



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 004 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 3 octobre 2011

Président

M. Merv Tweed

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

Le lundi 3 octobre 2011

•(1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous et à toutes. Je vous souhaite la bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, réunion numéro quatre.

À l'ordre du jour aujourd'hui, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, il y a une étude de la stratégie nationale de transport en commun.

Nous accueillons aujourd'hui, de la Fédération canadienne des municipalités, M. Brock Carlton, chef de la direction et M. Adam Thompson, conseiller en politiques.

Je vous souhaite la bienvenue au comité. Je suis certain que vous avez suivi ce qui s'est passé. Je sais que vous avez témoigné assez souvent pour connaître la façon dont nous procédons.

Je vous cède la parole, et par la suite nous passerons aux questions.

M. Brock Carlton (chef de la direction, Fédération canadienne des municipalités): Excellent. Merci.

Bien sûr, nous sommes toujours intéressés à tout ce qui touche l'infrastructure, de sorte que nous sommes très heureux d'avoir été invités ici aujourd'hui.

Je dois dire que notre président, Berry Vrbanovic, un conseiller municipal de Kitchener, n'a pas pu être des nôtres. Il doit assister à une réunion du conseil municipal concernant d'importantes questions et, la démocratie locale lui tient beaucoup à coeur et il en va de même pour nos membres.

La FCM est la voix des administrations municipales depuis 1901. Nos membres représentent 90 p. 100 de la population canadienne. Nous comptons environ 2 000 membres d'un bout à l'autre du pays.

Les transports en commun sont la clé d'une économie forte et doivent faire partie d'un nouveau plan d'infrastructure fédéral à long terme. Pour compétitionner à l'échelle mondiale et protéger leur qualité de vie, les Canadiens devront avoir des villes et des collectivités dotées de réseaux de transport rapides et efficaces qui permettent de relier les entreprises à leurs clients, les travailleurs à leurs emplois et les collectivités aux marchés.

Dans un pays qui doit accroître sa productivité économique, l'engorgement routier étouffe l'économie, en ralentissant le déplacement des biens, des services et des personnes jusqu'à ce que plus rien ne bouge.

[Français]

Un récent rapport de Statistique Canada indique que les Canadiens passent chacun environ 32 jours par année sur la route pour se rendre à leur travail et en revenir. Cela représente quotidiennement plus de 75 minutes, en moyenne, dans les plus grandes villes du Canada. À Toronto, l'aller-retour pour le travail prend en moyenne 81 minutes.

Chaque heure que les Canadiens passent sur la route est une heure qu'ils passent loin de leur famille, de leur lieu de travail ou de leurs études.

La Chambre de commerce du Canada estime que la congestion routière coûte à l'économie de la région du grand Toronto 5 milliards de dollars par année en perte de productivité. Sur le plan national, ce chiffre est beaucoup plus élevé.

En cette période économique difficile, la perte de productivité nuit aux investissements effectués par tous les gouvernements pour permettre au Canada de sortir de la récession et améliorer notre compétitivité économique. Les embouteillages croissants dans nos villes sont une conséquence du déficit des infrastructures municipales du Canada. On retarde la réfection et la construction de l'actif le plus fondamental de nos collectivités.

•(1535)

[Traduction]

Pendant 25 ans, les Canadiens ont été témoins des symptômes de la croissance du déficit en matière d'infrastructures: les ponts qui rouillent, les routes qui se détériorent, les autobus et les métros encombrés en plus des avis sanitaires des municipalités incitant les gens à faire bouillir leur eau potable. Toutefois, après des décennies de sous-investissements, le Canada commence à faire face à son déficit en matière d'infrastructures municipales. Des investissements récents faits par les gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et les administrations municipales ont aidé les Canadiens à lutter contre la récession mondiale et à reconstruire des milliers de routes, de ponts, de systèmes d'aqueduc et d'autres infrastructures essentielles qui prenaient de l'âge.

La collaboration croissante d'Ottawa avec les municipalités a permis d'établir des politiques et des programmes à valeur ajoutée pour les Canadiens. Le plan Chantiers Canada et la pérennité du Fonds de la taxe sur l'essence sont des exemples d'outils de financement à long terme dont a besoin le Canada pour entretenir adéquatement ses infrastructures au cours des cycles de vie de 30, 50 ou 70 ans.

Nous devons protéger les acquis et faire fond des investissements récents visant à construire un pays qui peut soutenir les familles et les entreprises. Le plan d'infrastructures à long terme promis dans le dernier budget fédéral était essentiel pour nous permettre de réparer notre infrastructure vieillissante. Il doit comprendre des investissements en matière de transport en commun ainsi que des solutions pour lutter contre l'engorgement routier, afin de réduire les temps de déplacement et de relier les collectivités aux marchés croissants et aux nouvelles possibilités qui s'offrent à elles.

La pérennité du Fonds de la taxe sur l'essence fédéral permet d'investir dans les transports en commun, mais le coût élevé de la construction d'un système de transport moderne exige du financement distinct. La seule source de revenus distincts pour le transport en commun au Canada, soit la Fiducie d'investissement pour les transports en commun, a expiré en 2010. Les villes canadiennes ne disposent pas des outils nécessaires pour construire et réparer seuls les systèmes de transport en commun modernes, tout en étant responsables de la construction des routes et des ponts, tout en assurant les services de police et de pompiers et tout en assumant de nouvelles responsabilités, dont plusieurs proviennent d'autres paliers de gouvernements.

Puisque les collectivités ne disposent pas d'une part des recettes ni des taxes de ventes générées par la nouvelle croissance, elles ont été obligées d'accroître les taxes foncières, de réduire les services essentiels et, bien souvent, de reporter les réparations aux infrastructures. Le déficit en matière d'infrastructures qui en résulte est mauvais pour les familles, les entreprises et notre économie.

Un coup d'oeil rapide autour du monde — New York, Londres, Singapour — permet de constater que les villes qui disposent d'un important système de transport en commun ne sont pas obligées de se fier aux taxes foncières pour édifier ces systèmes.

[Français]

Tous les gouvernements doivent travailler ensemble, ainsi qu'avec le secteur privé, pour cerner les défis liés aux infrastructures du Canada. Ils doivent faire des investissements immédiatement afin de bâtir les routes, les réseaux d'aqueduc, les installations communautaires et les transports collectifs de qualité dont le Canada a besoin pour appuyer les familles, les entreprises et notre croissance économique future.

[Traduction]

Pour permettre aux gens de se déplacer efficacement, il faut faire preuve de bon sens et de collaboration entre les divers ordres de gouvernements. En fin de compte, en s'assurant que les Canadiens ont la capacité et la possibilité de se déplacer efficacement dans les villes et les collectivités, nous pourrions respecter toutes nos responsabilités liées à la prestation des services aux Canadiens.

Encore une fois, nous aimerions vous remercier de nous avoir invités et d'avoir pris le temps d'écouter les observations que je viens de vous présenter. Nous sommes prêts, monsieur le président, à répondre à toutes questions. Mais avant, j'aimerais signaler que je suis accompagné de M. Adam Thompson, notre conseiller en politiques qui s'est penché sur ces questions et qui pourra également vous répondre.

Le président: Merci, monsieur Carlton.

Monsieur Nicholls, sept minutes.

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Étant donné que les gouvernements passés et présents ont eu de la difficulté à améliorer la productivité dans notre économie, croyez-vous que notre stratégie nationale de transport en commun renforcerait la productivité de l'économie canadienne, et de quelle façon?

M. Brock Carlton: Nous croyons très fermement que les infrastructures constituent un fondement essentiel pour la compétitivité économique de notre pays. Dans le contexte des infrastructures et des discussions sur les engagements du gouvernement envers la planification à long terme des infrastructures, il est clair pour nous que le transport en commun constitue une composante incontournable de cet enjeu en général. Nous sommes d'avis qu'une approche vers le transport en commun qui est d'envergure nationale, fondée

sur des principes clés et appuyée par les ressources financières de tous les paliers de gouvernement et qui inclut, lorsque possible, les intérêts du secteur privé renforcera la compétitivité économique du Canada.

• (1540)

M. Jamie Nicholls: Quels sont certains des défis auxquels font face les petites et les grandes municipalités dans la mise en oeuvre de systèmes de transport?

M. Brock Carlton: Débutons par...

M. Jamie Nicholls: Désolé, c'est une grande question.

M. Brock Carlton: Oui, c'est une grande question, mais débutons par le fait que les municipalités si l'on examine les revenus d'impôt perçus au Canada par les différents paliers de gouvernement, les municipalités perçoivent 8 p. 100 de l'assiette fiscale, et ce n'est pas suffisant pour que les municipalités fassent tout ce qu'on attend d'elles, que ce soit en matière de transport, de routes, de ponts, de services policiers et de sécurité de la collectivité, et dans certaines provinces, de logement social. Les municipalités n'ont pas les ressources financières pour offrir toutes les choses qu'on attend d'elles.

M. Jamie Nicholls: Mais le gouvernement a mis en place la pérennité du Fonds de la taxe sur l'essence. N'est-ce pas suffisant pour répondre aux besoins des collectivités?

M. Brock Carlton: Cette pérennité du Fonds de la taxe sur l'essence est extrêmement importante comme appui financier pour les municipalités canadiennes. Elle n'est pas indexée, alors avec l'inflation qui s'accumule, la valeur de cette taxe sur l'essence diminue.

Deuxièmement, la taxe sur l'essence, bien qu'essentielle et prévisible, deux caractéristiques importantes, n'est pas suffisante pour couvrir les investissements nécessaires pour que nos systèmes de transport urbain soient à un niveau que l'on considérerait suffisant pour des villes modernes, concurrentielles, au XXI^e siècle dans un contexte de mondialisation.

M. Jamie Nicholls: Croyez-vous que les agences fédérales comme la Société canadienne d'hypothèques et de logement pourraient aider les municipalités à mettre en oeuvre des choses comme un développement axé sur le transport?

M. Brock Carlton: La direction du gouvernement fédéral en matière de transport urbain est essentielle. À chaque fois que nous avons un défi national du point de vue social, environnemental ou économique, nous croyons que le gouvernement fédéral a un rôle vraiment important à jouer. Le gouvernement fédéral et ses agences peuvent être des chefs de file en examinant les principes et les politiques nationaux, de même que l'allocation nationale des ressources, qui permettront de tirer profit des autres paliers de gouvernement et des autres acteurs. Mais pour en venir à l'essentiel de votre question, nous croyons que le gouvernement fédéral et ses agences ont un rôle de chef de file très important à jouer, non pas de façon isolée, mais en permettant à notre pays de concentrer son énergie d'une façon à améliorer notre qualité de vie et à nous rendre plus compétitifs économiquement.

M. Jamie Nicholls: Je pense que c'est tout, monsieur le président.

Le président: Voulez-vous partager votre temps avec quelqu'un d'autre?

M. Jamie Nicholls: Je vais partager mon temps avec M. Sullivan.

Le président: Vous avez quatre minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci.

Vous avez dit que c'était un problème que la taxe sur l'essence ne soit pas indexée. Je vais essayer de comprendre cela. Je comprends l'ampleur du fossé qu'il y a entre ce que fournit la taxe sur l'essence et ce qui est nécessaire pour les infrastructures, mais peut-être pourriez-vous nous en dire plus.

Par exemple, le projet « Big Move » proposé par Metrolinx à Toronto est évalué à environ 50 milliards de dollars sur 15 ans. La taxe sur l'essence ne représente qu'une petite fraction de ce montant pour la ville de Toronto, alors d'où viendra le reste de l'argent, et est-ce une situation représentative des grandes municipalités canadiennes?

M. Brock Carlton: Je ne peux pas vous donner une idée des chiffres. Ce que je peux vous dire, c'est que dans le cas du transport en commun, pour les raisons que vous décrivez, un financement dédié est essentiel. Les municipalités ne peuvent pas s'en tirer simplement avec la taxe sur l'essence et l'impôt foncier.

Une partie de votre question portait sur les autres possibilités qui permettraient de combler le déficit entre la taxe sur l'essence et les besoins, et l'impôt foncier est la plus importante de ces possibilités.

Comparativement à celles des autres pays de l'OCDE, les municipalités canadiennes dépendent beaucoup plus de l'impôt foncier. Au Canada, l'impôt foncier représente environ 60 p. 100 des revenus municipaux. Aux États-Unis, par exemple, c'est de 20 p. 100 à 25 p. 100, et dans les autres pays de l'OCDE, la norme est d'environ 30 p. 100. Nous dépendons fortement de l'impôt foncier; c'est l'autre grande source de revenu. Donc, la seule option est d'augmenter l'impôt foncier, ce qui alourdit le fardeau fiscal de tous les Canadiens.

Nous croyons que s'il y a un financement dédié au transport en commun dans le cadre d'un programme d'infrastructure à long terme, cela constituera un complément à la taxe sur l'essence qui fournira le type de ressources qui seront nécessaires à long terme pour surmonter ce genre d'obstacles.

• (1545)

M. Mike Sullivan: La taxe sur l'essence peut être utilisée pour toutes sortes d'infrastructures, n'est-ce pas? Ce n'est pas seulement pour le transport en commun. Certaines villes ont dit qu'elles allaient l'utiliser pour le transport en commun, mais si vous n'avez pas de tel système, vous pouvez toujours obtenir votre part de la taxe sur l'essence et l'utiliser pour les aqueducs, les égouts et les centres de loisir. Est-ce juste pour les villes qui ont de plus gros besoins?

M. Adam Thompson (conseiller en politiques, Fédération canadienne des municipalités): La taxe sur l'essence a toujours été prévue pour être l'enveloppe de financement du gouvernement fédéral qui était à long terme, prévisible, et surtout, pouvait s'adapter aux besoins des collectivités locales.

Vous avez raison de dire que dans les plus petites municipalités, de grands projets liés au transport en commun ne sont pas nécessaires. Dans ces cas, d'autres projets sont choisis par la voie démocratique, comme les aqueducs, les installations de traitement des eaux usées, les routes et les ponts, et les autres besoins municipaux.

En ce qui concerne la pertinence de la taxe sur l'essence, je réitère que c'est une pratique très importante de ce qui est idéalement un engagement du gouvernement fédéral envers les infrastructures municipales afin de fournir des sources de financement à long terme prévisibles. Dans cette optique, la taxe sur l'essence, à cause de la façon dont elle est gérée et conçue actuellement, permet de bien répondre aux divers besoins des municipalités. Mais comme Brock

l'a déjà dit, il n'y a pas d'indexation, et c'est pourquoi la FCM cherche à protéger son pouvoir d'achat pour les années à venir.

L' président: Merci.

[Français]

Monsieur Coderre, vous avez la parole.

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci, monsieur le président.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Ce n'est pas la première fois que nous avons l'occasion de discuter de ces dossiers.

Tout cela est un peu mêlant. On parle d'une stratégie nationale de transport en commun, mais il existe une réalité d'infrastructures et de fonds liée à cela. Privilégiez-vous une approche globale plutôt qu'une stratégie qui se limite strictement au transport en commun? Ne devrait-on pas plutôt trouver une nouvelle façon de gérer les relations entre les municipalités et les autres paliers de gouvernement? On parle ici de la première approche.

En ce qui a trait à la deuxième approche, je reconnais que les besoins se situent surtout dans les municipalités. Il faut réfléchir très sérieusement à un fonds indexé de la taxe sur l'essence. Cependant, en ce qui a trait à l'argent qui viendrait par la suite, par exemple du gouvernement du Canada, privilégiez-vous un fonds dédié ou un fonds consolidé? Si on crée un fonds dédié, vous devrez investir uniquement dans le domaine sur lequel on se sera entendu. S'il s'agit d'un fonds consolidé, il y aura, une fois de plus, la question de la relation entre les municipalités et le gouvernement relativement aux sommes versées par ce dernier.

Dans tout ce dont on discute, et dont on va éventuellement discuter, je sens qu'il y a un problème lié à la gouvernance — les rapports entre les paliers de gouvernement — et à la façon de faire la reddition des comptes.

J'aimerais d'abord que vous nous disiez quelle approche vous préférez. Par la suite, j'aurai d'autres questions plus spécifiques.

M. Brock Carlton: Nous pensons qu'il est essentiel d'avoir un fonds qui cible le transport en commun, dans le contexte des questions liées aux infrastructures globales.

Les municipalités ont des défis différents. Certains de ces défis ont trait au transport en commun et d'autres aux infrastructures sans être liés à la question du transport en commun.

Selon nous, il est essentiel d'avoir une perspective globale des questions liées aux infrastructures. D'ailleurs, on parle d'un plan à long terme pour les infrastructures. Dans ce contexte, nous pensons qu'il est essentiel qu'une partie cible la question du transport en commun.

L'hon. Denis Coderre: Évidemment, s'il n'y a pas d'infrastructures de base, il n'y a pas de transport en commun.

Comme vous l'avez mentionné et comme on a pu le constater — que ce soit le cas du pont Champlain ou celui d'autres ponts ou routes —, un problème se pose avec le temps: on a laissé tomber nos infrastructures parce qu'on n'a pas su renouveler le financement de façon adéquate.

Au Québec, on a enlevé les postes de péage. À l'époque, l'argent était versé aux infrastructures, en tout respect des diverses compétences. Dans le contexte de la relation de la Fédération canadienne des municipalités avec le gouvernement canadien, on a trouvé une solution. Cela avait commencé lorsque le premier ministre Paul Martin était au pouvoir. Par la suite, les redevances sont devenues permanentes après l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel. Comment doit-on aborder la question du financement?

Vous avez parlé de relations avec le secteur privé. Il faut penser à de nouvelles sources de financement. Privilégiez-vous, par exemple, qu'on s'entende sur une nouvelle façon d'aller chercher des fonds, grâce aux postes de péage, par exemple?

Doit-on faire comme aux États-Unis, où dans certains cas on a recours au financement électronique, un peu comme c'est le cas avec la route 407 à Toronto? Tout ça demande une relation très claire entre le fédéral et les municipalités. Or, on doit constater que, selon la Constitution, vous êtes une créature des provinces. On n'aime pas le dire, mais c'est la réalité. Comment vous débrouillez-vous pour qu'on puisse redéfinir le rôle des municipalités pour qu'une stratégie nationale puisse être efficace sur le plan du transport en commun?

• (1550)

M. Brock Carlton: Tout d'abord, malgré ce que dit la Constitution, le gouvernement a décidé de travailler avec les municipalités depuis plusieurs années, et ça fonctionne très bien. Toutefois, cela ne se situe pas à l'extérieur des relations avec les provinces et les territoires.

Il y a un lien entre le gouvernement fédéral et les municipalités. Ces dernières sont importantes pour le Canada et pour la croissance de notre économie. On ne parle pas des détails, comme les postes de péage. Nous disons que les infrastructures ont une très grande importance et qu'elles sont à la base de notre économie et de notre bien-être social et environnemental.

En ce qui a trait aux infrastructures, il revêt une certaine importance de cibler les questions liées au transport en commun. Nous devons orienter toutes les discussions vers une planification à long terme des infrastructures. Les municipalités et le gouvernement fédéral, avec les provinces et les territoires, doivent trouver une façon de travailler de concert, afin de répondre aux besoins des Canadiens.

Il faut un plan à long terme, un plan pour les ressources, soit une taxe sur l'essence indexée, soit un programme comme le Fonds Chantiers Canada, soit autre chose. Il faut trouver une façon de mettre sur la table les ressources afin de régler les questions liées aux infrastructures à long terme. Ce n'est pas une chose qu'on peut régler en quelques heures.

L'hon. Denis Coderre: Il faut toutefois être précis. Plus tôt, vous avez parlé d'embouteillages. C'est une réalité.

On peut philosopher longtemps, mais j'essaie de comprendre ce que voudrait dire concrètement une stratégie nationale du transport en commun. La relation entre le fédéral et les municipalités n'est pas bilatérale. Il y a aussi les provinces.

Par ailleurs, comment peut-on appliquer une stratégie nationale quand on veut avoir des normes? On ne peut pas établir de normes nationales. Vous avez parlé de Toronto. À Montréal, l'aller-retour pour le travail doit être rendu à 95 minutes, en plus des trous qu'il faut contourner.

Pensez-vous que l'on peut vraiment penser à une stratégie nationale pour régler des problèmes comme les embouteillages? Ne dites-vous pas plutôt:

[Traduction]

« Donnez-nous l'argent et nous nous en occuperons? »

[Français]

M. Brock Carlton: Je crois que la stratégie n'est pas nécessairement le plus important; ce sont plutôt les principes. Si on a les principes globaux importants, on peut parvenir aux résultats qui sont importants sur le plan local. Cela veut donc dire qu'on part

des principes, des idées, de la planification et du financement à long terme. C'est un principe important.

Le deuxième élément est la prévisibilité. Si on veut financer les infrastructures ou le transport en commun, il faut avoir un processus de financement prévisible à long terme, comme la taxe sur l'essence. On sait que la taxe sur l'essence est prévisible.

• (1555)

L'hon. Denis Coderre: On sait à quoi s'attendre, en effet.

M. Brock Carlton: Le troisième principe est qu'il doit y avoir une certaine flexibilité afin qu'il y ait des principes nationaux et une perspective nationale, mais il faut aussi la flexibilité pour avoir des solutions différentes à Toronto et à Vancouver. On peut tâcher d'obtenir des résultats à l'échelle locale, mais dans le contexte des principes nationaux.

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre, c'est à vous.

[Traduction]

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Merci beaucoup d'être devant nous aujourd'hui.

Je peux vous dire quel pourcentage du PIB le gouvernement fédéral représente. C'est de 13 p. 100 à 15 p. 100. La variation est causée par le plan d'action économique, qui représentait une augmentation de 2 p. 100 des dépenses du gouvernement fédéral de façon temporaire, mais maintenant cela est terminé, et nous sommes de retour à environ 13 p. 100 du PIB. Les dépenses des administrations municipales représentent actuellement quel pourcentage du PIB?

M. Brock Carlton: Je ne peux pas vous donner un pourcentage; je n'ai pas ce chiffre. Mais en général, les achats par les administrations municipales représentent environ 100 millions de dollars par année.

M. Pierre Poilievre: Pas les achats. Les dépenses.

M. Brock Carlton: Je ne sais pas. Je n'ai pas la réponse à cette question.

M. Pierre Poilievre: Pourriez-vous vous engager à la trouver pour nous?

M. Brock Carlton: Je pense que nous pouvons probablement l'obtenir, oui.

M. Pierre Poilievre: Quel est le niveau de dépense par habitant de la municipalité moyenne au Canada?

M. Brock Carlton: Je ne sais pas. Nous allons trouver cette réponse pour vous également.

M. Pierre Poilievre: Est-ce que les dépenses des administrations locales ont augmenté ou diminué au cours des dernières années?

M. Brock Carlton: Les dépenses des administrations locales ont augmenté, j'imagine, avec l'augmentation du coût de la prestation des services, la mise à niveau ou l'entretien des infrastructures, et le transfert des responsabilités qui a forcé les municipalités à mettre plus de ressources dans des domaines qui n'étaient originalement couverts par l'impôt foncier.

M. Pierre Poilievre: D'après les statistiques fournies par la Bibliothèque du Parlement, les recettes des administrations municipales par habitant sont passées de 1 947 \$ en 1985 à 3 881 \$ en 2010. Il serait intéressant de savoir quelle part de cette augmentation est attribuable à l'inflation, mais ce qu'on sait, c'est que les recettes des municipalités ont augmenté de façon faramineuse. Les causes de cette augmentation sont le remboursement de la taxe sur l'essence, du jamais vu, dont jouissent les municipalités et l'accroissement des taux d'impôts municipaux, qui s'est fait à un rythme plus important que l'inflation.

D'autre part, nous savons que les contributions du gouvernement fédéral au projet d'infrastructure ont atteint des niveaux records. Je ne comprends donc pas pourquoi vous êtes en difficulté financière. Pourquoi les municipalités se disent-elles au bord du gouffre alors que leurs recettes ont augmenté de façon dramatique?

M. Brock Carlton: Je n'ai pas les montants que vous avez cités. Je dirais également qu'il faut s'assurer de comparer les augmentations, en pourcentage, des recettes des gouvernements fédéral et provinciaux d'une part et des municipalités d'autre part. Je pense qu'on pourrait vous fournir ces données également, mais je ne peux pas me prononcer sur les sommes que vous avez citées.

Pour ce qui est de votre question, il est évident que les municipalités assument de plus en plus de responsabilités en matière d'infrastructure, d'activités policières pour assurer la sécurité des collectivités, de logement, etc. Si vous voulez quantifier la chose, on peut dire que les responsabilités augmentent à un rythme accéléré par rapport aux recettes, qui selon vous sont en augmentation.

M. Pierre Poilievre: Je ne suis pas convaincu. Vous n'avez mentionné que deux choses: les routes et les activités policières. Très bien. Mais les routes et les policiers existaient en 1985 ce qui veut dire qu'il fallait bien qu'un financement y soit consacré. Pourquoi les activités policières coûteraient-elles plus aujourd'hui qu'en 1985? Pourquoi la construction et l'entretien des routes coûtent-elles plus cher aujourd'hui? Il y a l'inflation, certes, mais elle est contrebalancée par l'augmentation des impôts fonciers. Il fallait bien financer les infrastructures que vous avez mentionnées en 1985. Donc pourquoi dites-vous qu'on assiste à un accroissement faramineux des coûts?

M. Brock Carlton: Adam répondra en partie à votre question. Mais permettez-moi de corriger quelque chose: on ne peut pas dire que le coût des infrastructures a augmenté au même taux que l'inflation, environ, et que les impôts fonciers ont augmenté au même rythme. On doit financer de plus en plus de choses grâce aux impôts fonciers bien plus que ce que représente l'inflation parce qu'on a imposé davantage de responsabilités aux municipalités. L'argent généré par les impôts fonciers sert donc à financer beaucoup de plus services et à répondre à beaucoup plus d'attentes de la part des citoyens qu'à l'époque de leur création ou même en 1985.

Par exemple, dans le rapport que nous avons rédigé il y a un an environ sur le filet de sécurité sociale du Canada, nous constatons que les municipalités sont responsables de la prestation de services qui relève du filet de sécurité sociale alors qu'au départ ce n'est pas à cela que devait servir les impôts fonciers. On peut donc dire que les impôts fonciers servent à financer de plus en plus de choses.

• (1600)

M. Pierre Poilievre: Il est vrai que les gouvernements provinciaux ont refilé certaines de leurs responsabilités aux municipalités. Par contre on peut dire que le gouvernement fédéral a fait plus que sa part et ne s'est aucunement délesté de ses responsabilités.

M. Brock Carlton: On ne va pas entrer dans les détails de qui se décharge de ses responsabilités parce que ce que vous dites est vrai: dans une large mesure les provinces se délestent de leurs responsabilités. Ce que j'essaie de vous faire comprendre c'est que les recettes générées par les impôts fonciers doivent aujourd'hui financer beaucoup plus de choses qu'en 1985.

Voulez-vous...?

M. Adam Thompson: Oui.

Je suis désolé, nos données les plus récentes sont un petit peu désuètes. Puisqu'elles datent de 2008. Entre 1996 et 2006, c'est-à-dire sur une période de 10 ans, l'ensemble des recettes municipales a crû d'environ 17 p. 100, les revenus fédéraux, d'environ 29 p. 100 et les revenus provinciaux et territoriaux, d'environ 34 p. 100, je crois. C'est une augmentation non négligeable, même si, en même temps l'économie et l'inflation ont connu une croissance d'environ 30 p. 100.

Ce que cela veut dire, c'est que les recettes des municipalités ont effectivement augmenté pendant cette période. Mais pas autant que l'expansion économique et la croissance démographique. En fait, notre pouvoir de dépenser a diminué. En plus, les services dont nous étions...

M. Pierre Poilievre: Je reçois beaucoup de plaintes au sujet des impôts fonciers. Même si je suis un député fédéral, les gens viennent à moi pour se plaindre. Ce qu'ils disent, c'est que constamment, depuis toujours, les impôts fonciers ont augmenté plus rapidement que l'inflation. La croissance de la population devrait se financer elle-même, parce qu'il y a des frais de développement payés par les constructeurs, et à chaque fois qu'une nouvelle maison est construite, il y a un nouveau payeur d'impôt foncier qui envoie un chèque à l'hôtel de ville. En plus, vous avez eu le transfert de la taxe sur l'essence, qui est une nouvelle contribution. Elle existe depuis environ six ans maintenant. Il s'agit d'une toute nouvelle source de revenu qui n'existait pas auparavant. Ensuite il y a eu les contributions records versées au titre des infrastructures par le gouvernement fédéral. Et puis, lorsqu'on discute de l'état des finances municipales, on nous dit que l'on n'arrive toujours pas à payer les factures, à répondre aux obligations. Voilà dans l'ensemble, les questions qui nous sont posées.

M. Brock Carlton: Comme je l'ai dit, la quantité des responsabilités transférées depuis 1985, l'année que vous avez mentionnée plus tôt, constitue un fardeau considérable pour les municipalités. Ainsi, on tente de faire davantage avec les impôts fonciers que ce qui était prévu au départ, et le trésor municipal est sollicité à un point tel qu'on ne peut continuer de fournir les services et la gamme de services à laquelle les Canadiens s'attendent — et méritent, honnêtement. Comme je l'ai dit, je ne vise pas un ordre de gouvernement ou un autre en ce qui a trait au transfert de responsabilité, et je ne veux pas miner la valeur de la taxe sur l'essence ou la valeur du plan d'action économique, mais le transfert de responsabilité a été considérable.

Le président: Monsieur Albas.

M. Dan Albas (Okanagan—Coquihalla, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous remercie de votre exposé aujourd'hui. J'ai déjà été conseiller municipal à Penticton, en Colombie-Britannique, alors je peux certainement comprendre certaines des pressions qui sont exercées sur les villes. En même temps, je sais qu'habituellement, ce sont des décisions politiques qui donnent lieu à ces pressions.

Pour revenir à votre exposé d'aujourd'hui, la FCM a indiqué que le Canada est le seul pays du G8 à ne pas avoir de stratégie nationale de transport en commun. Est-ce que d'autres pays du G8 ont une stratégie inscrite dans la loi, telle que proposée par le NPD? Le cas échéant, ces fédérations ont-elles une séparation semblable des pouvoirs, comme c'est le cas au Canada en vertu de la Constitution?

• (1605)

M. Brock Carlton: Je suis désolé, quelle était la dernière partie de la question?

M. Dan Albas: Le cas échéant, si ces stratégies sont inscrites dans la loi, comme le propose le NPD, s'agit-il de fédérations qui ont une structure constitutionnelle semblable, avec la séparation des pouvoirs, comme c'est le cas ici au Canada?

M. Brock Carlton: Que la stratégie soit légiférée ou non, je ne pourrais pas vous dire si c'est le cas ou non pour chacun des pays. Ce qui est important pour nous, c'est d'avoir une vision à long terme de la question du transport en commun et de la question plus large des infrastructures. Il faut adopter le genre de principes que j'ai décrit plus tôt dans le cadre d'une stratégie et d'un plan à long terme pour la planification et les investissements en infrastructure. Avec tous ces éléments en place, avec le temps, le Canada respectera les normes de l'OCDE, que la stratégie soit légiférée ou non. Ce qui est le plus important pour nous, c'est d'avoir une vision à long terme, les principes dont nous avons parlé, et réellement, un effort national à l'égard de ces enjeux.

M. Dan Albas: Vous n'êtes pas au courant de pays du G8 qui ont en fait légiféré la stratégie, n'est-ce pas?

M. Brock Carlton: Je n'ai pas la liste avec moi, non.

M. Dan Albas: Je vous remercie.

Le président: Nous allons passer à M. Sullivan.

M. Mike Sullivan: Je vous remercie, monsieur le président.

Tout à l'heure, on a lancé des chiffres relativement aux montants que les municipalités dépensent par habitant. J'ai fait un peu de recherche sur Internet, et je vous prie de m'excuser parce que je n'ai pas les chiffres réels, mais il semble que les montants par habitant prélevés par les municipalités sont en fait inférieurs à l'inflation au cours de la période de 25 ans mentionnée. Ce n'est qu'un peu moins, mais c'est moins que l'inflation. En même temps, du moins en Ontario — je ne suis pas certain pour les autres municipalités — la province était coincée et a transféré de nombreuses responsabilités aux municipalités et ne les a pas reprises. Alors je peux très bien comprendre la position des municipalités, parce qu'elles ne peuvent pas continuer à fournir tous les services qu'elles offraient auparavant.

Nous entamons maintenant une période au cours de laquelle le reste du monde a fait un grand pas vers l'avant en matière de transport en commun. Selon moi, nous avons vraiment très peu de réels transports en commun au pays. Le transport en commun ferroviaire, en particulier, est très, très limité au Canada.

D'autres pays nous rattrapent et nous dépassent à cet égard. En Chine, le programme de construction de métros et de trains et de trains interurbains avancent à une vitesse époustouflante. L'Espagne a construit des systèmes dans ses villes principales. La France et l'Angleterre, à ma connaissance, ont des meilleurs systèmes de transport en commun qu'une bonne partie du Canada depuis longtemps, en partie parce qu'ils ont été construits après la guerre.

Ce qui me tracasse, c'est la notion que cela implique une responsabilité fédérale. Voilà réellement l'objet du débat. Ce n'est pas de savoir s'il y a une stratégie, mais plutôt une responsabilité. De ce

côté de la table, nous croyons qu'il y a une part de responsabilité. Je ne crois pas que les mécanismes de financement utilisés jusqu'à maintenant soient nécessairement mauvais. Je crois qu'il s'agit d'un tiers, un tiers et un tiers. Ce n'est cependant pas toujours le cas. On obtient du financement pour un métro à Toronto, mais pas pour un système léger sur rail. On obtient du financement pour des infrastructures ferroviaires de train lourd, mais pas suffisamment.

Je me demande si une stratégie nationale aiderait, même si le montant d'argent n'est pas extraordinaire, à donner tout le moins l'impression que nous allons de l'avant pour améliorer le transport en commun dans les grandes municipalités.

M. Brock Carlton: Absolument. Ce qui est important pour nous et nos membres, c'est de faire comprendre la nature essentielle des infrastructures au pays, l'importance du transport en commun au sein de cette question plus large dans les collectivités de grande et moyenne taille; et les impacts économiques négatifs résultant du manque de transport en commun efficace.

Il est vraiment important que le gouvernement fédéral fasse preuve de leadership et se concentre sur la question des infrastructures et celle du transport en commun, les principes d'une approche nationale relativement à ces questions, et investisse des ressources donnant accès à d'autres ressources. Le gouvernement fédéral joue un rôle très important de leadership au pays relativement à cette question, ce qui mène le pays à se concentrer sur les progrès à réaliser au pays relativement à cette question.

Et pour ce qui est du plan d'action économique — où on peut revenir à la voie ferrée construite dans les Prairies par le groupe de Sir John A. Macdonald —, nous estimons que, avec les infrastructures et la question sous-jacente du transport en commun, le leadership fédéral porte l'attention à cette question qui nous permet de relever les défis nationaux.

• (1610)

M. Mike Sullivan: Un autre avantage d'une stratégie nationale est qu'une fois qu'il y a entente entre les provinces, les municipalités et le gouvernement fédéral relativement à un processus de mise en oeuvre d'un système de transport en commun — peut-être pas une entente sur le financement mais au moins la mise en oeuvre —, on aura moins tendance à rendre des décisions sur les infrastructures de transport en commun à des fins politiques?

Je pense au début des années 1990, lorsqu'il y avait un trou énorme sur l'avenue Eglinton à Toronto que quelqu'un a décidé de remplir pour 100 millions de dollars. Nous allons maintenant creuser ce trou de nouveau.

Nous avons donc ce qui était clairement, pour le public à tout le moins, une décision très politique de mettre fin à un projet de transport en commun et d'en commencer un autre qui était dans une circonscription beaucoup moins favorable au gouvernement à l'époque. Les gens ont de la difficulté à comprendre comment ce genre de situation se produit. Mais est-ce qu'une stratégie nationale pourrait à tout le moins soit régler une partie de ce problème soit le rendre moins évident?

M. Brock Carlton: Une partie de la question vise à déterminer les principes qui guideront l'effort national? J'ai nommé quelques principes précédemment, mais l'un d'entre eux est la responsabilisation à tous les paliers de gouvernement de façon à ce que les Canadiens comprennent que ce qui se fait est transparent, et que les décisionnaires ont l'obligation de rendre des comptes quant aux décisions qu'ils ont prises.

Le président: Merci.

Monsieur Leung.

M. Chungsen Leung (Willowdale, PCC): Merci, monsieur le président.

Brock, j'aimerais que vous nous disiez combien d'argent a été investi, depuis 1970 jusqu'à présent, dans le secteur du transport en commun, dans des villes comme Vancouver, Calgary, Toronto et Montréal, pour le transport sur rail — combien le fédéral a-t-il investi par rapport aux provinces et aux administrations municipales.

Ce qui m'amène à ma prochaine question. Je crois que le gouvernement fédéral a considérablement investi dans ces propriétés. Certainement, au cours de mon expérience de travail par le passé j'ai participé à la construction de certaines de ces propriétés.

M. Brock Carlton: Je ne peux pas vous donner le chiffre que vous avez demandé dans la première partie de votre question. Nous n'avons pas ce genre de données, et nous n'avons pas fait cette analyse.

Je dirais certainement cependant que le gouvernement fédéral a considérablement investi dans des projets spécifiques et dans des endroits spécifiques au fil du temps, notamment, dans le fonds en fiducie pour le transport en commun à raison de 400 millions de dollars par an, fonds qui a expiré en 2010. Il ne fait donc aucun doute que le gouvernement fédéral a joué un rôle et que ce rôle a été bénéfique.

Ce que nous disons, c'est que ce sont là des incidents individuels qui se sont déroulés dans des endroits spécifiques pour des raisons spécifiques à un certain moment donné. À notre avis, ce qui est vraiment important, c'est que nous allions au-delà des projets ponctuels, que nous tenions compte de la situation à l'échelle nationale et que nous élaborions des principes et des approches. Nous pourrions ensuite aller de l'avant en tenant compte de l'intérêt national qui serait appliqué localement selon sa pertinence respective, selon les spécificités de l'endroit.

M. Chungsen Leung: Je partage d'une certaine façon votre avis, mais nous devons cependant être davantage centrés.

Il y a le transport urbain à l'intérieur d'une ville, il y a le transport entre les villes, et il y a ensuite une stratégie nationale sur le transport. Depuis que je m'intéresse au transport urbain, il est question d'un corridor à haute vitesse entre Windsor et la ville de Québec.

•(1615)

M. Brock Carlton: Oui.

M. Chungsen Leung: Et il y a eu de nombreuses études à ce sujet, mais on n'est jamais passé à l'acte.

Vous avez mentionné que le gouvernement fédéral devrait faire preuve de leadership. Le transport urbain doit être spécifique à chaque municipalité. Je vous dirais que c'est la responsabilité des municipalités de nous faire une proposition sur une stratégie de transport urbain car du point de vue fédéral, il n'est pas logique pour nous d'avoir une stratégie nationale qui convient à chaque collectivité au Canada.

Je soulève même cette question... Je crois comprendre que vous avez vécu en Chine...

M. Brock Carlton: Oui.

M. Chungsen Leung: Et j'ai participé à la planification initiale de l'étude de faisabilité du transport en Chine. Nous avons découvert que nous ne pouvions pas avoir de stratégie nationale. Pékin, Shanghai, Hangzhou, Chongqing, toutes ces villes ont leur propre stratégie de transport en commun qui leur est spécifique.

Et même des villes comme Hong Kong, Taipei, Singapour et Kuala Lumpur sont toutes très différentes.

Donc, je pense que la Fédération canadienne des municipalités devrait prendre la responsabilité de ce dossier.

M. Brock Carlton: D'une certaine façon nous l'avons fait, car nous avons travaillé en étroite collaboration avec le gouvernement sur le plan d'action économique. Je pense que nous avons joué un rôle de chef de file dans sa conception avec le ministre Baird, son bureau et votre gouvernement.

Alors que nous parlons de respecter l'engagement dans le budget fédéral sur un plan d'infrastructure à long terme, nous nous attendons à jouer un rôle important en tant que partenaire du gouvernement fédéral pour réfléchir à ce sujet. Et nous ne disons certainement pas que nous attendons ici passivement un plan qui nous guidera tous vers le nirvana. Nous avons un rôle à jouer en ce qui concerne la conception et les ressources. Et comme vous l'avez dit, chaque municipalité a des caractéristiques particulières qui exigent que les dirigeants s'adaptent pour répondre aux défis locaux. Alors je suis d'accord avec tout ça.

Ce que nous disons, c'est que dans le contexte d'un défi national que nous avons dans le domaine de la compétitivité économique et du rôle des infrastructures et du transport en commun, nous croyons que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer. Et il a indiqué dans son budget qu'il prévoit jouer ce rôle. Nous sommes prêts à faire notre part pour jouer un rôle actif dans les discussions pour trouver les mesures à prendre pour que le pays soit plus efficace dans le domaine des infrastructures et du transport en commun.

Le président: Je dois vous arrêter.

Nous allons passer à Mme Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Je vous remercie de votre présentation.

En réponse à l'une de mes questions la semaine dernière, le ministre Lebel m'a dit que les gens dans les villes et les provinces connaissaient beaucoup mieux les besoins de leur population. À son avis, ce n'est pas à Ottawa de dire à Montréal, Québec, Toronto et Vancouver ce qui est bon pour les municipalités.

Je voudrais savoir comment vous voyez le rôle du gouvernement fédéral en ce qui a trait à un éventuel développement du transport en commun.

M. Brock Carlton: J'admets que ce n'est pas le rôle du gouvernement fédéral de dire aux municipalités de faire quelque chose. C'est la raison pour laquelle nous considérons qu'il est important que le gouvernement fédéral exerce un leadership à l'échelle nationale et établisse, à la suite d'un processus de consultation, certains principes visant à orienter tout ce qui se fait du côté des programmes et des ressources ciblées sur l'infrastructure et le transport en commun.

Dans ce contexte, les principes peuvent permettre de réagir de façon appropriée à l'échelle locale. Nous pensons que ce n'est pas le rôle du gouvernement fédéral de dire aux municipalités de faire quelque chose, mais dans cette perspective nationale, il faut émettre des principes, prendre le leadership et établir une vision pancanadienne afin de réaliser ce qui doit être fait à l'échelle locale.

Mme Isabelle Morin: La semaine dernière, les fonctionnaires d'Infrastructure Canada qui ont comparu devant le comité ont dit qu'une stratégie nationale sur les transports et un fonds fédéral réservé au transport en commun excluraient les collectivités qui n'ont pas présentement de réseau de transport en commun.

Je voudrais que vous me disiez si, à votre avis, le fonds pour le développement du transport en commun serait préférable à un fonds fédéral dont pourraient se prévaloir les municipalités pour leurs projets d'infrastructure. Est-ce que ça toucherait toutes les collectivités, à votre avis?

• (1620)

M. Brock Carlton: Dans l'éventualité où il y aurait un plan à long terme en matière d'infrastructure et que quelques ressources y seraient consacrées — que ce soit un programme, l'indexation de la taxe sur l'essence ou autre chose —, des ressources spécifiques pourraient être allouées aux municipalités qui en ont besoin pour le transport en commun. Toutefois, il est important d'adopter une perspective plus globale qui ne se limite pas au transport en commun. Il est question d'infrastructures municipales, d'un programme national et de principes nationaux permettant de faire ce qui doit être réalisé à l'échelle locale.

Mme Isabelle Morin: D'accord.

[Traduction]

Le président: Il vous reste deux minutes, madame Liu, si vous aimeriez les utiliser.

Mme Laurin Liu (Rivière-des-Mille-Îles, NPD): Certainement. Merci, monsieur le président.

Merci pour votre exposé.

Pourriez-vous nous dire comment une stratégie nationale sur le transport en commun pourrait aider à la planification à long terme des municipalités?

M. Brock Carlton: Comme nous l'avons dit, l'important est qu'il y ait un plan d'infrastructure qui comprend certains principes et certaines ressources, et alors les municipalités peuvent prévoir à long terme. L'avantage de la taxe sur l'essence, c'est qu'elle offre aux municipalités des revenus stables et prévisibles autres que l'impôt foncier, donc elles peuvent l'utiliser comme source de financement et prévoir ce qu'elles en feront à l'avenir.

Nous disons qu'il n'est pas nécessaire d'utiliser la taxe sur l'essence, mais si ces principes s'appliquent à un programme d'infrastructure à long terme, alors les municipalités pourront prévoir leur avenir financier, et déterminer quels seront leurs besoins selon leurs propres analyses et la croissance projetée, etc. Le fait que le programme est prévisible et à long terme leur permet de jumeler les ressources aux plans. Sans cette perspective à long terme, sans les programmes, le financement ou la planification qui est fondée sur nos principes ou d'autres semblables, les municipalités ne peuvent prévoir à long terme et ne peuvent pas emprunter sur la base des revenus à venir de la taxe sur l'essence, parce que si les sources de revenus ne sont pas prévisibles et à long terme, les municipalités ne pourront pas faire correspondre leurs besoins à leurs exigences de financement à long terme.

Le président: Je dois vous arrêter.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins. Il est bon de vous revoir à notre comité.

J'ai beaucoup de questions et très peu de temps pour les poser, alors je vais essayer d'être aussi bref que possible.

M. Brock Carlton: Vous voulez des réponses brèves également.

M. Jeff Watson: J'essaierai de formuler de courtes questions.

Premièrement, très clairement, est-ce que la FCM demande une stratégie nationale sur le transport en commun, ou quelque chose comme ça?

M. Brock Carlton: La FCM demande un plan d'infrastructure à long terme dont le transport en commun sera une composante importante et qui contiendra des principes directeurs d'envergure nationale.

M. Jeff Watson: C'est intéressant.

Je veux être certain de bien comprendre la structure d'un tel financement. Est-ce que vous demandez des montants dédiés dans le cadre d'un programme d'infrastructure général, ou est-ce que vous voulez quelque chose d'entièrement distinct pour le transport en commun afin que les grandes municipalités aient accès non seulement au programme général mais aussi à une source de financement pour le transport en commun?

M. Brock Carlton: C'est une très bonne question.

Non, nous ne voulons pas un programme « général », comme vous le dites. Nous parlons d'un plan d'infrastructure à long terme qui comprend un élément de financement, dans lequel...

M. Jeff Watson: Quel devrait être le calendrier d'un tel programme d'infrastructure pour qu'il vous aide à planifier vos besoins en transport?

M. Brock Carlton: Si l'on veut inclure tous les défis, alors un plan d'environ 20 ans donnera le temps de...

M. Jeff Watson: Le Fonds chantier Canada a duré sept ans, ce qui est normalement assez long...

M. Brock Carlton: Je sais. Nous allons en arriver à ce genre de détails dans nos discussions avec le gouvernement fédéral sur le plan à long terme, mais il s'agit de projets à long terme et nous ne prétendons pas proposer une solution à court terme. Nous comprenons l'ampleur du dossier auquel nous nous attaquons.

• (1625)

M. Jeff Watson: Sur la question du partage des coûts, combien paiera chaque palier? Le secteur privé aura-t-il un rôle à jouer? Quelle devrait être sa contribution?

M. Brock Carlton: Le secteur privé a un rôle à jouer. Je n'indiquerai pas de pourcentage parce que cela dépend de chaque situation. Traditionnellement, on parlait d'un tiers, un tiers et un tiers. Lorsque c'est le calcul utilisé, les municipalités finissent par payer plus qu'un tiers, parce qu'il y a toutes sortes d'autres coûts associés à ce type d'exercice. Et il y a des limites à la capacité des municipalités de financer des plans sur la base de un tiers, un tiers, un tiers.

M. Jeff Watson: Bien.

En ce qui concerne la participation du gouvernement fédéral au financement, se limiterait-elle aux dépenses d'immobilisations seulement, ou aussi aux dépenses de fonctionnement? La dernière fois que j'ai vérifié, nous ne donnions pas d'argent pour le fonctionnement des systèmes de traitement d'eaux usées ou la gestion des stades, mais...

M. Brock Carlton: C'est exact.

Par le passé, le gouvernement fédéral finançait les immobilisations. Cela crée certains défis. L'an dernier, à Toronto, le financement disponible pour la TTC provenant des transferts fédéraux et provinciaux et de la boîte de perception n'était pas suffisant pour maintenir la croissance. Alors la ville s'est retrouvée avec un déficit d'environ 17 millions de dollars, je crois, simplement à cause de la croissance et au fait que les transferts des autres paliers de gouvernement n'apportaient aucune aide pour les coûts de fonctionnement.

M. Jeff Watson: Est-ce que le financement du gouvernement fédéral devrait être progressif, pour de nouvelles constructions, ou proposez-vous qu'ils doivent aussi comprendre la capacité de financer la poursuite des opérations de systèmes existants?

M. Brock Carlton: Non. Le parc d'infrastructures au Canada est très vaste et désuet, alors nous disons qu'il ne faut pas que cela s'applique seulement aux nouvelles infrastructures, parce qu'il y en a tant qui doivent être réparées.

M. Jeff Watson: La structure de la FCM — vous devrez me pardonner, je n'ai pas examiné la liste de toutes les municipalités qui en font partie — comprend également les municipalités rurales?

M. Brock Carlton: Oui, notre plus petit membre a une population de cinq personnes.

M. Jeff Watson: Que pensent-elles d'une stratégie de transport en commun urbain? Est-ce qu'elles appuient le fait que de l'argent supplémentaire soit donné aux grandes municipalités? Avez-vous demandé aux plus petites collectivités qui sont membres de votre organisation ce qu'elles en pensaient?

M. Brock Carlton: Absolument. Elles sont représentées au conseil tout comme les grandes villes, et elles comprennent certaines choses. Premièrement, la discussion concerne une perspective générale des infrastructures, alors leur problème serait inclus dans ce plan d'infrastructures à long terme puisque les grandes villes, comme les petites, ont certains besoins, et tout cela pourrait être couvert par un plan d'infrastructures général et un programme de quelque sorte.

M. Jeff Watson: Très bien. Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Alors, je vais suspendre cette partie de la séance, et nous allons inviter nos prochains témoins.

Merci encore. Comme d'habitude, vos commentaires vont nous aider à prendre de meilleures décisions à l'avenir, alors nous vous remercions d'être venus ici.

M. Brock Carlton: Je vous remercie de votre temps. Nous allons fournir un complément d'information relativement à quelques questions qui ont été posées.

Le président: Oui, s'il vous plaît, par l'intermédiaire du président ou du greffier, et nous en ferons la distribution.

M. Brock Carlton: D'accord, je vous remercie.

Le président: Nous allons suspendre la séance pendant trois minutes et demander à nos prochains invités de prendre place à la table.

• (1625) _____ (Pause) _____

• (1630)

Le président: Je vous souhaite de nouveau la bienvenue.

Nous accueillons maintenant de l'Association canadienne du transport urbain, ACTU: Patrick Leclerc, directeur des affaires publiques, et Christopher Norris, directeur des services techniques.

Je vous souhaite la bienvenue.

Vous avez vu comment la séance fonctionne, alors veuillez faire vos exposés et nous passerons ensuite à la période des questions.

[Français]

M. Patrick Leclerc (directeur des affaires publiques, Association canadienne du transport urbain): Monsieur le président, membres du comité, je m'appelle Patrick Leclerc et je suis directeur des affaires publiques à l'Association canadienne du transport urbain. Je suis accompagné aujourd'hui de mon collègue Christopher Norris, qui est directeur des services techniques.

Tout d'abord, permettez-nous de vous remercier de nous avoir invités à témoigner devant votre comité au sujet d'une éventuelle politique nationale en matière de transport en commun. Nous tenons à vous féliciter d'entreprendre une étude sur le transport collectif et sur le rôle que joue le gouvernement fédéral dans un secteur clé de l'économie et du développement des collectivités.

L'Association canadienne du transport urbain, communément appelée l'ACTU, est le porte-parole du secteur du transport collectif au Canada. Notre mission est de promouvoir la contribution du transport en commun à la qualité de vie, à l'environnement, à la santé, à la mobilité ainsi qu'au développement économique des collectivités canadiennes.

Le secteur du transport collectif au Canada se porte bien. Par exemple, l'an dernier seulement, l'achalandage a augmenté de 4,1 p. 100 à l'échelle nationale par rapport à l'année précédente, ce qui représente un sommet sans précédent de 1,9 milliard de déplacements.

[Traduction]

Le transport en commun est aussi un important moteur économique de nos collectivités. Les investissements stratégiques dans le transport en commun contribuent à améliorer la productivité et la croissance économique du Canada. En effet, l'impact économique des investissements en transport en commun au Canada est de plus de 11,5 milliards de dollars annuellement, ce qui place le rapport coûts-avantages des investissements en transport en commun bien au-delà de deux contre un.

L'industrie du transport en commun compte près de 50 000 emplois directs au Canada et crée 25 000 emplois indirects supplémentaires. L'investissement dans le transport en commun réduit également les coûts des mises à niveau des véhicules pour le ménage canadien d'environ 5 milliards de dollars par année.

De l'autre côté, un manque d'investissement dans des options de mobilité durable, comme le transport en commun, a également un impact sur l'économie. Comme près de 80 p. 100 de la population vit dans les centres urbains, le temps qu'il faut pour se rendre au travail et en revenir et les bouchons de circulation représentent un réel fardeau pour les travailleurs et les entreprises du Canada.

Chaque année, les coûts des bouchons de circulation au Canada représentent des milliards de dollars en perte de productivité. À une période où la croissance en emploi est de plus en plus axée sur les secteurs des connaissances, la création d'environnements urbains dynamiques est au centre de l'avantage concurrentiel du Canada. C'est pourquoi un nombre croissant d'investisseurs et de chambres de commerce exhortent les gouvernements à travailler ensemble pour élaborer une approche solide et détaillée en matière de transport en commun.

[Français]

Les défis liés à la mobilité des personnes touchent l'ensemble des collectivités. Dans les plus petites municipalités, le transport collectif assure un rôle socioéconomique important en permettant aux citoyens de se déplacer à peu de frais et d'avoir accès aux emplois, aux établissements d'éducation ainsi qu'aux services sociaux. Dans ces plus petites collectivités, le transport collectif s'organise davantage en système d'autobus, de taxibus ou encore de covoiturage organisé.

Il est important de souligner les progrès accomplis au cours des 10 dernières années. Grâce à la contribution de tous les paliers de gouvernement et au travail acharné des décideurs et des parlementaires de toutes allégeances politiques, les investissements en transport collectif ont considérablement augmenté depuis le tournant du millénaire. Nous profitons d'ailleurs de cette tribune pour souligner la contribution exceptionnelle du gouvernement fédéral au cours de la dernière décennie. Alors que la participation du gouvernement du Canada dans le secteur du transport collectif était inexistante il y a une dizaine d'années, elle se chiffre maintenant à environ 1 milliard de dollars annuellement.

Si nous en sommes là aujourd'hui, c'est grâce à vous tous. Tous les partis représentés à la Chambre ont fait avancer le secteur du transport collectif et nous en sommes très reconnaissants. Maintenant, la question que nous devons nous poser est la suivante: que nous réserve l'avenir, que devons-nous faire aujourd'hui pour relever les défis de demain? C'est la question à laquelle nous avons tenté de répondre en élaborant la Vision 2040, une vision qui fait part de la contribution du transport collectif à la qualité de vie, aux changements prévisibles dans nos collectivités d'ici à 2040, à l'incidence de ces changements sur le transport urbain et aux orientations stratégiques qui peuvent maximiser l'effet du transport collectif sur notre qualité de vie.

Parmi les changements majeurs et prévisibles qui auront un effet sur notre société et notre économie, notons entre autres la croissance économique, le vieillissement de la population, une concentration encore plus élevée de la population en milieu urbain. Pour relever ces défis, nous devons mettre en avant des politiques et des plans ambitieux pour assurer une mobilité fluide des biens et des personnes et offrir des services de transport de qualité aux citoyens.

• (1635)

[Traduction]

M. Christopher Norris (directeur des services techniques, Association canadienne du transport urbain): Un des éléments de base de la Vision 2040, soit la toute première directive stratégique de la vision, est le développement d'un cadre global et détaillé pour le transport en commun au Canada. Tous les ordres de gouvernement devraient travailler ensemble à l'élaboration d'un cadre de politiques pour le transport en commun à l'échelle nationale qui sont intégrées et se soutiennent mutuellement. Un tel cadre devrait clarifier les rôles, les responsabilités et les priorités de chacun. Il devrait mettre en évidence les buts pour le transport en commun et cerner les synergies entre les objectifs et les différents intervenants. Il est essentiel d'établir un processus de collaboration, où chacun prend sa responsabilité pour l'élaboration, l'approbation et la mise en oeuvre de ses propres politiques.

Certains se demandent peut-être quels seraient les impacts d'un tel cadre. Après tout, le gouvernement fédéral contribue déjà près d'un milliard de dollars au transport en commun chaque année sans stratégie nationale ni cadre de politique. On pourrait même penser qu'il s'agit de la situation idéale: des fonds sans lignes directrices,

sans directives, sans objectifs et sans comptes à rendre. Une telle analyse ne tiendra pas compte de la nature de l'industrie du transport en commun, de la complexité et de la nécessité d'une planification à long terme.

Examinons l'étude récente de Statistique Canada intitulée « Se rendre au travail: résultats de l'Enquête sociale générale de 2010 » pour tenter de mieux comprendre pourquoi il est nécessaire d'avoir une approche à long terme claire et ambitieuse pour le transport en commun. Le rapport démontre que se rendre au travail quotidiennement prenait en moyenne plus de temps en transport en commun qu'en voiture. Sans entrer dans les détails de l'étude, le rapport stipule, et je cite, que « plusieurs autobus circulent sur les mêmes voies que les automobilistes ». Le rapport indique également que « l'emploi de voies réservées et de rames de métro peuvent accélérer les trajets et même les écourter par rapport aux trajets en voiture ».

Sans s'en rendre compte, les auteurs du rapport ont abordé une question qui est bien comprise dans notre industrie. L'avenir du secteur dépend du transport rapide et d'une meilleure intégration du transport en commun dans la planification urbaine. Le transport rapide, qu'il s'agisse de système léger sur rail ou d'autobus rapide utilisant des voies désignées, prend des années à planifier et à construire. Ces modes de transport sont très efficaces, mais nécessitent des investissements importants et une étroite collaboration entre tous les ordres de gouvernement. Pour obtenir l'approbation de lancer des projets de transport en commun rapide, les autorités locales doivent avoir l'assurance que tous les ordres de gouvernement seront présents et formeront un partenariat qui durera du début à la fin du projet.

[Français]

Pour certains, la question que soulève le développement d'un tel cadre de politiques est liée essentiellement aux champs de compétence. Est-ce bien le rôle du gouvernement fédéral d'entreprendre une telle démarche? Sur ce point, il est essentiel de considérer le transport collectif pour l'ensemble de sa contribution et non seulement comme un système de transport conventionnel.

Par exemple, en réduisant le nombre de véhicules automobiles sur les routes des centres urbains, nous réduirons les problèmes liés à la congestion routière et nous favoriserons une plus grande fluidité des biens et des services, ce qui aura un effet favorable sur la productivité et la croissance économique. Ainsi, nos collectivités seront plus concurrentielles sur le continent nord-américain, ce qui attirera davantage d'investisseurs et profitera à l'économie de l'ensemble du pays.

Cela s'inscrit également dans la volonté du gouvernement fédéral de faire de la croissance économique sa priorité. D'ailleurs, l'objectif du gouvernement du Canada d'améliorer les portes d'entrée afin de favoriser le commerce international va de pair avec une stratégie de transport urbain. À quoi bon améliorer les portes d'entrée si les marchandises restent coincées dans la congestion routière et ne peuvent atteindre les points de passage névralgiques de façon efficace?

Le transport collectif a également une incidence sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. Nul besoin de dire que les polluants atmosphériques transcendent les frontières provinciales. Une réduction des polluants atmosphériques favorisera une amélioration de la qualité de l'air et aura ainsi un effet bénéfique sur la santé de nos citoyens, réduisant les coûts de soins de santé liés aux maladies respiratoires.

L'amélioration de la qualité de vie des citoyens ne dépend pas d'un champ de compétence particulier, mais elle doit plutôt être au centre des considérations de tous les paliers de gouvernement.

• (1640)

[Traduction]

À notre avis, il est clair que le gouvernement fédéral devrait travailler avec toutes les provinces, les territoires et les municipalités afin de mettre sur pied un cadre global politique canadien du transport en commun.

Nous répondrons avec plaisir à vos questions.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls: Merci, monsieur le président.

J'ai une première question, assez simple, sur la sécurité publique. Nous avons constaté que le métro de Montréal prévoit maintenant d'offrir des services sans fil. Étant donné que nous vivons dans une économie fondée sur l'information, est-il plus sécuritaire pour le public d'utiliser les technologies de l'information dans une voiture, ou dans un autobus ou un métro? J'aimerais que vous me répondiez assez simplement en me donnant votre opinion.

M. Patrick Leclerc: Je répondrai à cette question. Clairement, c'est ce que nous disons, et c'est ce qui a été démontré par le rapport de Statistique Canada. Lorsqu'on est au volant, même si cela prend moins de temps pour se rendre au travail, on doit se concentrer sur la conduite. Lorsque l'on utilise le transport en commun, on peut travailler, faire la sieste, ou faire d'autres activités.

[Français]

M. Jamie Nicholls: Merci.

On sait que les systèmes de transport en commun ont souvent de la difficulté à boucler leur budget uniquement avec les contributions des usagers. Pouvez-vous souligner les bienfaits économiques du transport en commun qui pourraient pallier ces pertes?

M. Christopher Norris: En ce moment, la proportion des revenus qui proviennent de la boîte de perception est d'environ 60 p. 100 au Canada. Ce pourcentage est parmi les plus élevés qu'on voit pour les pays de l'OCDE; dans certains cas, ce pourcentage atteint autour de 80 p. 100.

Les réseaux de transport en commun ont recours à plusieurs initiatives pour générer des revenus. Ce peut être la publicité à l'intérieur des voitures de métro et des autobus ou la participation du secteur privé sur le plan de l'exploitation des réseaux. On retrouve ça surtout dans les couronnes nord et sud de la région de Montréal, et à Toronto, dans la région de York. En ce moment, il y a beaucoup d'initiatives permettant de prévenir une hausse des coûts défrayés par l'utilisateur et par la municipalité.

M. Jamie Nicholls: Comment le transport en commun peut-il faciliter le commerce sur les autoroutes? Quel rôle cela joue-t-il dans la productivité de l'économie?

M. Patrick Leclerc: Il s'agit d'un rôle majeur. Ce n'est pas une coïncidence si l'on voit de plus en plus de chambres de commerce dire qu'il faut une approche intégrée de tous les gouvernements en ce qui a trait au transport collectif. C'est le cas du Toronto Board of Trade et de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

En gros, selon les chambres de commerce, la région de Montréal a perdu 1,4 milliard de dollars par année, en 2009 et un peu auparavant. Maintenant, j'imagine que c'est différent. À Toronto, on

parle d'environ 6 milliards de dollars. Selon les chambres de commerce, leurs membres perdent de l'argent. Des gens ont besoin d'utiliser les routes pour une mission commerciale, que ce soit pour les représentants de commerce ou pour le transport des marchandises. Les gens qui n'ont pas besoin d'utiliser leur voiture — ce qu'on appelle l'auto solo — devraient pouvoir utiliser des systèmes de transport en commun efficaces, ce qui stimulerait certainement la productivité du pays.

M. Jamie Nicholls: Pouvez-vous donner plus de détails quant à la façon dont les transports en commun créent des emplois dans une économie?

M. Patrick Leclerc: C'est un point assez intéressant. Il y a différentes façons. On le sait — on a déjà parlé de l'avenir des transports collectifs et des systèmes de transport rapide —, ça prend des années à réaliser et à développer un service rapide par bus ou un service de train léger. Beaucoup d'emplois de qualité sont dès lors créés.

Le secteur du transport en commun, comme je le disais, compte environ 50 000 emplois directs ou 25 000 emplois indirects. Il y en a beaucoup, également, dans la construction de réseaux.

Il y a un autre aspect qu'il est très important de considérer. On voit ce qui se passe aux États-Unis avec la Buy America Act. C'en est un exemple. Les emplois dans le secteur manufacturier du transport collectif sont de très bons emplois. En ce moment, aux États-Unis, il y a un problème de création d'emplois. Il existe déjà une norme minimale de 60 p. 100 de contenu américain pour ce qui est des équipements de transport collectif, et des discussions en cours proposent d'augmenter ce pourcentage à 100 p. 100.

On voit la croissance dans le secteur du transport collectif. On a parlé l'an dernier d'une croissance de 4,1 p. 100. Il y a une croissance partout au Canada, aux États-Unis et dans le monde. Ça génère beaucoup d'emplois et c'est en effet une industrie d'avenir.

Les emplois reliés au secteur manufacturier sont donc de très bons emplois, et on sait que ça va continuer de croître dans les années à venir.

• (1645)

M. Jamie Nicholls: J'ai une dernière question à poser, si j'en ai le temps.

[Traduction]

Pensez-vous qu'une stratégie nationale de transport favorisera la promotion des facteurs économiques dont nous avons fait mention? Pensez-vous que la stratégie contribuera à améliorer la conjoncture économique du Canada?

M. Patrick Leclerc: Elle nous aidera certainement à veiller à ce que, vu tous les plans que nous mettons en place sur le plan économique, comme les portes d'entrée, nous puissions réellement intégrer le transport dans ces plans. Il s'agit plutôt d'un cadre politique et non d'une stratégie.

Nous venons de mener une étude, et nous étudions environ 30 éléments de ce qui pourrait constituer un cadre. Évidemment, il faut s'assurer de sa compatibilité avec les priorités locales, provinciales et nationales. Par exemple, nous savons que le gouvernement fédéral a un plan à propos de l'économie. Il a un plan au sujet des portes d'entrée. Il se penchera sur l'innovation au cours des prochaines années, dont un des éléments clés sera le rapport Jenkins.

Lorsque l'on tient compte de tout cela, on doit s'assurer de réunir tous les partenaires afin de déterminer la façon dont le transport en commun s'inscrira dans le plan dans son ensemble. Pour ce faire, il faut connaître son objectif et savoir pourquoi l'on investit 1 milliard de dollars par année dans le transport en commun.

M. Jamie Nicholls: Merci.

[Français]

Le président: Monsieur Coderre, c'est à vous.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, permettez-moi de dire qu'il serait important pour les membres du comité d'avoir une copie du travail intitulé Vision 2040 qu'ils ont fait. Ce travail est un peu pareil à une stratégie. Il y a eu beaucoup de consultations, notamment auprès de la Fédération canadienne des municipalités. Vous avez parlé à des experts, vous avez rencontré des gens un peu partout.

Cela pourrait nous donner une idée de ce que pourrait être un plan stratégique, à tout le moins. Dans votre document, vous dites que cette vision sert à renforcer le transport collectif, à révolutionner le service, à donner priorité aux clients, à garantir un transport collectif plus écologique et à assurer la santé financière. On commence à avoir un cadre stratégique. Cela pourrait alors être une bonne façon de nous inspirer une éventuelle stratégie. Je crois que cela pourrait être intéressant, en pratique.

Cependant, je vais me faire l'avocat du diable. Le problème, c'est que l'on veut une stratégie nationale et que notre pays est extrêmement grand. Il existe une réalité rurale et une réalité urbaine. Il y a également une question de flexibilité qui entre en ligne de compte, si une personne travaille à trois heures du matin, si elle est une travailleuse autonome ou si elle doit penser à aller chercher ses enfants à la garderie. Il existe une réalité à cet égard et une question d'accessibilité.

D'abord, comment peut-on avoir une stratégie nationale dans la situation que je qualifierais presque de géographique du pays dans lequel on vit présentement? Ensuite, comment allez-vous relier cela à une réalité constitutionnelle? On ne peut pas en sortir. Le ministre Lebel disait, le 22 août dernier, que cela prenait une concertation des trois paliers de gouvernement. Je suis d'accord avec lui.

Comment peut-on faire cela concrètement? Croyez-vous que l'on devrait tenir une conférence fédérale-provinciale-territoriale — avec les trois paliers de gouvernement? Comme on a déjà dépensé 1 milliard de dollars par année et que l'on n'a pas de stratégie actuellement, on peut se demander si l'on a vraiment besoin d'une stratégie. Doit-on repenser les incitatifs fiscaux et finalement se dire que, peut-être, un fonds ciblé et des incitatifs pourraient être suffisants et que l'on va laisser les municipalités s'entendre entre elles? Comment voyez-vous tout cela?

Par la suite, je reviendrai avec d'autres questions.

● (1650)

M. Patrick Leclerc: Merci de votre question.

C'est en raison, entre autres, de la diversité du pays que l'on a besoin de s'asseoir autour d'une table pour préciser le rôle de chacun et de définir le but à atteindre.

Par exemple, le Fonds de la taxe sur l'essence est constitué au prorata de la population. Les plus petites collectivités vous diront que c'est difficile pour elles. On parle toujours de transport en commun — en anglais, on dit *transit*. La première chose que l'on voit, ce sont les autobus, les métros et les trains légers. Dans les plus petites collectivités, la mobilité existe quand même et la population

est vieillissante. On voit que les travailleurs et les jeunes partent vers les grands centres, mais qu'ils retournent dans ces petites collectivités pour prendre leur retraite. Ce sera donc plus difficile sur le plan des revenus.

Comment assurer la mobilité des gens qui ont des limitations fonctionnelles, par exemple? Il y a là un besoin. Comment s'assurer que les transferts effectués et les mesures mises en place par les gouvernements fédéral et provinciaux pourront répondre à ces défis de mobilité afin qu'on soit là où l'on devra être en 2030 et 2040? C'est un premier élément.

Le deuxième élément consiste à s'assurer d'un arrimage des différentes politiques déjà existantes au pays. Je vous donne l'exemple suivant. Cela fait des années que l'ACTU a des discussions avec le gouvernement fédéral pour permettre l'exemption fiscale des titres de transport offerts par les employeurs à leurs employés. La mesure existe au Québec depuis 2007 et coûte très peu à l'État québécois — pardonnez-moi, à la province de Québec.

L'hon. Denis Coderre: L'« État québécois », c'est correct, il n'y a pas de problème.

M. Patrick Leclerc: C'est une mesure qui n'est pas très coûteuse. Sur le plan fédéral, cependant, on ne l'a pas fait. Les travailleurs du Québec ne paient donc pas d'impôt sur le titre qu'ils reçoivent de leurs employeurs. Cette mesure n'existe pas au fédéral. Elle existe aux États-Unis, en France et en Angleterre. On se dit que d'autres provinces seraient intéressées. L'Ontario en a déjà discuté. Dans certaines municipalités, les sociétés de transport offrent déjà cette mesure, les titres de transport, qui ne sont toutefois pas exempts d'impôt.

L'hon. Denis Coderre: Une stratégie nationale demande un arrimage à certaines politiques fiscales qui pourraient avoir un effet direct sur la viabilité de cette stratégie.

M. Patrick Leclerc: On va faire des sommets sur les politiques fiscales, les plans de développement de transport urbain, les visions à long terme, les objectifs et les plans de développement économique.

L'idée d'une rencontre fédérale-provinciale-territoriale serait sans doute une avenue. Nous pensons que tous les partenaires devraient s'asseoir autour de la table pour discuter de ce qu'ils veulent faire relativement au transport collectif.

L'hon. Denis Coderre: Bien souvent, pour que cela fonctionne, il est préférable d'avoir recours à une approche bilatérale avant que tout le monde ne s'assoie à une même table. À ce moment-là, ne serait-il pas préférable de travailler avec ceux qui sont déjà prêts et ajuster le tout par la suite? Faut-il penser qu'on doit entendre le même discours?

M. Patrick Leclerc: En fait, on le fait déjà. La FCM a dit qu'elle était ouverte au dialogue. Je vous donne l'exemple des provinces. Le Groupe de travail intergouvernemental sur les transports urbains du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière discute déjà de ces options. Il s'agit des provinces et du fédéral qui discutent des plans de transport. Le groupe de travail parle de transport urbain plus spécifiquement. Il y a déjà des discussions. On est en communication avec des groupes semblables.

L'hon. Denis Coderre: Un des problèmes est qu'on ne peut pas demander au gouvernement fédéral d'établir une stratégie du transport en commun uniquement, alors que nous constatons la décrépitude des infrastructures. Il faut renouveler les infrastructures. De toute façon, quand on veut annoncer quelque chose, comme le pont Champlain, on parle de train léger et de mettre en oeuvre une stratégie en matière de transport en commun.

Croyez-vous que nous devrions avoir un fonds dédié aux infrastructures et qu'il y ait, à l'intérieur de cette enveloppe, une section « transport en commun », un peu comme la Fédération canadienne des municipalités le demande?

C'est la même poche qui paye, après tout.

M. Patrick Leclerc: Ce pourrait être cela.

En fait, il faudrait s'assurer qu'en ce qui a trait à la planification des transports...

L'hon. Denis Coderre: Le mot « dédié » est important: il faut que l'argent soit vraiment consacré aux fins pour lesquelles il a été versé.

M. Patrick Leclerc: La planification complémentaire, c'est-à-dire entre l'automobile et le transport en commun, est importante. Il faut vraiment étudier tout ce qui se passe.

• (1655)

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Leung.

M. Chungsen Leung: Merci, monsieur le président.

Et merci, monsieur Leclerc et monsieur Norris, de votre exposé.

J'ai suivi l'étude initiale, Transport 2000, elle a refait surface en tant que Transport 2020, et maintenant pour la première fois je vous entends parler de Transport 2040. Il me semble que nous sommes très doués pour ce qui est de rédiger des rapports, mais qu'il n'y a aucune action concrète dans le domaine.

J'aimerais que vous nous fassiez part des méthodes ou des procédures concrètes que nous pourrions adopter afin d'agir. Au cours des 40 dernières années, les quatre rapports de planification du transport urbain qui ont été soumis et étudiés n'ont certainement pas servi les intérêts nationaux.

M. Patrick Leclerc: Je vous remercie de votre question.

D'ici 2040, les réseaux de transport qui sont membres de l'ACTU mettent déjà en oeuvre bon nombre de ces éléments. Par exemple, la vision a notamment pour objectif d'assurer l'accessibilité au plus grand nombre de Canadiens possibles.

Nous savons déjà que dans le cas du réseau de transport de Whitehorse, cette ville est dotée d'un parc de véhicules accessible à 100 p. 100, ce qui est phénoménal pour un réseau de transport de cette taille. Ils sont déjà rendus là.

Les gens disent que nous avons besoin de plus d'informations en temps réel et que nous devons améliorer notre service à la clientèle pour que le public soit davantage porté à utiliser le transport en commun. Quelqu'un a mentionné plus tôt que certains autobus ou certains réseaux sont maintenant dotés de Wi-Fi et d'information en temps réel. Des réseaux de transport intelligents sont déjà en place dans de nombreuses villes canadiennes, on prend donc de mesures concrètes. On constate d'énormes progrès.

Il y a beaucoup de travail à faire, et ce qui est décrit dans « Vision 2040 »... Vous avez raison de dire qu'il y a eu de nombreuses visions, mais en les regardant de plus près vous verrez qu'elles sont toutes à peu près les mêmes. Elles tiennent compte de ce qui se produira au cours des 10, 20 ou 30 prochaines années et les mesures que nous devons prendre pour améliorer nos systèmes de transport au Canada.

On observe la même chose aux États-Unis. L'UITP, soit International Association of Public Transport, a également une vision à long terme.

Nous savons donc ce que nous devons faire et nous le faisons déjà, nous agissons donc déjà, il ne s'agit pas simplement de rapports. Mais nous devons veiller à ce que les mécanismes adéquats soient en place afin de mettre en oeuvre toutes ces initiatives.

M. Chungsen Leung: Merci.

Voici une autre question sur laquelle j'aimerais entendre vos commentaires. Durant les années 1970 et 1980, j'ai participé à une étude portant sur le transport pour personnes à mobilité réduite, Wheel-Trans, pour la Toronto Transit Commission. Dans la métropole, je constate qu'il y a de nombreux véhicules de transport en commun qui comportent un porte-vélo à l'avant. J'aimerais dire qu'à mon avis, ces supports sont mal utilisés à 90 p. 100. Je pense que nous dépensons beaucoup d'argent dans certains secteurs où il ne profite pas vraiment au service public plus élargi que nous voulons offrir.

Qu'en pensez-vous?

• (1700)

M. Christopher Norris: Lorsqu'il s'agit du cadre national de transport, l'obligation de rendre des comptes est d'une importance clé. Cette question en ferait partie, donc l'argent qui y est consacré est dépensé selon des objectifs établis et il y a un suivi pour veiller à ce que les dépenses étaient appropriées et se fondaient sur les besoins du public.

M. Chungsen Leung: D'accord. De plus, lorsque vous traitez de la question du transport urbain, je pense que l'on doit travailler de façon un peu plus ciblée. Nous observons le nombre de passagers par heure par direction. Si nous ne pouvons pas atteindre 30 000 personnes par heure par direction pour le rail lourd, il sera bien difficile d'élaborer une formule de financement pour un système de transport urbain de qualité supérieure.

J'aimerais savoir, compte tenu de la grande diversité de municipalités canadiennes dans les centres métropolitains, s'il faut changer notre vision de l'art urbain pour accommoder des densités accrues? Que proposez-vous pour ce faire?

M. Christopher Norris: Je pense que vous avez tout à fait raison lorsque vous dites que le transport en commun et l'aménagement du territoire vont de pair. La densité est très importante, car elle génère non seulement des trajets de transport mais aussi des trajets en soi. Cela dit, lorsqu'elle investit ou lorsqu'elle envisage des services de transport de plus haut niveau, l'association ne propose pas une solution unique. La solution retenue revient aux autorités locales, que ce soit le rail lourd, le chemin de fer de banlieue ou le transport par autobus rapide.

On s'attendrait, grâce à l'obligation de rendre des comptes et au processus, à ce que la solution retenue soit celle qui bénéficie le plus à la collectivité à court et à moyen terme. Elle irait de pair avec des changements à l'aménagement urbain afin d'appuyer le transport de niveau supérieur mis en oeuvre pour qu'il porte ses fruits.

M. Chungsen Leung: Une dernière question, monsieur. Le financement public du transport est une question très importante pour toutes les sociétés de transport en commun dans le monde. Vous avez probablement plus d'expérience que moi dans ce domaine. Pourriez-vous me parler de systèmes de transport dans le monde, de sociétés, qui sont autofinancés, dans le sens qu'ils constituent un réseau entièrement privé qui a bien fonctionné dans un centre urbain?

M. Christopher Norris: Je pense à Hong Kong; le MTR y est. Mais c'est une ville très, très densément peuplée et le coût d'une voiture privée est disproportionné par rapport à celui d'ici.

M. Chungsen Leung: Le réseau de transport à Hong Kong était en fait financé publiquement au départ avant qu'il ne vende ses parts afin de devenir une société ouverte, n'est-ce pas?

M. Christopher Norris: Oui, c'est ce que je pense.

M. Chungsen Leung: S'agit-il de la seule dans cette situation?

M. Christopher Norris: C'est la seule qui me vient à l'esprit, mais nous vous reviendrons là-dessus, si vous le souhaitez.

M. Chungsen Leung: D'accord, parfait.

Le président: Monsieur Albas.

M. Dan Albas: Merci, monsieur le président.

J'ai bien apprécié l'exposé d'aujourd'hui. Je vais poser quelques questions liées à ce que j'ai demandé aux précédents intervenants.

L'ACTU a indiqué dans son rapport de mai 2011 sur les cadres stratégiques nationaux de transport que tous les pays du G8, y compris le Canada, comportent des éléments d'une stratégie nationale de transport, comparativement à une réelle stratégie telle que celle proposée par le NPD.

À votre avis, est-il juste de dire que le Canada est le seul pays du G8 qui ne soit pas doté d'une stratégie nationale de transport en commun?

M. Patrick Leclerc: Cela dépend de la manière dont on définit une stratégie nationale de transport en commun et ce que l'on souhaite y inclure.

Comme je l'ai mentionné précédemment, nous tenons compte d'environ 30 éléments de ce qui pourrait constituer un cadre stratégique et nous avons examiné l'ensemble des pays du G8. Nous avons aussi examiné les cas de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et de la République de Corée pour voir ce qu'il s'y passait. Si l'on tient compte des 30 éléments, il n'existe pas de stratégie nationale de transport en commun complète et globale. Cependant, un certain nombre de pays ont beaucoup de ces éléments. Si on prend l'exemple des États-Unis — et c'est un pays que nous examinons de près car nos villes sont en concurrence les unes avec les autres — c'est un pays qui a une stratégie de transport en commun efficace et globale.

Il est vrai de dire qu'au Canada un certain nombre d'éléments sont en place, mais nous devons nous assurer que nous les complétons par l'ajout d'autres éléments. Étant donné la nature du système politique du Canada, il est très important de concevoir une stratégie sur mesure et de ne pas se contenter d'une stratégie approximative. Nous savons que le transport en commun relève de la compétence provinciale. Nous respectons ce principe et notre objectif consiste à déterminer quels éléments nous pourrions mettre en place et adapter afin de répondre aux besoins de notre champ de compétence.

M. Dan Albas: Je vous remercie et je pense que votre intervention a répondu à la moitié de ma question. Si je vous comprends bien aucun pays du G8 n'a de stratégie complète en soi, mais certains d'entre eux en ont quelques éléments. Aucun d'entre eux n'a de stratégie globale de transport en commun instaurée en vertu d'une loi. C'est bien ce que vous dites?

M. Patrick Leclerc: Une fois encore, cela dépend vraiment de la manière dont on définit cette stratégie et de ce que l'on souhaite y inclure.

M. Dan Albas: Nous avons aussi remarqué que plutôt que de parler d'une stratégie, l'ACTU a proposé un cadre national coordonné composé de politiques et de programmes afin d'orienter les investissements dans l'expansion et le renouvellement des réseaux de transport en commun. Pouvez-vous expliquer en quoi

un cadre se distinguerait d'une stratégie telle que proposée par le NPD?

● (1705)

M. Patrick Leclerc: Oui. Je pense que la stratégie proposée par le NPD est principalement fondée sur ce qui a été proposé en 2007 par la FCM et l'ACTU. Ceci a aussi été appuyé par le gouvernement conservateur de l'époque. Lawrence Cannon, le ministre de l'époque, a dit que c'était une idée à étudier.

Il y avait cinq éléments: le financement des immobilisations, la recherche et le développement, l'obligation de rendre compte, l'utilisation du territoire et des incitatifs fiscaux (un avantage fiscal exonéré d'impôt fourni par l'employeur fédéral). Et nous avons examiné de manière plus approfondie ce que cela signifierait. C'est la raison pour laquelle nous parlons d'un cadre, car nous savons qu'aujourd'hui, le mot « stratégie » est utilisé à toutes les sauces. Il existe par exemple une stratégie en matière d'énergie, une stratégie pour les traumatismes crâniens au hockey, et d'autres. Il existe tellement de stratégies que nous nous intéressons plutôt à un cadre.

Le cadre guide la démarche, ce que l'on souhaite y inclure concernant les provinces ainsi que le cadre que l'on veut y inclure pour assurer l'intégration des politiques par exemple. Lorsque l'on regarde ce qui est fait dans certaines provinces ainsi que les politiques budgétaires qui y sont en place on peut ensuite étudier comment le gouvernement fédéral pourrait mettre en place des politiques correspondantes. D'ailleurs, nous avons déjà ouvert un dialogue avec le ministre fédéral des Finances à cet égard. Il s'est dit ouvert à cette idée. Mais un cadre stratégique doit aussi tenir compte de l'intégration des politiques. Comment cela s'inscrit-il dans le cadre d'une stratégie environnementale, par exemple? Comment cela s'inscrit-il dans le cadre de la stratégie de la porte d'entrée? Comment cela s'inscrit-il dans notre stratégie d'innovation? Afin d'établir un cadre, il faut faire preuve d'une certaine souplesse. Il faut fixer les orientations et des objectifs stratégiques clairs, et ce, en partenariat. Ensuite les choses sont un peu différentes. Il y a un grand nombre d'éléments. Il faut s'assurer que le cadre corresponde au pays où on souhaite le mettre en oeuvre.

Le président: Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: Merci beaucoup de votre exposé.

Il y a un instant, nous avons discuté de la différence entre une stratégie et un cadre. Ils sont très semblables, dans le sens que ce dont nous discutons dans le cadre de notre stratégie et ce que je vous entends dire à propos d'un cadre, c'est que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer dans l'élaboration d'un système par lequel du financement serait accordé et par lequel... Il s'agit en fait de la principale question. Comment obtenir l'argent pour construire le système? D'où l'argent pour la construction va-t-il venir? Une fois cette étape franchie, une fois qu'on a les ressources pour susciter l'aide du secteur privé, des municipalités et des provinces, on triple ou on quadruple l'argent disponible pour la construction des systèmes. Je crois que nos idées sont assez proches l'une de l'autre. C'est entièrement une question d'argent.

J'ai aussi aimé que vous ayez dit que les gens utilisaient leurs voitures parce que c'est plus rapide. C'est aussi réellement une question de temps. Si un système de transport en commun vient à ma porte toutes les cinq minutes et m'amène là où je veux aller dans un délai raisonnable, je vais m'en servir. Une fois qu'on a construit quelque chose d'efficace, il devient aussi par le fait même plus efficient, ce qui veut dire qu'on a un meilleur retour sur les investissements pour les gens qui l'ont établi. Ai-je raison? La densité de la population, comme vous l'avez dit relativement à Hong Kong, la fréquence d'utilisation et la capacité du système d'être commode et de déplacer des voitures font en sorte qu'il est plus économiquement viable pour les municipalités et peut-être le secteur privé, bien que ce soit difficile au Canada.

Ai-je raison?

M. Patrick Leclerc: Vous avez raison.

Vous avez parlé du secteur privé. Au Canada, le secteur privé participe vraiment au transport en commun. Par exemple, des exploités privés s'occupent du système dans les banlieues de Calgary. C'est la même chose à Montréal avec les CIT. Des exploités privés s'occupent du système là-bas également. Le secteur privé joue déjà un rôle à ces endroits.

Je suis d'accord avec vous. Mais les gens penseront d'abord que nous sommes là que pour demander de l'argent. Mais en fait ce n'est pas ce que nous voulons. C'est pourquoi nous parlons d'un cadre politique. Nous voulons également examiner la participation du secteur privé. Nous voulons nous pencher sur l'inclusion sociale du transport en commun et le soutien administratif.

Par exemple, il y avait un thème politique à Transports Canada qui a été transféré à Infrastructure Canada. Nous voulons savoir comment ils travaillent avec d'autres ministères, par exemple, pour ce qui est du soutien administratif et de l'intégration des politiques.

Nous voulons vraiment avoir une approche globale et exhaustive en matière de transport en commun qui va au-delà du financement. Mais évidemment le volet financement existe et est important.

• (1710)

M. Mike Sullivan: Pour ce qui est de la participation du secteur privé, je suis au courant de seulement quelques exemples au Canada. Il y a des investissements du secteur privé par exemple dans la ville de Vaughan au nord de Toronto, où une partie de ce système a été établie. Mais le système est lourdement financé par la province. La province paie 4 \$ par usager, argent qui va au réseau d'autobus pour en maintenir le fonctionnement. Les usagers paient 2,50 \$ pour le billet de transport et la province paie 4 \$ en plus. Mais le réseau est privé, et donc meilleur.

De façon générale, le Canada est trop grand pour que le secteur privé joue un rôle considérable dans le système de transport en commun, à l'exception, peut-être, de certains réseaux d'autobus, à titre d'exploitant — je parle d'un réseau complet, qu'on puisse construire, exploiter et rendre rentable. Parce que de façon générale, au Canada, la densité est insuffisante. Ai-je raison?

Je ne dis pas que le secteur privé n'a pas un rôle à jouer. Tout ce que je dis, c'est qu'on ne peut transférer la responsabilité du TTC au secteur privé en espérant tout à coup que le système devienne rentable.

M. Christopher Norris: C'est difficile à dire. Je ne voudrais pas non plus faire de suppositions à ce sujet.

M. Mike Sullivan: Très bien.

Pour ce qui est des incitatifs fiscaux, je suis très intéressé par la notion voulant que la prestation de services de transport en commun par un employeur soit un avantage non imposable. Pouvez-vous nous donner des exemples de réussite à cet égard et nous expliquer comment la mesure fonctionne?

M. Patrick Leclerc: Nous savons, par exemple, que de nombreux systèmes de transport en commun ont des programmes. OC Transpo et Winnipeg Transit offrent un rabais aux employeurs, et les employeurs doivent offrir le même rabais. L'incitatif pour les employeurs est la réduction du montant à payer, parce qu'il s'agit réellement d'une réduction des dépenses imposables. Ils ne paient pas d'assurance-emploi sur ce montant parce qu'il n'est pas imposable, et ils n'ont pas à payer de régime de pension non plus; le montant est exempté.

Des études démontrent que lorsqu'un employeur de grande taille adopte la mesure, il s'agit d'un incitatif pour eux d'offrir le rabais. Par exemple, j'ai récemment discuté avec un vice-président à Master-Card. Il voulait vraiment savoir comment rendre cette mesure possible au Canada, parce qu'elle est offerte à leurs employés aux États-Unis. Il trouvait intéressant d'avoir cet incitatif à offrir lors de l'embauche d'un employé dans des bureaux du centre-ville. C'est moins cher que d'offrir du stationnement gratuit, comme c'est parfois le cas. Alors, il s'agit d'un bon avantage à offrir. La mesure démontre une responsabilité sociale également.

Le président: Je dois vous arrêter là.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de leur exposé.

Je poserai peut-être les mêmes questions que vous avez posées à la FCM. Avant, j'aimerais signaler que vision 2040 est une vision à très long terme. Demandez-vous au gouvernement fédéral de prendre un engagement financier à si long terme?

M. Patrick Leclerc: Non — je tiens à le préciser.

M. Jeff Watson: Ce serait difficile à justifier. Chantiers Canada est un fonds sur sept ans, et il constitue la limite au-delà d'un mandat déjà.

Pour ce qui est de certains des éléments d'une stratégie ou d'un cadre de transport en commun possible, je vais poser certaines des mêmes questions.

L'ACTU demande-t-elle un fonds dédié au transport en commun, ou demande-t-elle des fonds dans le cadre d'un programme omnibus comme Chantiers Canada? Je crois qu'environ 40 p. 100 de ce fonds à au bout du compte été accordé à des projets de transport en commun, mais on a du même coup forcé les municipalités à établir l'ordre de priorité des infrastructures demandées.

Êtes-vous pour un fonds exclusif en plus de donner aux municipalités l'occasion d'avoir accès à un programme omnibus pour les autres besoins en infrastructure, ou sommes-nous satisfaits de la façon dont le fonds de Chantiers Canada a fonctionné? Voilà en fait la question.

• (1715)

M. Patrick Leclerc: Nous voulons en fait toute une gamme de mesures. Par exemple, la taxe sur l'essence fonctionne bien. Certains programmes dans le cadre du Fonds Chantiers Canada étaient bons également.

Lorsque nous avons soumis notre mémoire prébudgétaire précédent — et nous comparaissons plus tard cette semaine devant le Comité des finances — nous avons demandé que un cent supplémentaire de la taxe d'accise soit consacré au transport en commun. Il ne s'agit pas de dépenses additionnelles; il s'agit d'un transfert d'argent. Nous comprenons que pour le gouvernement, il s'agit sans doute d'un changement de priorité. Nous voulons aussi faire des investissements en recherche et développement, ou pour soutenir la recherche et le développement dans le secteur du transport en commun et de l'automobile. Nous sommes donc à la recherche de toute une gamme de mesures.

M. Jeff Watson: Pour ce qui est du financement fédéral possible et de la question du partage de coûts — quel pourcentage pour chaque ordre de gouvernement, et qu'en est-il du secteur privé? — quelle proportion des coûts devrait revenir à chacun selon vous?

M. Patrick Leclerc: Lorsque nous examinons les besoins en infrastructure, nous présumons que les coûts seront partagés également entre les gouvernements fédéral, provincial et municipal. Par exemple, à Montréal, l'Agence métropolitaine de transport vient d'obtenir du financement dans le cadre d'un fonds PPP pour un nouveau garage. C'est quelque chose de très intéressant que nous examinons également.

M. Jeff Watson: D'accord.

Le financement pour immobilisation est de façon générale accordé par le gouvernement fédéral. Le financement pour les opérations devrait-il être pris en compte? Le gouvernement fédéral n'y investit normalement pas. Que recommandez-vous, que le gouvernement fédéral poursuive en ce qui a trait au financement ou...?

M. Patrick Leclerc: Le financement pour immobilisation.

M. Jeff Watson: Normalement, on a tendance à offrir le financement de façon graduelle — c'est-à-dire, pour un nouveau projet, ou une nouvelle construction seulement, par opposition à du financement pour les coûts d'entretien des systèmes existants.

Est-ce que votre association a une position à savoir si le financement fédéral devrait demeurer progressif? Ou est-ce qu'on devrait aussi examiner la question de financer les coûts d'entretien des systèmes actuels?

M. Patrick Leclerc: Chris, pourra me corriger si j'ai tort, mais l'entretien ferait partie du financement d'opération, pour le maintien du système. Par exemple, lorsque la flotte est vieille et qu'il y a des risques pour la sécurité, la flotte est remplacée par de nouveaux véhicules qui sont plus accessibles et plus verts. Cela pourrait être pris en considération également.

M. Jeff Watson: Quelle est la durée idéale d'un programme fédéral selon vous? Pourrait-il s'agir du renouvellement d'un programme comme Chantiers Canada, pour encore sept ans? Où demandez-vous un programme d'une durée supérieure?

Et pour ce qui est du financement fédéral, voulez-vous poursuivre la pratique de financement actuel, ou y a-t-il place à des prêts sans intérêt? Devrait-il s'agir de subventions? Quel est votre avis?

M. Patrick Leclerc: Un cadre de politique générale serait idéalement en place pendant très longtemps. Si vous pensez plutôt à un programme de financement donné, on pourrait penser à une durée de 5, 7, voire 10 ans. Par exemple, lorsque nous évaluons nos besoins en infrastructure, nous examinons les cinq prochaines années. Voilà ce que nous voulons vraiment.

Le président: Je dois vous remercier; nous allons passer à Mme Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Vous parliez de certains éléments dont on aurait besoin pour compléter ce qu'on a présentement — on ne saurait parler de stratégie — en vue de dépenser le milliard de dollars dont on dispose.

Quels éléments nous faudrait-il pour pouvoir dire qu'on a une stratégie de développement du transport en commun?

● (1720)

M. Patrick Leclerc: Dans le cas de beaucoup de programmes de financement des infrastructures, tous les fonds sont épuisés. On n'a donc pas de programme à long terme présentement, mis à part le Fonds de la taxe sur l'essence, qui n'est pas un financement dédié, mais dont une bonne partie va au transport collectif. Il faudrait donc du financement dédié, à long terme, prévisible et durable.

On parle également des mesures pour soutenir la recherche, le développement et l'innovation dans le domaine du transport collectif. On va traiter des mesures d'intégration des politiques dans divers ministères. Par exemple, une équipe affectée aux politiques en matière de transport urbain était à Transports Canada et est maintenant à Infrastructure Canada. Il s'agit de voir comment ça s'intègre aux équipes des autres ministères. On parle de planification urbaine appliquée notamment en Italie, en France et en Allemagne, mais pas ici. On donne l'exemple de ce qui a été suggéré en 2007.

De toute façon, je ferai parvenir ce document au président et au greffier.

M. Christopher Norris: En fin de compte, une responsabilité est reconnue et partagée entre les partenaires. Ce n'est peut-être pas au gouvernement fédéral de dicter aux municipalités la façon de planifier leurs villes. Par contre, le gouvernement fédéral peut demander que les villes soumettent des plans visant à soutenir les investissements alloués à l'infrastructure et au transport en commun pour lesquels on fait une demande.

Mme Isabelle Morin: Je vais reprendre en partie la question que mon collègue a posée plus tôt.

Pouvez-vous me parler d'un pays, par exemple un de ceux du G8, dont la stratégie en matière de transport en commun fonctionne bien et me dire quels éléments de cette stratégie nous devrions ajouter à la nôtre?

M. Patrick Leclerc: On regarde beaucoup ce qui se passe aux États-Unis, mais c'est un système de gouvernement totalement différent du nôtre. Il faut être prudent lorsque l'on fait des comparaisons. Cependant, ils ont un avantage marqué en raison de la Federal Transit Administration, qui a un rôle clair et qui exerce aussi beaucoup de pression quant aux politiques devant être adoptées. Pensons au Buy America Act. Le président de la FTA a témoigné devant le comité du Sénat des États-Unis et a dit que c'était dans les plans de l'administration Obama de faire passer de 60 p. 100 à 100 p. 100 le contenu américain dans les systèmes roulants de transport collectif. Ça démontre que, même au sein de l'administration, ils ont un outil très fort qui sert à faire un plaidoyer en ce sens.

Mon collègue me mentionnait qu'en Amérique du Nord, 60 p. 100 des autobus sont fabriqués au Canada. C'est donc un secteur névralgique de notre économie. Ça indique, par exemple, à quel point il pourra y avoir de la pression qui sera exercée aux États-Unis.

En ce qui a trait aux plus gros projets d'infrastructure, comme le service rapide par bus ou le train — certains parlaient de *high-speed rail*, par exemple —, on voit l'effervescence, car on sait que le financement sera là à long terme, pendant plusieurs années. Ça change les choses.

Mme Isabelle Morin: Je vais laisser à ma collègue le soin de poser les autres questions.

[Traduction]

Le président: Vous avez une minute.

Mme Laurin Liu: Je vous remercie, monsieur le président.

Une stratégie permettrait-elle aux municipalités de faire des choix d'infrastructure en fonction des coûts de la durée de vie?

M. Christopher Norris: Idéalement, oui, parce qu'on aurait du financement prévisible pour planifier l'entretien, le renouvellement du matériel roulant, l'entretien des infrastructures plus importantes. Ainsi, il n'y aurait pas constamment de reports, et on assurerait un fonctionnement efficace et en douceur du système.

Le président: Je suis désolé, mais votre minute est écoulée.

J'aimerais noter, en ce qui a trait aux autobus dont vous parliez, que plus de la moitié, je crois, sont fabriqués au Manitoba.

Monsieur Poilievre, vous avez le dernier mot.

M. Pierre Poilievre: On dirait que vous favorisez une stratégie « Achetez canadien » pour les acquisitions. Est-ce là où vous vouliez en venir avec vos comparaisons avec les États-Unis?

• (1725)

M. Patrick Leclerc: Non.

M. Pierre Poilievre: D'accord, bien. C'est tout ce que je voulais savoir à ce sujet.

M. Sullivan a parlé plus tôt du fait que le secteur privé à lui seul ne pouvait pas exploiter à profit le transport en commun au Canada, parce que les densités de population ne permettent pas un tel rendement des investissements. M. Leung a signalé que Hong Kong était le seul exemple qu'il connaissait d'un système de transport en commun profitable administré et exploité au privé. Nos attentes doivent donc être réalistes pour ce qui est de la capacité de recouvrer les coûts au moyen des droits payés par les usagers.

Je sais qu'il s'agit d'une question compliquée, et qu'il est difficile de simplifier, mais dans de nombreuses disciplines, on peut intégrer des milliers de facteurs compliqués en une formule, une équation, un rapport — de $E = mc^2$ en physique aux investisseurs de l'immobilier qui se servent du taux de capitalisation pour déterminer si un investissement est bon, aux courtiers et acheteurs d'actifs qui examinent le rapport entre le prix et les revenus ainsi qu'entre le prix et la valeur comptable, selon leur philosophie d'investissement. Le rapport le plus sensé pour déterminer les facteurs économiques d'un projet semble, selon moi, être le taux de recouvrement par les droits

payés par les usagers. Au Canada, quel est selon vous le seuil minimum pour un taux de recouvrement par les droits payés par les usagers d'un projet avant d'aller de l'avant?

M. Christopher Norris: Si vous parlez d'un projet, nous examinons habituellement le rendement de l'investissement. D'un point de vue purement opérationnel, lorsqu'on compte les droits comparativement à ce qu'il en coûte pour faire fonctionner le système, c'est ce qu'on appelle le rapport entre le revenu et les coûts. Actuellement, au Canada, en moyenne, le taux est d'environ 60 p. 100. Il s'agit de l'un des plus élevés, sinon le plus élevé, du G8. Les systèmes de transport en commun ici au Canada dépendent lourdement des frais payés par les usagers pour le maintien de leurs opérations.

Est-ce un niveau acceptable? Habituellement, ils sont fixés par les municipalités locales qui exploitent ou contrôlent ces systèmes.

M. Pierre Poilievre: Oui, je comprends cela, mais lorsqu'on examine un investissement et que l'on veut déterminer... La raison pour laquelle le taux de recouvrement par les droits payés par les usagers est un excellent indicateur de la valeur d'un projet, c'est que si un projet est utile, les gens seront prêts à payer des droits pour ce projet. Si vous deviez construire un réseau de transport en commun dans les Territoires-du-Nord-Ouest, je crains que votre taux de recouvrement soit près de zéro, parce que la densité de population n'existe pas. Si vous le construisez au centre-ville de Toronto, il se situera à près de 80 p. 00.

Si nous prenons cet élément en considération lorsque nous faisons un investissement, ne devrait-il pas exister un seuil au-delà duquel si nous ne pouvons pas recouvrer 30, 40 ou 50 p. 100 des coûts de fonctionnement, cela ne serait pas un bon investissement? En tant qu'organisation, avez-vous fait du travail dans ce domaine pour savoir quel pourrait être ce chiffre?

M. Christopher Norris: Non, nous ne nous sommes pas penchés sur ce que pourrait être ce seuil minimum.

M. Pierre Poilievre: Très bien, merci.

Le président: Il ne nous reste que quelques minutes, j'en profite donc pour remercier nos invités d'être venus aujourd'hui. Nous vous en sommes reconnaissants.

À titre d'information pour les membres du comité, sachez que le site Web vous permet de consulter les rapports jusqu'en 2040, alors si vous ne voulez pas prendre la copie papier, vous pouvez obtenir cette information sur Internet.

Merci beaucoup.

Chers membres du comité, je veux tout simplement vous aviser qu'un témoin a été confirmé pour mercredi et que nous essaierons d'en recevoir un deuxième. Veuillez surveiller les notes qui vous seront distribuées afin de savoir ce que nous aurons au programme.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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