitatifs et les mesures dissuasives créeront des faiblesses dans une source de financement après de nombreuses années. Alors, nous avons recours à un éventail de sources, et nous croyons que c'est approprié si nous voulons poursuivre notre investissement soutenu dans les transports.

Je vais céder la parole à M. Cummings, qui vous donnera quelques détails de plus.

M. Fred Cummings (vice-président, Gestion de l'infrastructure et de l'ingénierie, TransLink, Ville de Vancouver): Nous bénéficions d'un vaste éventail de sources de financement pour notre exploitation. Nous suscitons probablement l'envie de nombreuses autres administrations. Évidemment, nous obtenons une grande quantité de fonds à même les boîtes de perception, mais nous avons également accès à l'impôt foncier, à la taxe sur les carburants, une redevance d'hydro-électricité ainsi que l'impôt foncier mentionné par Penny. Avec un peu de chance, d'ici quelques semaines, nous allons apprendre que nous obtiendrons une autre augmentation de 0,5 % sur la taxe de vente dans la région afin d'aider à financer nos infrastructures.

De surcroît, nous avons bénéficié au fil des ans du programme d'infrastructure que le gouvernement fédéral a apporté à notre organisation. Au cours des 10 à 15 dernières années, nous avons obtenu plus de 2,1 milliards de dollars versés directement à notre organisation, qui nous ont aidé à financer ces infrastructures et qui ont grandement contribué à l'élimination du déficit au chapitre du financement des infrastructures.

Si je puis me permettre, je vais seulement aborder votre première question concernant l'augmentation des coûts au fil du temps. Il ne fait aucun doute que les coûts de construction ont augmenté au fil du temps. Nous avons observé cette accélération des coûts liés au travail structurel civil.

Je peux donner certains exemples actuels concernant la ligne Evergreen, où le coût par kilomètre est d'environ 75 à 80 millions de dollars, et cela comprend les stations. Si on inclut les travaux liés au tunnel, ce coût s'élève à environ 110 millions de dollars par kilomètre. La comparaison des 25 millions de dollars au coût de la ligne Evergreen est probablement une comparaison plus valide au fil des ans. Sur une période de 30 ans, les coûts sont montés en flèche, bien sûr, mais probablement pas dans la même mesure que les 300 millions de dollars. Ce coût par kilomètre que vous avez mentionné est probablement celui du prolongement de la ligne du SkyTrain jusqu'à Broadway, et l'ensemble de cette ligne est souterraine. Les coûts liés aux lignes de métro sont très élevés. Nous savons tous que cela coûte cher que de creuser des tunnels. Le fait qu'il s'agit de la technologie du SkyTrain ou de celle du SLR n'a pas vraiment d'importance; si les infrastructures sont souterraines, elles coûtent cher.

• (1655)

M. Chungsen Leung: Je devrais...

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

M. Jerry Dobrovolny (directeur général par intérim de l'ingénierie, Ville de Vancouver): J'ajouterais seulement que les

coûts associés à Broadway comprennent également du matériel roulant pour l'ensemble du réseau, des wagons de SkyTrain supplémentaires pour le réseau du SkyTrain en entier.

La Ville fait deux ou trois autres choses. Nous avons procédé à l'achat stratégique de propriétés situées le long de la ligne pour tous les endroits où une station sera nécessaire. Le corridor est dans l'emprise routière. Puis, là où commence la ligne Broadway, nous avons négocié avec le promoteur afin que des terrains soient fournis pour les échafaudages et tous les besoins liés à la construction au début du projet. Nous avons été proactifs pour ce qui est d'obtenir les terrains et l'emprise de chemin de fer afin que ces éléments ne deviennent pas des coûts supplémentaires du projet. Ce sera notre contribution au projet.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Kellway, vous avez cinq minutes.

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Chers témoins, merci de votre présence aujourd'hui.

J'ai été frappé par les déclarations de ma collègue, Mme Davies, au sujet des files d'attente pour les autobus. En tant que député de Toronto, je sais que nous connaissons des situations semblables dans notre réseau de métro. Là où je vis, on peut se tenir sur la plateforme et attendre que deux ou trois trains passent avant qu'une place se libère, et cette place est à peine suffisante pour qu'on puisse s'y glisser, et on se retrouve dans une position très inconfortable.

Comme le besoin de transport en commun est très immédiat à Vancouver et dans d'autres villes partout au pays, je me demande ce que vous pensez du fonds du gouvernement destiné au transport en commun, dont nous ne recevons aucun argent cette année, ni l'an prochain, 250 millions de dollars la troisième année, 500 millions de dollars, puis nous atteignons le milliard de dollars vers la période où nous retournerons en élection, en supposant que le gouvernement sera majoritaire et selon le cycle habituel.

Cela m'avait déjà frappé, de même que le contexte des dépenses associées à ces lignes, comme Evergreen et Broadway. Supposons — disons — que, dans trois ans, nous finissons par toucher un peu d'argent du fonds destiné au transport en commun, 250 millions de dollars par année à l'échelle nationale — je suppose qu'on ne sait pas si Vancouver bénéficierait d'une part de ce financement, puisqu'on ne sait pas encore clairement comment il sera réparti, mais supposons, pour le moment, que vous touchez votre part, quelle qu'elle soit —, savez-vous quelle part de ce financement serait destinée à votre réseau et ce que vous pourriez obtenir, si je puis m'exprimer ainsi, en échange de cette somme d'argent?

Dre Penny Ballem: Merci beaucoup, monsieur le député.

Eh bien, le coût total de notre projet en dollars actuels est d'environ 2 milliards de dollars. Comme l'a indiqué M. Dobrovolny, c'est tout compris. Ce coût comprend le matériel roulant, la construction et toutes les infrastructures connexes qui sont associées à l'expansion du réseau. Selon notre expérience, l'argent est habituellement fourni à parts égales par le gouvernement fédéral, la province et la région locale. Je pense que le Fonds destiné au transport est certes un ajout dont nous sommes très heureux. Il y a encore une incertitude considérable à l'égard de la façon dont il va fonctionner et, selon des représentants de Transports Canada, il s'agit d'un fonds de financement, c'est-à-dire pas un fonds réel. Selon moi, l'une des choses les plus importantes pour les municipalités, c'est que la différence entre le financement et les actifs est vraiment importante. Nous avons accès au financement à de très bons taux par l'intermédiaire de la ville, alors il est d'une importance cruciale pour nous de comprendre ce que cela signifie en réalité, quelles seront les conséquences sur la ville et comment établir nos plans en fonction de ces éléments.

Comme l'a mentionné le représentant de Montréal, nous devons tenir compte de très nombreux éléments avant de pouvoir réellement mettre en oeuvre un projet et le faire avancer. Notre plan est décennal, alors nous devons connaître avec certitude, le plus rapidement possible, le montant du financement, la forme qu'il prendra et sa signification pour la ville et savoir comment la contribution du gouvernement fédéral sera versée et quel est le profil de ce flux net de trésorerie afin que nous puissions ensuite comprendre ce que va faire la province, s'il s'agira d'un PPP. Cela change complètement vos processus d'approvisionnement. C'est extrêmement complexe. Je pense que toutes les municipalités seraient d'accord pour dire que, plus on a de certitude et plus le processus est clair, simple et rationalisé, mieux nous pouvons dresser le plan et nous rendre compte de la façon dont cela va fonctionner, puis l'intégrer dans nos échéanciers cruciaux.

Vous avez vu les files d'attente sur Broadway. Elles y sont actuellement. Elles y sont depuis des années. C'est très critique, et certains des ajouts vont empirer cette situation, si nous ne faisons pas avancer ce projet.

Pour l'expliquer le plus simplement possible, il s'agit de clarté, de certitude, de processus simples; il faut vraiment comprendre quelle est la nature de cette possibilité vraiment importante que le Fonds destiné au transport semble présenter pour nous, afin que nous puissions ensuite intégrer cela dans nos plans.

● (1700)

M. Matthew Kellway: J'ai étudié ce à quoi ressembleraient 250 millions de dollars entre les mains de Toronto et de notre TTC. Je pense avoir fait le calcul en supposant que, dans la grande loterie qui découlera de ce programme, nous obtiendrions peut-être — si nous recevons une part équitable — 20 millions de dollars dans trois ans pour le transport public de la ville de Toronto. J'apprécie l'argument que vous avez avancé, si je le comprends correctement, selon lequel vous ne savez tout simplement pas comment tout cela va fonctionner et vous n'arrivez pas à le chiffrer.

C'est dommage que M. Vrbanovic ait dû nous quitter. J'ai trouvé qu'il avait apporté une contribution très importante à la discussion aujourd'hui en mettant ce genre de financement dans un contexte mondial et en nous permettant de comprendre que, ce qui est en jeu, c'est l'avenir d'une croissance économique très importante et du développement à l'échelle mondiale ainsi que les répercussions mondiales, comme le corridor de l'innovation. Dans ce genre de contexte, je regarde le financement en fin d'exercice proposé par...

Le président: Désolé, votre temps est déjà écoulé. Pourriez-vous conclure, s'il vous plaît.

M. Matthew Kellway: Oui.

Merci beaucoup, monsieur le président. Je vous en suis reconnaissant.

Quelles sont vos réflexions au sujet de la contribution apportée par M. Vrbanovic aujourd'hui et du contexte mondial dans lequel il place les villes et l'importance de l'investissement dans les infrastructures pour le caractère concurrentiel des villes canadiennes?

Dre Penny Ballem: Merci, monsieur le député.

Je pense que la FCM s'est bien acquittée de la tâche consistant à fournir ce type d'information au comité et au gouvernement fédéral. Essentiellement, les municipalités détiennent 60 % des infrastructures, et nous avons de nombreux secteurs d'activité, comme vous l'avez entendu dire aujourd'hui. Nous traitons l'eau et les déchets solides. Nous nous occupons de tous les systèmes de transmission que supposent des choses de ce genre. À Vancouver, nous sommes en train de séparer tous nos égouts. C'est un projet de plusieurs années, et, dans le passé, sans financement fédéral, nous n'avons pas été en mesure de continuer de respecter les exigences prévues par la loi.

Notre secteur d'activité est large, et nous avons grandement besoin des investissements des autres ordres de gouvernement et de la capacité d'organisation qu'ils nous offrent pour pouvoir garder nos infrastructures à jour. Vous pourriez examiner les infrastructures de transport en commun qui existent un peu partout dans le monde, et, si vous jetez un coup d'oeil sur celles qui sont proposées dans bien des municipalités du Canada, les retombées économiques de ces investissements sont très claires. Si vous regardez ce qui se passe en Asie, qui est un important partenaire commercial du Canada, et, chose certaine, de la Colombie-Britannique, là-bas, comme vous le savez, on investit des milliards de dollars à l'échelon national dans la construction d'infrastructures de transport en commun, parce qu'on sait qu'il est absolument essentiel de le faire pour stimuler l'économie et favoriser le succès des villes. La vaste majorité de la population vivra en ville. C'est important.

Nous avons hâte de connaître les détails du Fonds destiné au transport, et il s'agit assurément d'une occasion que Vancouver, notre région et TransLink voudront saisir pleinement.

● (1705)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Komarnicki, vous avez cinq minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Une chose qui m'a frappé, dans ce que vous avez dit, c'est que le réseau de transport en commun est fondamental pour votre économie. J'ai examiné l'un des diagrammes que vous avez présentés et qui a trait aux initiatives visant à réduire le nombre de véhicules sur les routes. L'entretien des routes coûte de l'argent. Si on peut réduire le nombre de véhicules, c'est quelque chose de positif.

Vous disiez que la demande augmente pour ce qui est du déplacement des gens, des travailleurs et des étudiants. Comme le programme, vous voulez que les transports en commun se caractérisent par la cohérence, la ponctualité et une assez grande certitude. La technologie nous permettant de savoir à quel moment l'arrêt aura lieu et comment nous rendre à l'endroit en question existe. Nous pouvons presque instantanément savoir où nous sommes.

Je m'attends à ce que vous me disiez que l'existence d'un fonds consacré au transport en commun est fondamentalement une bonne chose, puisque ce fonds permet d'essayer de régler le problème même que vous soulevez. L'autre aspect, ce serait de veiller à ce que vous puissiez compter sur un financement fiable, uniforme et clair, pour pouvoir vous en servir comme levier, entre autres. Si j'ai bien compris ce que vous avez dit, l'une des lignes coûtera 2 milliards de dollars, avec le matériel roulant et tout le reste; la troisième part est d'environ 700 millions de dollars, donc un peu moins.

Dre Penny Ballem: C'est exact.

M. Ed Komarnicki: Si vous étiez en mesure d'amortir ce coût sur 10 ans, cela commencerait à être réalisable, et vous envisageriez un coût de 70 ou de 80 millions de dollars.

Seriez-vous d'accord avec moi pour dire que le fait de donner accès aux villes à un fonds de la taxe sur l'essence qui, avec le rabais de TPS, est d'environ, 33 milliards de dollars sur 10 ans, en fonction essentiellement de leur population, de sorte que les grandes villes recevront plus d'argent, constitue vraiment la bonne façon de financer ces projets d'infrastructure? C'est un fonds qui s'assortit d'une assez grande certitude et qui est d'une assez grande taille également — 33 milliards de dollars, ou peut-être 53 milliards de dollars — et auquel vous auriez accès directement pour faire ce que vous voulez. Si vous avez accès au fonds de la taxe sur l'essence et à d'autres fonds ciblés, seriez-vous d'accord pour dire que c'est le modèle que nous devrions adopter et que cela vous offre effectivement la capacité de faire part d'une certaine créativité dans vos initiatives?

Dre Penny Ballem: Je trouve que la structure du fonds de la taxe sur l'essence est très élégante. Elle offre de la certitude aux municipalités, ce qui leur permet de planifier. La taxe sur l'essence remise à la région de Vancouver — pas à la Ville de Vancouver, puisque, comme je le disais, les 23 municipalités de la région versent cet argent à TransLink — correspond à quelque 122 à 125 millions de dollars par année, ce qui est un investissement très important.

Pour la seule Ville de Vancouver, qui ne représente que 25 % de la région, le coût de remplacement de nos infrastructures est de 20 milliards de dollars à ce moment-ci. Nous dépensons de 250 à 300 millions de dollars par année pour remettre nos infrastructures en état. Quelqu'un a mentionné le fait que les deux tiers environ de cette somme servent au renouvellement et à la remise en état, et que le tiers environ est consacré à de nouvelles infrastructures visant à permettre la croissance.

Ce n'est vraiment qu'une question de demande. L'accès à la taxe sur l'essence nous permet de planifier en fonction de celle-ci, et, dans le cas des transports en commun, de savoir que cela s'en vient et d'intégrer cela à notre plan.

Les fonds ciblés nous aident, et, si l'objectif est clair, que nous savons ce qu'ils ciblent, qu'ils sont maintenus et que nous savons quelle part va nous échoir, c'est utile aussi.

C'est simplement qu'il y a divers éléments complexes qui se superposent, comme nous le disions. Pour nous, en ce qui a trait au fait de simplifier les choses, plus les fonds sont maintenus pendant longtemps et plus une région donnée a une idée de ce à quoi elle peut avoir droit... et ensuite il y a les règles concernant les PPP à conclure ou non, ou encore la façon dont les décisions sont prises; chacun des éléments de ces décisions qui se superposent rend le problème encore plus compliqué. Si on ajoute à cela ce qui se passe à l'échelon provincial, il devient simplement très difficile de mener un projet à terme. Plus les provinces et le gouvernement fédéral assurent la

cohérence à ce chapitre et plus il est simple pour nous d'établir la prévisibilité... Cela donne d'excellents résultats.

● (1710)

M. Ed Komarnicki: Je comprends que, si les demandes sont examinées en fonction du mérite... et nous parlons des municipalités et des villes, qui, sur le plan des infrastructures de base, ont toutes des besoins.

Dre Penny Ballem: C'est exact.

M. Ed Komarnicki: Vous pourriez peut-être nous dire ce que vous pensez de cela. Si le processus est seulement fondé sur le mérite, on peut devoir faire quelque chose qui n'est pas nécessairement une priorité, alors que si le financement est simplement octroyé en fonction de la population, disons, on l'a.

Voulez-vous dire quelque chose là-dessus?

Dre Penny Ballem: Oui, je pense que la question du mérite est très importante, et je crois aussi qu'il est utile de définir le mérite. Si la définition est claire dès le départ et que nous savons sur quels éléments notre projet va être évalué, à tout le moins, tout le monde a les mêmes chances et peut évaluer les retombées positives d'un projet de façon juste et équitable dans l'ensemble.

M. Ed Komarnicki: J'ai une dernière question.

Au sujet des PPP, qui sont des arrangements évidemment assez complexes, avez-vous un service ou un groupe de gens au sein de votre organisation qui s'occupent exclusivement de ceux-ci?

Dre Penny Ballem: Nous avons établi une plateforme qui recoupe les secteurs opérationnels et est fondée sur les finances, afin de faire le travail exigé dans le cadre des PPP. Évidemment, il y a des différences. La complexité d'un PPP est fonction des activités du genre d'infrastructure dont il est question, mais nous sommes en train d'établir une plateforme très solide pour entreprendre cela et être en mesure de réagir.

L'autre chose que j'ajouterais, c'est que, idéalement, nous nous dotons d'un plan d'actifs pour de nombreuses années. La gestion des actifs par les municipalités s'est vraiment améliorée au cours des 15 ou 20 dernières années. Si nous voulons assurer un entretien adéquat, la certitude quant à la façon dont nous allons financer le remplacement des biens au fil du temps pour utiliser ce financement le mieux possible et, en retour, favoriser la croissance de notre économie, est vraiment une chose très cruciale, et elle l'est pour tous les ordres de gouvernement et pour le succès du pays.

Le président: Monsieur Yurdiga, vous avez les cinq dernières minutes.

M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Nous avons beaucoup parlé des réseaux de transport en commun, et je pense que personne n'a vraiment parlé des collectivités rurales situées en dehors des grands centres. Je connais une ville qui a un parc de stationnement incitatif visant à permettre aux gens qui vivent à l'extérieur de la collectivité de payer pour s'y stationner et d'utiliser le réseau de transport en commun. Les gens utilisent beaucoup ce système, que ce soit pour se rendre à un match de football, un match de hockey ou à une activité quelconque liée aux arts. Il y a un besoin dans les grands centres. Si je devais moi-même me rendre dans un grand centre que je ne connais pas bien, j'utiliserais ce service, parce que cela me semble sensé sur le plan économique.

Madame Ballem, est-ce que votre ville offre ce genre de service aux gens qui vivent à l'extérieur?

Dre Penny Ballem: Nous avons une autorité régionale responsable de la planification des transports, de la mise en oeuvre et de la prestation des services, alors je vais simplement demander à M. Dobrovolny d'aborder certains des points que vous avez soulevés.

M. Jerry Dobrovolny: Le plan du conseil des maires est complet, c'est-à-dire qu'il vise divers types d'infrastructures et de biens pour différentes parties de la région. J'entends par là qu'il y a un accroissement de 25 % du parc d'autobus total. Cela inclut de petites navettes vers les nouveaux quartiers qui sont situés le plus loin dans la région. Cela inclut des lignes d'autobus directes, comme à partir des stationnements incitatifs dont vous parlez et vers les gares, puis vers la ville. La taille peut varier dans les banlieues et dans les zones rurales. Il s'agit d'un type de transport en commun différent. Il y a des navettes communautaires, des autobus de 40 pieds et des lignes d'autobus directes. Vers le centre-ville, il y a les lignes rapides. Par ailleurs, l'accroissement du financement des routes et des améliorations apportées aux trottoirs et aux pistes cyclables est quatre fois plus important qu'avant.

Pour l'ensemble de la région, grâce aux améliorations apportées aux lignes d'autobus et aux lignes rapides, plus de 80 % de la population peut facilement marcher jusqu'à un moyen de transport en commun, mais il y a des différences selon l'endroit où on se trouve dans la région.

J'espère avoir répondu à votre question.

• (1715)

Dre Penny Ballem: Nous avons pas mal de stationnements incitatifs. Notre région est un cas intéressant, car il s'y trouve des zones urbaines très denses, comme Vancouver, puis beaucoup de terres agricoles et de collectivités éparpillées et séparées par de grandes étendues de terres cultivées et d'espaces verts.

M. David Yurdiga: Est-ce que la présence de stationnements incitatifs dans votre municipalité a fait augmenter l'utilisation du transport en commun? Ces stationnements sont-ils très utilisés? Je sais qu'il y a toujours du monde dans ceux que je connais. En réalité, on pourrait les agrandir, et encore plus de gens les utiliseraient.

M. Fred Cummings: Je peux probablement répondre à cette question.

L'utilisation a augmenté au fil du temps. Nous nous occupons de beaucoup de stationnements incitatifs dans notre région qui donnent accès aux lignes d'autobus ordinaires, aux lignes rapides et au réseau de transport ferroviaire. Avec le temps, nous avons cerné un besoin d'expansion, et nous allons continuer d'augmenter le nombre de stationnements. Le prix est un facteur très important également, ce qui est quelque chose d'intéressant au sujet des stationnements incitatifs. Lorsqu'on augmente le prix des stationnements, évidemment, l'utilisation commence à diminuer. Il y a un facteur économique très important qui entre en jeu lorsqu'il s'agit d'établir le bon prix pour ces installations. Le prix demandé ne permet pas nécessairement d'assumer le coût de l'infrastructure, mais il peut accroître l'utilisation et l'intégration. L'utilisation de nos stationnements incitatifs a augmenté progressivement.

Dre Penny Ballem: Je pense que notre région bénéficie énormément du fait que notre plan de transport est global, comme MM. Dobrovolny et Cummings l'ont dit. Il vise l'ensemble de la région et de nombreuses municipalités, ainsi que divers aspects du réseau de transport et du transport en commun.

M. David Yurdiga: Cela fait le tour de mes questions.

Merci.

Le président: Est-ce que quelqu'un veut utiliser le reste de son temps?

Allez-y, monsieur Mai, posez une question brève.

[Français]

M. Hoang Mai: Monsieur Perez, vous vouliez réagir lorsqu'on parlait de transport collectif. Je vous ai vu lever la main et je suis désolé qu'on ne vous ait pas donné la parole. Vous pourriez peut-être conclure là-dessus.

[Traduction]

M. Lionel Perez: Merci, monsieur Mai. Je vais profiter de l'occasion pour aborder deux ou trois choses.

Simplement pour le répéter, oui, notre préférence va à un financement sûr, durable, prévisible et établi selon une formule simple.

En ce qui concerne le fonds pour le transport en commun, une question qui a été soulevée concernait les types de modèles d'affaires et de financement qui existent.

L'une des choses que nous envisageons, c'est l'utilisation d'un fonds issu des fonds de pensions. Il y a actuellement un projet de loi à l'étude dans la province, le projet de loi 38, dans le cadre duquel le gouvernement du Québec permettra à la Caisse de dépôt d'investir dans des projets de ce genre au sein de la province. À l'heure actuelle, elle peut le faire à l'extérieur de la province, mais pas au sein de la province, alors c'est quelque chose qui, je crois... et nous devons nous assurer que le financement et les subventions du gouvernement fédéral permettent l'utilisation de ce modèle.

Pour ce qui est de l'autre élément, concernant les retombées économiques, je pense qu'il est important de souligner que, pour chaque dollar que le gouvernement fédéral investit dans les infrastructures, il récupère 20 ¢. Cela a contribué évidemment au PIB. Par ailleurs, toutes les études qui existent, que ce soit celles du Conference Board du Canada ou d'une quelconque autre organisation, la meilleure façon d'accroître la compétitivité sur le plan de la productivité, c'est d'améliorer nos infrastructures, et surtout nos routes.

J'aimerais aussi répéter bon nombre des choses qu'ont dites mes collègues de Vancouver.

L'autre chose, et je vais conclure là-dessus, c'est que nous devons vraiment nous assurer que le financement que nous avons reçu au cours des 10 dernières années est maintenu, qu'il continue d'être versé. Il est urgent de réagir. Il y a une convergence d'intérêts au sein de tous les ordres de gouvernement, qu'il s'agisse d'intérêts économiques, évidemment, ou liés à l'infrastructure. De cette façon, il va de soi que les Canadiens bénéficieront tous des avantages au bout du compte.

Le président: Merci beaucoup.

Les lumières clignotent. Nous devons aller voter.

J'aimerais remercier les gens de Montréal qui ont participé à la séance par vidéoconférence.

Merci beaucoup aux gens de Vancouver de s'être joints à nous en personne.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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