



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 056 • 2<sup>e</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 7 mai 2015**

**Président**

**M. Larry Miller**



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

Le jeudi 7 mai 2015

• (1530)

[Traduction]

**Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)):** La séance est ouverte. Nous commençons trois minutes plus tôt, car tout le monde est arrivé, et nous finirons donc trois minutes à l'avance.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à tous nos témoins et les remercier d'être ici aujourd'hui. Vous avez chacun 10 minutes pour livrer votre exposé. Nous entendrons de nombreux témoins aujourd'hui, et je vous demande donc de tenter de respecter le temps qui vous est imparti.

Nous entendons d'abord M. McBride, de PPP Canada Inc.

Je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

**M. John McBride (premier dirigeant, PPP Canada Inc.):** Merci, monsieur le président.

Je suis heureux d'être ici aujourd'hui au nom de PPP Canada pour parler des PPP et du marché canadien.

En votre qualité de députés, vous êtes vivement conscients que le Canada a un grand besoin d'infrastructure. Par conséquent, les gouvernements de partout au Canada s'efforcent d'obtenir de meilleurs résultats pour l'argent qu'ils investissent dans l'infrastructure. Un grand nombre d'entre eux ont reconnu la valeur de faire appel à l'expertise et à l'innovation du secteur privé par l'entremise de partenariats public-privé, communément appelés PPP. Les PPP représentent un moyen d'augmenter la reddition de comptes, d'optimiser les coûts de l'ensemble du cycle de vie d'un projet, et d'améliorer la discipline financière dans les relations contractuelles entre les gouvernements et le secteur privé.

Les PPP peuvent faire référence à un ensemble de notions liées au rôle du secteur privé dans la construction d'infrastructures publiques. En Ontario, ces types d'accords sont connus sous le nom de DMFA, ou modèle de diversification des modes de financement et d'approvisionnement. Au Royaume-Uni, on les appelle des IFP, ou des initiatives de financement privé.

Selon la définition utilisée par PPP Canada, les partenariats public-privé constituent une approche d'approvisionnement en infrastructures publiques à long terme fondée sur le rendement où le secteur privé assume la majeure partie des risques et des responsabilités de financement pour la livraison et le fonctionnement de l'infrastructure, à compter de la conception et de la planification structurelle jusqu'à l'entretien à long terme.

[Français]

De façon plus concrète, cela signifie que les gouvernements paient le bien seulement au moment où il est complètement construit. Une portion substantielle est payée durant son cycle de vie s'il est bien entretenu et que son rendement est adéquat. Les coûts sont connus d'avance, et ce, pour le cycle de vie du bien en question. Cela signifie que les contribuables ne sont pas financièrement

responsables des dépassements de coûts, des retards ou des enjeux de performance durant le cycle de vie du bien en question.

Imaginez, par exemple, que l'entreprise qui a construit votre maison serait également responsable de toutes les réparations ainsi que de l'entretien pour la durée de votre prêt hypothécaire, qui est de 25 ans. Puisque le montant que vous devez payer chaque mois est établi avant la construction de la maison, vos paiements n'augmentent pas s'il y a un bris ou qu'un élément de la maison doit être remplacé. Pour cette raison, le constructeur considérerait la façon qui serait la plus efficace financièrement de construire quelque chose. Il ferait peut-être recouvrir la toiture de métal plutôt que de bardeaux. Par ailleurs, si votre climatiseur se brisait et qu'il n'était pas réparé selon les délais convenus, vous pourriez déduire le montant du prochain paiement que vous lui devriez.

Concrètement, les PPP ne signifient pas la privatisation; ils sont plutôt une relation contractuelle avec le secteur privé pour concevoir, construire, financer et entretenir l'infrastructure publique. La propriété du bien demeure au secteur public.

[Traduction]

Les PPP font tout simplement partie des outils à la disposition du gouvernement pour répondre aux besoins des Canadiens en matière d'investissement dans l'infrastructure publique. Ce n'est pas toujours la solution adéquate, mais lorsqu'elle est appliquée aux bons projets, elle offre plusieurs avantages, notamment une plus grande valeur ajoutée pour les contribuables, le respect des budgets et des échéanciers dans la livraison des infrastructures publiques, une plus grande prise en compte de la totalité du cycle de vie, et la certitude dans la planification financière. La participation financière du secteur privé est essentielle si l'on veut obtenir les avantages offerts par le transfert des risques et l'établissement d'une discipline et d'incitatifs pour l'atteinte de meilleurs résultats.

Les PPP entraînent des coûts et procurent des avantages, mais ils représentent la bonne solution lorsque les avantages excèdent les coûts. Il faut donc procéder à une analyse approfondie. Nous savons d'expérience que ce travail initial produit de meilleurs projets, même si l'approche PPP n'est pas retenue, car il exige une étude plus systématique des coûts, des risques et des attentes quant au rendement. En général, les PPP conviennent davantage aux projets complexes de grande envergure pour lesquels les attentes quant au rendement peuvent être précisées et demeurer stables au fil du temps.

À l'échelle mondiale, le Canada est considéré comme étant un chef de file dans le domaine des PPP. De plus en plus, des gens de partout se fondent sur l'expérience du Canada. En effet, notre pays a un bassin en pleine croissance de projets diversifiés. Au volume important de projets en provenance des principales provinces dans les domaines des soins de santé, de l'éducation et des routes s'ajoutent maintenant des projets des échelons fédéral et municipal.

Le recours aux PPP s'étend en outre à de nouvelles classes d'actifs, par exemple, les installations de traitement de l'eau et des eaux usées, les routes et les ponts locaux, le transport en commun et l'élimination des déchets solides. Ce bassin croissant et diversifié permet de gagner en expérience et suscite une plus forte concurrence, ce qui réduit les coûts pour les contribuables.

[Français]

Le mandat de PPP Canada est d'améliorer la livraison d'infrastructures publiques, et ce, en augmentant la rapidité d'exécution, en renforçant la responsabilité et en faisant en sorte d'en obtenir davantage pour l'argent des contribuables. PPP Canada est engagé à travailler avec tous les ordres de gouvernement afin d'assurer la meilleure valeur ajoutée pour les dollars des Canadiens qui sont investis en matière d'infrastructures. Notre organisation est axée sur la connaissance. Nous avons développé des outils et du matériel pour appuyer notre travail et celui de nos clients.

La société a établi des relations avec les autorités d'approvisionnement de tous les ordres de gouvernement afin de partager les leçons apprises et les expériences.

PPP Canada recherche des occasions d'accroître les connaissances et la capacité tout en travaillant à façonner le marché canadien des PPP par la promotion d'une culture favorisant les PPP et le partage des meilleures pratiques.

• (1535)

[Traduction]

PPP Canada a une expérience concrète dans ce domaine, car l'organisme mène des examens et dispense des conseils auprès de plus de 300 projets dans le cadre du Fonds PPP Canada, de la grille d'évaluation fédérale PPP, et de la grille d'évaluation fédérale PPP de Nouveau Plan Chantiers Canada. Nous collaborons avec nos clients pour évaluer des projets susceptibles de répondre aux critères des PPP et pour les conseiller en matière de pratiques d'approvisionnement liées aux PPP, afin de contribuer à la livraison d'actifs d'infrastructure publique de qualité qui respectent les échéanciers et les budgets établis et qui répondent aux besoins des Canadiens tout en optimisant l'argent versé par les contribuables.

Jusqu'ici, plus de 1,3 milliard de dollars en investissements dans le Fonds PPP Canada ont été annoncés pour appuyer plus de 20 projets PPP dans 8 provinces et territoires, y compris 13 municipalités. Ces investissements attireront en retour plus de 6,5 milliards de dollars en investissements dans l'infrastructure publique à l'échelle du pays.

De plus, le Plan d'action économique de 2015 propose la création d'un nouveau Fonds pour le transport en commun qui sera géré par PPP Canada. Même si le gouvernement a l'intention d'annoncer les détails des paramètres du programme plus tard, nous savons que le fonds versera 750 millions de dollars sur deux ans dès 2017-2018, et 1 milliard de dollars par année par la suite dans des projets de transport en commun. Le soutien fédéral sera attribué sur le fondement du mérite à des projets livrés par l'entremise d'autres mécanismes de financement liés au secteur privé qui démontrent une optimisation des ressources.

L'expérience de PPP Canada facilite également la possibilité d'un processus d'approvisionnement par PPP à l'échelon fédéral. Jusqu'ici, notre mission de consultation la plus établie auprès du gouvernement fédéral concerne le nouveau projet de pont sur le Saint-Laurent.

Au cours de l'année 2014, PPP Canada a joué un rôle de conseiller important en collaborant avec Infrastructure Canada et Travaux publics et Services gouvernementaux pour assurer la réussite de

l'approvisionnement du plus gros projet d'infrastructure du gouvernement.

En notre qualité de source d'expertise en matière de PPP auprès du gouvernement du Canada, nous continuerons de diriger les efforts déployés à l'échelon fédéral pour encourager le recours aux PPP lorsqu'ils permettent une meilleure optimisation des ressources.

Merci. J'ai hâte de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur McBride.

La parole est maintenant aux représentants de l'Association canadienne du transport urbain. Monsieur Leclerc et monsieur Maheu, vous avez 10 minutes.

[Français]

**M. Patrick Leclerc (vice-président, Développement stratégique, Association canadienne du transport urbain):** Monsieur le président, chers membres du comité, je tiens tout d'abord à vous remercier de l'invitation à comparaître aujourd'hui devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Nous sommes très heureux d'avoir l'occasion de nous prononcer dans le cadre de l'étude au sujet de la mise à jour des infrastructures au Canada.

[Traduction]

L'Association canadienne du transport urbain est la porte-parole d'influence du secteur des transports en commun au Canada. Voué à être au coeur des enjeux de la mobilité urbaine, notre organisme collabore avec tous les paliers de gouvernement. Nous représentons la vaste majorité des systèmes de transport en commun urbains du Canada d'un océan à l'autre, des services d'autobus des petites villes aux systèmes de trains de banlieue, en passant par les réseaux intermodaux métropolitains du XI<sup>e</sup> siècle.

L'ACTU représente également certains des fabricants et des fournisseurs d'autobus et de trains de haute technologie les plus innovateurs en Amérique du Nord, ainsi que des entreprises d'ingénierie et de technologies de l'information de calibre mondial.

J'aimerais d'abord reconnaître que le gouvernement s'est engagé à fournir un financement ciblé et à long terme pour le transport en commun dans le budget fédéral de 2015. En s'engageant à verser 1 milliard de dollars supplémentaires par année, le gouvernement débloque le financement de projets d'infrastructure majeurs partout au pays. Les investissements seront effectués par l'entremise du nouveau Fonds pour le transport en commun et s'ajouteront aux programmes de financement actuels qui sont déjà inclus dans le Nouveau Plan Chantiers Canada.

L'utilisation des transports en commun continue de s'intensifier au Canada. Année après année, nous observons une tendance à la hausse, et leur utilisation augmente beaucoup plus rapidement que la population urbaine du Canada. La demande accrue pour le transport en commun conjuguée à la nécessité de s'attaquer au problème de congestion automobile dans nos villes densément peuplées ont mené à une augmentation des investissements effectués par le gouvernement au cours de la dernière décennie. En 2013, la quantité de financement versée par tous les paliers de gouvernement pour les immobilisations en matière d'infrastructure de transport en commun a atteint 4 milliards de dollars. Au cours de la dernière décennie, le gouvernement fédéral a investi ou a annoncé plus de 8 milliards de dollars en financement pour l'infrastructure de transport en commun partout au pays, ce qui représente presque 1 milliard de dollars par année.

Un examen plus attentif des contributions fédérales récentes révèle que le financement provient d'un large éventail de programmes. Par exemple, 2,5 milliards de dollars du Fonds de la taxe sur l'essence fédéral ont été utilisés par les municipalités canadiennes pour des projets de transport en commun au cours des 10 dernières années. En fait, cinq des plus grandes villes canadiennes — Toronto, Vancouver, Ottawa, Calgary et Edmonton — ont affecté la plus grande partie de leur part du Fonds de la taxe sur l'essence fédéral au transport en commun.

En plus du Fonds de la taxe sur l'essence fédéral, entre 2004 et 2010, trois fonds ont été spécifiquement affectés au transport en commun, pour un total de 1,8 milliard de dollars. De plus, le gouvernement fédéral a établi le premier plan d'investissement en matière d'infrastructure à long terme du Canada; il injectera plus de 80 milliards de dollars dans l'infrastructure municipale, territoriale et provinciale par l'entremise des deux programmes de financement Plan Chantiers Canada sur une période de 17 ans.

Ces investissements fédéraux dans le transport en commun sont de nature collaborative et augmentent le financement local, provincial et territorial. En fait, en moyenne, chaque dollar investi par le gouvernement fédéral dans le transport en commun génère au moins 2 \$ supplémentaires en cofinancement. Par exemple, la ligne de la Confédération, un nouveau réseau de trains légers sur rail alimentés à l'électricité de 12,5 kilomètres, offrira un service de transport en commun rapide, fréquent et pratique aux résidents d'Ottawa. Ce projet a été rendu possible grâce à un partenariat entre le gouvernement du Canada, la province de l'Ontario, la ville d'Ottawa et le secteur privé.

● (1540)

[Français]

Les investissements requis et effectués dans le transport en commun ne représentent pas tous des milliards de dollars. Les investissements fédéraux ont rendu possible l'achat d'autobus à Cornwall, à l'Île-du-Prince-Édouard. Ils ont aussi permis de doter Whitehorse, au Yukon, d'une flotte d'autobus complètement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Ces investissements ont un impact réel et nous mettent sur la bonne voie. Toutefois, nous pouvons tous énumérer des projets de transport en commun dans les petites, moyennes et grandes villes qui nécessitent des investissements supplémentaires afin d'aller de l'avant. D'ailleurs, l'ACTU réalise régulièrement des enquêtes auprès de ses membres afin de déterminer les besoins en matière d'infrastructures, tant pour l'entretien des systèmes que pour la réalisation de nouveaux projets contribuant à augmenter l'achalandage.

[Traduction]

Nos données révèlent que le total des besoins en matière d'infrastructure de transport en commun sur cinq ans est estimé à 56 milliards de dollars. Les deux tiers de ce montant sont déjà couverts par les programmes de financement actuels. Cela signifie que l'industrie a besoin de financement supplémentaire pour des projets d'une valeur d'environ 18 milliards de dollars, ce qui représente 1,2 milliard de dollars par année pour chaque palier de gouvernement au cours des cinq prochaines années.

Les avantages générés par les dollars investis dans le transport en commun par les gouvernements sont évidents: création d'emplois, croissance de l'économie et de la productivité, appui au secteur de la fabrication des véhicules de transport en commun, bienfaits pour l'environnement et la santé, et augmentation de la qualité de vie —

l'élément le plus important. Tous ces éléments contribuent au bien-être des Canadiens dans toutes les collectivités du pays.

Même si la plus grande partie des besoins en matière d'infrastructure de transport en commun se situe dans les grandes régions urbaines, les besoins en mobilité des petites et moyennes villes du Canada demeurent essentiels pour veiller à ce que nos collectivités soient prospères et comparables aux autres. Les investissements dans le transport en commun dont ont besoin ces collectivités sont relativement petits, mais leurs effets sont énormes, et ils produisent un très bon rendement, ils améliorent la qualité de vie et ils contribuent à la création de collectivités prospères.

À titre d'exemple, Transit Windsor utilise des autobus qui datent des années 1980. Ces autobus ne sont pas accessibles aux personnes handicapées. Ils polluent davantage, et leur entretien est de plus en plus dispendieux. Malheureusement, le cas de Windsor n'est pas unique. En fait, 28 % des besoins en matière d'infrastructure de transport en commun du Canada concernent la réfection ou le remplacement.

Même si les besoins liés à l'entretien de notre infrastructure ne sont pas aussi attirants que la construction de nouveaux projets de trains légers, ils sont néanmoins essentiels pour maintenir l'efficacité de nos systèmes et pour offrir des services de qualité à nos clients.

[Français]

Nous comprenons très bien que le gouvernement ne peut à lui seul combler tous les besoins en matière d'infrastructures partout au pays. Une approche basée sur les partenariats et la collaboration avec tous les ordres de gouvernement et le secteur privé est essentielle pour mener à bien les grands projets d'infrastructure.

Cette approche est d'ailleurs de plus en plus présente dans le financement et la réalisation des grands projets au chapitre du transport collectif. Des outils de financement de remplacement tels que les partenariats public-privé apportent une toute nouvelle dimension à la conception et à la réalisation des projets.

[Traduction]

L'industrie du transport en commun est réceptive aux autres modes et sources de financement tels les PPP. En fait, de plus en plus de projets sont mis en oeuvre par l'entremise de PPP dans notre secteur. Toutefois, il est essentiel que les projets et les modèles de PPP offrent une certaine souplesse et qu'ils correspondent aux besoins du projet et au contexte dans lequel il est mis en oeuvre.

Nous croyons qu'il serait possible d'améliorer l'un des éléments du modèle de PPP actuel, et il s'agit de la limite de 25 % du coût total du projet imposée à la contribution fédérale. Même si la participation du secteur privé est très importante, les PPP sont un outil de financement. Lorsqu'on impose une limite de 25 % au lieu de 33 % sur la contribution fédérale, les municipalités, les provinces et les clients doivent assumer une plus grande partie des coûts du projet à long terme.

Lorsque le gouvernement fédéral établit les paramètres du programme de son nouveau Fonds pour le transport en commun qui a été annoncé, il peut compter sur notre appui et notre collaboration pour faire prospérer ce fonds.

En conclusion, monsieur le président, les Canadiens appuient fortement les investissements dans les services de transport en commun. Ils comprennent les avantages réels découlant de services de transport en commun efficaces et de la mobilité urbaine intégrée et ils en profitent, et selon plusieurs sondages sur la demande accrue pour le transport en commun, ils aimeraient avoir plus de services dans ce secteur. L'optimisation des avantages économiques, environnementaux et sociaux générés par le transport en commun nécessitera des investissements continus dans ce système par l'entremise de flux d'investissement durables et à long terme provenant de tous les paliers de gouvernement.

Grâce à un financement garanti, nos membres peuvent planifier efficacement la construction de systèmes de transport qui serviront non seulement les gens de notre génération, mais surtout ceux des générations à venir.

Merci, monsieur le président.

• (1545)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Leclerc.

La parole est maintenant au représentant de la ville de Gatineau, le maire Pedneaud-Jobin. Vous avez 10 minutes.

[Français]

**M. Maxime Pedneaud-Jobin (maire, Ville de Gatineau):** Monsieur le président, mesdames et messieurs membres du comité, je vous remercie beaucoup de cette invitation.

Je suis accompagné de M. Patrick Robert-Meunier, qui travaille à mon bureau, de M. Gilles Carpentier, qui est président de la Société de transport de l'Outaouais, vice-président de l'exécutif et conseiller municipal, et de M. Denis Tassé, qui est président du Comité des immobilisations et du budget de la Ville de Gatineau. Il est conseiller municipal depuis déjà bien des années et le dossier des infrastructures fait partie de façon assez intense de l'ensemble de sa carrière politique. N'hésitez pas à leur poser des questions durant la période qui est prévue à cet égard. Ils connaissent le dossier aussi bien que moi.

L'état des infrastructures municipales est l'une des principales menaces à la santé financière des villes de tout le Québec et de tout le Canada. Le prix à payer pour des années de négligence est immense. Les réparations coûtent de plus en plus cher et le rattrapage à faire est de plus en plus grand. Le poids de ce poste budgétaire étouffe de plus en plus les autres missions municipales, à savoir des missions essentielles comme les bibliothèques, le développement social, les loisirs, les sports ou encore le développement économique. L'objectif de la présentation d'aujourd'hui est de vous présenter la situation à Gatineau et, surtout, la réaction de Gatineau face à cet enjeu fondamental.

Il y a maintenant cinq ans, la Ville de Gatineau a terminé une démarche rigoureuse et documentée visant à identifier et à chiffrer précisément ses besoins en infrastructures. Nous avons fait des plans directeurs pour chacun des domaines pertinents, ce qui veut dire les aqueducs, les égouts, l'asphalte, l'usine d'eau potable et les édifices, ce qui nous a permis de chiffrer notre déficit d'infrastructure à 1,1 milliard de dollars. Cela veut dire qu'à Gatineau seulement, nous devrions investir 1,1 milliard de dollars pour faire en sorte que nos infrastructures soient à un niveau acceptable.

Nous allons déposer un certain nombre de documents auprès du comité. Il s'agit du plan financier à long terme qui a été réalisé à cette époque et qui précise nos besoins de façon assez rigoureuse. Pour faire face à cette situation, Gatineau a procédé à des investissements massifs. Nous avons alloué aux infrastructures 100 % de toutes les

nouvelles sources de revenus de la ville depuis 2005. Nous avons adopté, chaque année depuis 2012, une taxe spéciale de 1 % pour les infrastructures. Cette taxe s'ajoute donc à la taxation habituelle afin de maintenir nos services. Ce fut une décision courageuse du conseil. En 2017, l'enveloppe créée par cette décision va représenter un fonds récurrent de 20 millions de dollars par année qui sera consacré encore une fois uniquement aux infrastructures.

Nous avons aussi appliqué une politique stricte visant à augmenter la dette essentiellement pour profiter des programmes fédéraux et provinciaux d'infrastructures. La plus grande partie de l'augmentation de notre dette depuis la fusion municipale, qui a eu lieu il y a 12 ans, est due à cette décision. Notre Service des travaux publics est le seul service dont les budgets sont indexés automatiquement à chaque année parce que sa charge de travail augmente considérablement tous les ans. Nous avons mis en place une Commission de révision des dépenses et des services, et nous voulons faire des économies budgétaires récurrentes. Toutefois, cela touche uniquement les autres missions parce qu'on veut protéger nos investissements en infrastructures.

Pour arrêter ce qu'on appelle une hémorragie, nous avons créé une réserve « cycle de vie », où on prend 2 % du coût de chacune des nouvelles infrastructures. Nous mettons cela dans un fonds pour être en mesure de les entretenir quand elles vont commencer à vieillir. Nous ne voulons pas répéter ce qui a été fait dans le passé, c'est-à-dire de construire des infrastructures sans avoir les moyens de les entretenir.

Nous avons aussi imposé un frais de croissance pour tous les nouveaux développements. C'est un type de frais qui est bien connu dans le reste du Canada, mais qui n'est pas ou très peu utilisé au Québec. Gatineau est à l'avant-scène de cette discussion au Québec. Le principe de ces frais est que la croissance paie pour la croissance. Quand il y a un nouveau quartier, nous imposons des frais qui nous permettent d'agrandir nos usines et de faire les travaux qui sont associés à cette croissance.

En ce qui a trait aux infrastructures, le rattrapage nécessaire, à Gatineau seulement, a été chiffré il y a cinq ans à 1,1 milliard de dollars. Nous avons fait une mise à jour en 2014 et, aujourd'hui, le rattrapage à faire, malgré nos investissements massifs, a augmenté à 1,3 milliard de dollars. Nous sommes de bons élèves. Nous prenons nos responsabilités et nous faisons des sacrifices. J'ajouterais que nous avons du courage politique. Malgré tout cela, l'écart se creuse. Par exemple — et c'est un chiffre que je retiens constamment —, le nombre de kilomètres de rues dont l'état est en deçà d'un ratio acceptable est passé de 195 km en 2005 à 356 km en 2011. Je parle ici de ce qui touche l'ensemble de notre réseau routier.

Le rattrapage à faire sur le plan de nos infrastructures monopolise l'essentiel de notre capacité fiscale. Cela n'est pas sans conséquence négative. La quasi-totalité de l'augmentation de la dette est aussi consacrée aux infrastructures.

• (1550)

La totalité de la hausse de taxes consacrée à de nouveaux investissements est canalisée dans nos infrastructures. Au cours des dernières années, notre niveau de taxation a souvent été en-dessous du taux d'inflation. Nos hausses de taxes récentes se limitent au taux d'inflation, plus la taxe dédiée aux infrastructures. Pour une ville en croissance comme la nôtre, cela veut dire que l'augmentation de notre offre de services doit se faire par des compressions dans des services que nous offrons déjà ou encore par des gains d'efficacité.

Ces principes rigoureux ont des répercussions majeures sur les missions municipales autres que celle qui concerne les infrastructures. Par exemple, depuis 12 ans, il n'y a eu aucun investissement dans notre réseau de bibliothèques. Alors que la population de Gatineau est en croissance soutenue, que c'est le savoir et la culture qui permettent d'innover et qu'on sait clairement que notre avenir économique et social passe par la matière grise de nos enfants, on en arrive à négliger nos bibliothèques pour répondre à des besoins immédiats en matière d'infrastructures.

Pour illustrer le fossé entre ce poste budgétaire et les autres, dans les quatre prochaines années, nous allons investir 67 millions de dollars dans des projets d'avenir, à savoir les parcs, les pistes cyclables, le centre-ville et les bibliothèques. Pendant la même période, nous investirons 480 millions de dollars dans nos infrastructures.

Les choix que l'état de nos infrastructures nous impose mettent en danger notre capacité à préparer l'avenir. Selon nous, c'est rien de moins que cela. Il faut le rappeler, si investir dans les infrastructures permet de réduire les dépenses d'entretien, ces mêmes infrastructures ne créent pas de richesse à long terme, ne stimulent pas l'innovation et n'apportent pas de qualité de vie comme peuvent le faire, par exemple, nos bibliothèques ou notre centre-ville.

Il y a plusieurs solutions à envisager. Le principal problème de base, c'est que la conception urbaine de notre ville est en quelque sorte une erreur fiscale. Nous sommes construits en basse densité, et cette faible densité fait en sorte que, pour chaque rue, nous n'avons pas assez de revenus fiscaux pour payer les services à la propriété et les services à la personne qui viennent avec le développement urbain. Nous avons adopté un nouveau schéma d'aménagement. Nous essayons de resserrer la construction de notre ville. Nous nous attaquons aussi à cette réalité. Nos frais de croissance sont aussi une réponse à cet égard parce que cela force la densification.

Il y a également un problème de fonds et de revenus. Au Québec, les villes gèrent 58 % des infrastructures publiques — c'est l'autre chiffre que je n'oublie jamais —, mais elles n'ont accès qu'à 8 % des taxes et impôts payés par l'ensemble des Québécois. La mathématique à ce sujet est implacable. Même avec la meilleure volonté du monde, comme celle qui a cours à Gatineau, et même en y investissant la totalité des budgets dédiés aux autres missions municipales, il est impossible de répondre aux besoins.

De plus, quand les gouvernements fédéral et provinciaux investissent dans les infrastructures, ils obtiennent un retour important sur leur investissement, ce qui n'est pas le cas des municipalités. Selon la perception générale, la contribution des paliers de gouvernement est de un tiers, un tiers, un tiers. Or une étude menée par Deloitte en 2012 sur l'état des infrastructures municipales au Québec révélait qu'en tenant compte des retours fiscaux dont bénéficient les autres gouvernements, la contribution nette des municipalités à l'entretien des infrastructures et à la construction est de l'ordre de 76 %. C'est sans commune mesure avec notre capacité de payer.

Le problème d'argent est plus profond encore puisque la seule chose que nous contrôlons est notre propre budget. La tentation est donc grande d'investir davantage pour régler le problème, ce qui, à certains égards, peut être une erreur. On ne peut pas faire porter aux seuls Gatinois d'aujourd'hui le poids d'un problème qui a été créé sur quelques décennies. Il y a également une limite à l'importance que doit prendre la taxe foncière, qui est notre revenu principal à Gatineau. En effet, elle représente 87 % de nos revenus. C'est une taxe qui est moins juste que l'impôt sur le revenu et qu'on ne peut pas

éviter, contrairement à une taxe à la consommation qu'on peut éviter en consommant moins.

La taxe dédiée, notre réserve touchant le cycle de vie et notre politique d'augmentation de la dette pèsent déjà assez lourd sur notre capacité fiscale. Il serait malavisé d'ajouter encore au fardeau fiscal des Gatinois. Pourtant, le problème doit être réglé et, selon moi, la solution doit venir d'un meilleur partage des ressources à la disposition des gouvernements municipaux, provinciaux et fédéral.

Je veux d'ailleurs profiter de l'occasion pour souligner les progrès importants faits par les villes grâce à l'aide du gouvernement fédéral. En mettant en place et en rendant les programmes de financement des infrastructures plus prévisibles et permanents, le gouvernement fédéral nous facilite beaucoup la tâche.

Je vais conclure en disant qu'il faut construire nos villes de façon différente, et c'est ce que nous essayons de faire. Il faut aussi investir massivement dans le transport en commun parce que cela contribue à réduire la pression sur nos infrastructures. M. Carpentier pourrait vous donner des détails sur nos besoins à cet égard.

• (1555)

Finalement, nous avons effectivement besoin de plus de ressources financières. Vous avez déjà entendu ce genre de choses-là. On doit changer le rapport de 58 % des responsabilités et 8 % des revenus. C'est un rapport qui place les villes dans une situation intenable. Si le rapport reste le même, le fond du problème ne changera pas.

Je vous remercie.

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Monsieur Kellway, vous avez sept minutes.

**M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD):** J'aimerais remercier les témoins d'être ici aujourd'hui et de livrer leur témoignage sur un sujet très important.

Les mots sur lesquels vous avez terminé votre exposé, monsieur le maire, soulèvent manifestement de grandes préoccupations, et traduisent une situation intenable. Permettez-moi d'y revenir.

J'aimerais d'abord parler à monsieur McBride au sujet des PPP, et j'ai simplement une question de définition.

Le langage utilisé pour le nouveau Fonds pour le transport en commun dans le récent budget du gouvernement laisse croire que les PPP sont un sous-élément d'un ensemble d'autres moyens de financement. Est-ce cas? Ai-je bien compris?

**M. John McBride:** Il m'est difficile de parler de ce que prévoit le gouvernement dans son nouveau Fonds pour le transport en commun, mais PPP est un terme générique. Les PPP englobent différentes approches visant à regrouper les éléments liés à la conception, à la construction, au financement, à l'exploitation et à l'entretien d'une infrastructure dans un seul approvisionnement. Il peut s'agir de différentes combinaisons de ces approches. Les PPP ne représentent pas une seule notion, mais une famille d'options en matière d'approvisionnement avec le secteur privé.

L'autre chose qu'il faut souligner, c'est qu'il ne s'agit pas d'un autre moyen de financement, mais également d'une autre source de fonds. Je crois que le gouvernement expliquera ce qu'il entend par l'élément lié aux fonds en ce qui concerne les autres moyens de financement.

**M. Matthew Kellway:** Cette question est probablement trop complexe pour y répondre aujourd'hui, mais j'aimerais savoir si PPP Canada peut identifier cette famille. Cela nous permettrait de comprendre les différents modèles, les occasions où ils conviennent le mieux, et essentiellement les différences, au bout du compte, sur le plan des coûts pour les différents modèles. Pourriez-vous fournir ces renseignements au comité?

**M. John McBride:** Ce serait possible, à partir de ce qu'on appelle l'approche traditionnelle, c'est-à-dire conception-soumission-construction, jusqu'aux diverses combinaisons qu'on retrouve dans la famille des options d'approvisionnement. Nous pourrions aisément vous communiquer ces renseignements.

**M. Matthew Kellway:** Ce serait parfait. Merci beaucoup.

Monsieur Leclerc, vous avez parlé de la participation fédérale de 25 % comparativement à 33 % en ce qui concerne le modèle de PPP. Avez-vous établi les coûts liés à cela ou avez-vous un modèle qui pourrait nous expliquer la différence produite par une contribution fédérale de l'ordre de 33 % comparativement à une contribution de l'ordre de 25 % dans le cadre d'un modèle PPP?

• (1600)

**M. Patrick Leclerc:** Il faut examiner la contribution à un projet. Je n'ai pas ces données sous la main, mais nous pourrions les compiler projet par projet.

**M. Matthew Kellway:** Avez-vous un modèle général? J'imagine qu'il est difficile de fournir une évaluation projet par projet au comité, à moins que vous ayez quelques exemples de certaines des municipalités que vous représentez. J'aimerais connaître la différence dans les coûts engendrés par une participation de l'ordre de 25 % comparativement à une participation de l'ordre de 33 %. Si vous pouviez fournir ces données au comité, nous vous en serions très reconnaissants.

Monsieur McBride, je crois que ce qui préoccupe un grand nombre de personnes au sujet des PPP, c'est que les coûts en immobilisation, les coûts d'exploitation, et les autres coûts liés au transport en commun ne sont pas, au bout du compte, totalement couverts par l'argent payé par les personnes qui utilisent ces trains ou ces autobus, etc. Évidemment, le secteur privé participe à ces projets pour réaliser des profits. Au bout du compte, comment ces profits sont-ils représentés dans le prix du billet?

**M. John McBride:** C'est une fausse idée répandue au sujet des PPP. Un PPP représente la façon dont vous regroupez les éléments de relation contractuelle avec le secteur privé. Au Canada, presque tous les PPP sont ce que nous appelons des ententes de paiements de mise à disposition, dans lesquelles les paiements versés au secteur privé sont fondés sur la disponibilité de l'infrastructure, et le gouvernement est le créancier du secteur privé. Les paiements ne sont pas fondés sur les frais d'utilisation.

La décision d'imposer ou non des frais d'utilisation ne dépend pas de la décision d'avoir recours à un PPP. En effet, on peut utiliser des PPP avec des frais d'utilisation ou sans ces frais. Ces deux notions sont complètement distinctes. Je vais vous donner un exemple.

En Ontario, de nombreux hôpitaux sont construits dans le cadre de PPP. Manifestement, les patients ne paient pas de frais lorsqu'ils utilisent les services de l'hôpital. L'entreprise du secteur privé propose de concevoir et de construire l'hôpital et de l'entretenir pendant sa durée de vie, et d'être payée si elle mène le projet à terme. C'est donc l'entreprise privée qui assume le risque lié à la conception et à la construction de l'hôpital, et je ne paie rien à cette entreprise avant la fin des travaux. Le partenaire du secteur privé assume tous

les risques liés à la conception et à la construction de l'hôpital, et vous ne payez rien avant que cet hôpital soit construit. Cela vous donne un avantage. C'est la même chose lorsque vous rénovez votre salle de bain. Aimez-vous payer l'entrepreneur au début, pendant les travaux, ou à la fin? Vous le payez à la fin, car il assume le risque et ensuite, vous le payez pendant la durée de vie de l'actif si ce dernier a un bon rendement.

Les paiements versés au secteur privé se fondent sur le rendement.

**M. Matthew Kellway:** Dans le cas où il y a un tarif et que le tarif ne change pas, mais qu'au bout du compte, c'est le gouvernement qui paie...

**M. John McBride:** L'argent peut être remis au gouvernement ou au secteur privé. C'est une question...

**M. Matthew Kellway:** C'est le gouvernement qui paye le secteur privé. Avez-vous des exemples qui démontrent que cela revient moins cher au contribuable?

**M. John McBride:** Nous ne mènerions pas un projet en PPP si cela ne nous en donnait pas plus pour notre argent. Il faut se demander si les risques qu'assume le secteur privé valent l'investissement des capitaux privés.

**M. Matthew Kellway:** Comment cela se passe-t-il exactement? Êtes-vous allé suffisamment loin dans le processus d'un PPP pour savoir que c'est la voie à suivre?

**M. John McBride:** Oui. Je peux vous donner de nombreux exemples. Nous avons des projets en PPP d'une valeur de 6 milliards de dollars, qui en sont aux diverses étapes de l'approvisionnement, de la construction, etc. En moyenne, ils génèrent un retour sur investissement de 5 à 15 %.

Toutefois, je dirais que les PPP ne conviennent qu'à 10 ou 15 % des projets d'immobilisations. On doit d'abord mener une analyse pour déterminer si c'est la bonne méthode à adopter. Ce type de partenariat convient aux projets complexes qu'on ne mène pas souvent, où la participation du secteur privé est utile et où on peut lui dire exactement ce que l'on veut. Ce n'est pas la solution à tous les projets, mais lorsque c'est la bonne solution... C'est un peu comme un tournevis. Le tournevis a beau être utile, si vous avez besoin d'un marteau, il ne vous sera d'aucune utilité. Vous devez vous assurer d'utiliser le bon outil au bon moment et dans les circonstances appropriées.

• (1605)

**Le président:** Merci, monsieur McBride.

Monsieur Scarpaleggia, vous disposez de sept minutes.

**M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.):** J'aimerais donner suite aux questions posées par M. Kellway, car j'essaie de comprendre comment fonctionnent les PPP.

Je pense que nous comprenons tous les concepts fondamentaux du PPP. Toutefois, quelle est la différence entre un PPP et un gouvernement qui dirait à une entreprise: « Construisez-moi quelque chose clé en main. Nous allons en assumer la responsabilité puis imposer les frais d'utilisation nécessaires », supposons qu'on parle de réseaux de transport. Au fond, l'idée derrière le PPP, c'est qu'il permet au gouvernement de ne pas déboursier une grosse somme initiale? Je vois cela comme une méthode utilisée par les gouvernements pour obtenir du financement à un moment où les budgets sont serrés et où les gouvernements tentent d'équilibrer les budgets, même si je ne suis pas sûr que cela fasse une réelle différence, étant donné que toutes sortes de pratiques comptables aujourd'hui nous permettent d'étaler les coûts.

C'est donc la perception que nous avons des PPP; ils sont formidables parce que le gouvernement n'est pas tenu de fournir tous les fonds tout de suite, sans compter qu'il n'assume pas les risques. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

**M. John McBride:** Ce n'est pas tout à fait exact. Les PPP au Canada ont un budget à respecter. Tout est comptabilisé dans le bilan. Par conséquent, si vous choisissez cette voie pour dépenser hors bilan, ce n'est pas approprié.

Pourquoi opter pour un PPP? La nécessité des PPP est ressortie d'une analyse des problèmes liés aux méthodes d'approvisionnement traditionnelles. On a relevé trois ou quatre principaux problèmes dans la façon dont les achats sont effectués, et on a tenté d'y remédier.

Quels étaient ces problèmes? Tout d'abord, le gouvernement payait pour quelque chose et, au bout du compte, il n'avait pas ce qu'il voulait. Puisque l'argent avait déjà été versé, il était très difficile pour le gouvernement de le récupérer. Si vous ne payez pas avant la fin des travaux, vous savez que le risque leur appartient. Supposons que vous devez construire une infrastructure majeure et que vous empruntez 500 millions de dollars sur les marchés financiers pour exécuter le projet, et que ces investisseurs ne seront remboursés qu'une fois qu'ils auront livré la marchandise, les créanciers surveilleront les travaux de près. Les capitaux privés amènent une discipline incroyable.

**M. Francis Scarpaleggia:** Je comprends le concept. Y a-t-il d'autres exemples de PPP où le gouvernement a en quelque sorte abandonné en disant: « Vous avez construit cet hôpital et nous ne l'aimons pas, alors nous nous en lavons les mains puis vous en ferez ce que vous voulez »?

**M. John McBride:** C'est le but d'un PPP.

**M. Francis Scarpaleggia:** Les PPP obtiennent-ils tous de bons résultats?

**M. John McBride:** Je dirais qu'il arrive souvent qu'il faille réduire les paiements en cours de route. Toutefois, ce n'est jamais au point où on voudrait renvoyer l'entrepreneur ou le promoteur car celui-ci a une très grande motivation et ne veut pas perdre des centaines de millions de dollars. Cela amène donc une discipline financière.

Les PPP règlent d'autres problèmes. Par exemple, l'approche traditionnelle du gouvernement ne tenait pas compte de toute la durée de vie utile. On se concentrait sur la construction, mais on ne songeait pas aux autres étapes. Le bien pourrait être conçu de manière à rendre la construction difficile et être construit sans qu'on ne tienne compte de l'exploitation ni de l'entretien. Le maire a indiqué à quel point les coûts de fonctionnement et d'entretien représentaient une part importante des coûts globaux, et le fait de ne pas y songer peut occasionner toutes sortes de problèmes.

Si vous devez construire une infrastructure qui doit durer, vous devez d'abord réfléchir à sa conception, à sa construction, mais aussi à son fonctionnement et à son entretien sur 25 ans. Si une même personne est tenue responsable de sa conception, de sa construction, de son exploitation et de son entretien, elle tiendra compte de toute sa durée de vie utile. Il y a tellement d'exemples de cas où le constructeur a dit: « J'ignore qui a fait la conception, mais les coûts de construction seront beaucoup plus élevés que ce qui était prévu au départ », et lorsqu'il s'agit du fonctionnement et de l'entretien, une seule personne serait responsable. Il n'y a personne qui se renverrait la balle.

•(1610)

**M. Francis Scarpaleggia:** Soit dit en passant, le pont Champlain à Montréal n'a duré que 50 ans. J'ai lu quelque part que la conception n'était pas idéale, compte tenu du climat et ainsi de suite.

**M. John McBride:** Cela n'a pas été fait dans le cadre d'un PPP.

**M. Francis Scarpaleggia:** En ce moment, oui.

Dans le même ordre d'idées, le gouvernement du Québec semble dire qu'il n'a pas les fonds à l'heure actuelle pour conclure des PPP, alors il a confié à la Caisse de dépôt le mandat de construire et d'exploiter des infrastructures publiques de transport.

**M. John McBride:** Il n'y a pas 56 façons de financer les infrastructures publiques: les utilisateurs ou les recettes fiscales générales.

**M. Francis Scarpaleggia:** Vous avez fait la distinction entre les fonds et le financement. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Je ne suis pas sûr de comprendre.

**M. John McBride:** Les fonds représentent les sources de revenu qui serviront à payer quelque chose. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de sources auxiliaires autres que les recettes fiscales générales et les utilisateurs pour financer les infrastructures publiques. On pourrait construire un Tim Hortons à une station de transport en commun. Il y a d'autres sources, mais elles n'ont pas vraiment d'incidence sur le coût global des infrastructures publiques. Si vous considérez vos recettes comme des revenus, et le financement comme une dette, vous pouvez financer quelque chose, mais un jour ou l'autre, vous aurez besoin de recettes pour rembourser ce financement.

[Français]

**M. Francis Scarpaleggia:** Monsieur Leclerc, vous avez parlé du fonds que le gouvernement a créé. Dans le dernier budget, celui-ci a en effet annoncé la mise sur pied d'un fonds qui va atteindre 1 milliard de dollars réparti sur trois ou quatre ans. Un montant de 1 milliard de dollars peut effectivement sembler une grosse somme, quoique quelques années seront nécessaires pour atteindre cette somme.

Selon certains, même si c'est de l'argent, ce n'est pas ce dont le pays a besoin; c'est plutôt ce que le gouvernement peut offrir à l'heure actuelle selon le cadre financier qu'il s'est donné.

Par exemple, certains disent qu'une station de métro urbaine coûterait plus d'un quart de milliard de dollars. C'est de l'argent et c'est apprécié à certains égards, mais quand on entend le maire Pedneaud-Jobin nous parler de ses besoins en matière d'infrastructures et qu'on voit...

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Scarpaleggia, votre temps est largement écoulé, mais si vous posez...

**M. Francis Scarpaleggia:** Je ne suis pas un membre régulier, alors je ne connais pas vraiment... Quoi qu'il en soit, je suis désolé.

**Le président:** Si une personne souhaite répondre très brièvement, je vais l'autoriser à le faire, autrement nous passerons au prochain intervenant.

[Français]

**M. Patrick Leclerc:** Certainement. Merci, monsieur le président.

Il est important de noter deux choses concernant ce milliard de dollars. D'abord, il s'ajoute aux investissements déjà annoncés, soit au Plan Chantiers Canada et aux autres investissements. De plus, c'est la première fois qu'au niveau fédéral nous avons un fonds dédié et récurrent en matière de transport collectif. C'est du jamais vu. Cela permet un peu plus de prévisibilité pour les projets.

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Braid, vous disposez de sept minutes.

**M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC):** Tout d'abord, je tiens à remercier tous nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Monsieur McBride, si vous me le permettez, j'aimerais commencer par vous poser quelques questions au sujet des PPP.

Je crois que vous nous avez très bien expliqué dans quels cas les PPP sont appropriés et dans quels cas ils ne le sont pas.

Lorsqu'un projet est réalisé en PPP, pourriez-vous nous dire quels sont les avantages pour les contribuables?

**M. John McBride:** Monsieur le président, dans le cas des projets réalisés en PPP, sachez qu'une grande part des risques est transférée au secteur privé. Quels sont ces risques? C'est là que le financement privé entre en jeu, parce qu'il y a un transfert du risque et on ne le paie pas. Qu'est-ce qu'on en retire exactement? J'ai parlé d'une optimisation tout au long du cycle de vie. En rendant une seule personne responsable de toute la durée de vie utile du bien, on assure ainsi une meilleure reddition de comptes envers les contribuables. Comme il s'agit d'une seule personne, il n'y a personne qui se renvoie la balle. Cette personne a renforcé cette responsabilité en investissant son argent.

Les capitaux privés donnent lieu à une plus grande discipline. J'ai une organisation stricte, mais je peux vous garantir que les gens qui prêtent des centaines de millions de dollars sont beaucoup plus sévères que le gouvernement peut l'être à l'égard des entrepreneurs. Cela impose une discipline.

Il y a aussi une question d'innovation. Je n'ai pas abordé cet aspect précédemment, mais dans le cadre d'un contrat d'approvisionnement en PPP, on précise ce que l'on veut mais pas la façon d'y parvenir. Je peux demander d'obtenir un certain résultat, mais je ne préciserai pas que je veux six pouces de gravier et deux pouces d'asphalte. On laisse le secteur privé s'inspirer des meilleures pratiques à l'échelle mondiale pour livrer la marchandise. On constate que les prix sont bons. Dans presque tous les cas, ils sont 10 à 20 % inférieurs à ce à quoi on s'attendait.

Lorsqu'on permet au secteur privé d'innover, on impose une certaine discipline et on tient compte de tout le cycle de vie. Les gouvernements peuvent parfois repousser l'entretien d'un an, mais les coûts liés à l'entretien finissent par être deux fois plus chers l'année suivante. On estime que nos investissements de 1,3 milliard, qui attireront en retour plus de 6,5 milliards de dollars en investissements, entraîneront des économies supplémentaires de l'ordre de 860 millions de dollars pour les contribuables.

● (1615)

**M. Peter Braid:** Vous avez également expliqué que, par définition, un projet réalisé en PPP implique des « capitaux privés ». De quelle façon?

**M. John McBride:** Selon le modèle, des capitaux privés sont engagés à court et à long terme. Dans le cas d'une entente à court terme, parce que parfois, il peut s'agir uniquement de la conception et de la construction, si vous souhaitez prolonger une ligne de métro

et que vous ne payez pas l'entreprise tant que les travaux ne sont pas complétés, celle-ci doit réunir les capitaux nécessaires et mettre son argent à risque pour payer la construction de cette ligne. Si vous avez une entente à long terme, qui comprend la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien, vous gardez ses capitaux à risque tout au long de la durée de vie du bien, alors si à un certain moment, vous n'êtes pas satisfait, vous arrêtez de payer.

Par conséquent, la société ne fait pas que perdre une occasion; elle va perdre ses capitaux et ne sera pas en mesure de rembourser ses créanciers. Il ne s'agit donc pas seulement d'une mauvaise entente avec le gouvernement. Toute la société est compromise. Les capitaux privés donnent lieu à une grande discipline dans l'exécution de ces projets.

**M. Peter Braid:** Compte tenu des capitaux privés qui sont engagés, dans le cas d'un PPP, diriez-vous que le secteur privé est un bailleur de fonds?

**M. John McBride:** Non, je ferais la distinction entre le financement et les sources de fonds au même titre que les états financiers, les dépenses et les recettes provenant des sources de capitaux et des bilans.

Les gens qui doivent être remboursés ne sont pas des bailleurs de fonds. Les gens utilisent les deux termes de façon interchangeable, mais selon moi, pour que ce soit plus simple, lorsqu'on finance, on fournit les capitaux et on s'attend à être remboursé si cela fonctionne. Les bailleurs de fonds sont ceux qui utilisent les infrastructures ou qui investissent dans l'intérêt public.

**M. Peter Braid:** Très bien. Merci beaucoup.

Monsieur Leclerc, si j'ai bien compris, vous avez indiqué dans votre déclaration qu'il y a actuellement un écart au chapitre du financement destiné aux projets majeurs dans le domaine du transport en commun au pays. À combien se chiffre cet écart?

**M. Patrick Leclerc:** Cet écart s'élève à 18 milliards de dollars pour les cinq prochaines années.

**M. Peter Braid:** Vous avez ensuite réparti cette somme entre les divers ordres de gouvernement. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

**M. Patrick Leclerc:** Lorsque nous sondons nos membres, nous leur demandons quels sont leurs plans en matière de réfection et de remplacement des infrastructures, de même que d'accroissement du nombre d'usagers. Ensuite, nous leur demandons le montant des fonds qui ont été engagés et le financement additionnel dont ils auront besoin.

On constate donc qu'il y a un manque à gagner de 18 milliards de dollars. Si chaque ordre de gouvernement assume le tiers, cela se traduirait par 1 milliard de dollars par ordre de gouvernement chaque année pendant cinq ans. Mais c'est en supposant que chacun d'entre eux assume un tiers..

● (1620)

**M. Peter Braid:** Très bien. C'est la raison pour laquelle vous vous réjouissez du nouveau fonds pour le transport en commun qui a été annoncé dans le récent budget?

**M. Patrick Leclerc:** Le nouveau fonds pour le transport en commun fera deux choses. C'est la première fois où nous aurons un fonds permanent consacré au transport en commun, ce qui est très bien au niveau fédéral. Ensuite, pour les cinq prochaines années, ce fonds nous aidera à combler l'écart dont je vous ai parlé, et ensuite, nous nous pencherons sur les mesures à prendre pour les 10, 15 et 20 prochaines années, à mesure que la population s'accroîtra.

**M. Peter Braid:** Nous avons la description générale du nouveau fonds pour le transport en commun dans le document budgétaire. Nous en saurons davantage au cours des semaines et des mois à venir.

Vous avez aujourd'hui l'occasion de nous dire comment vous aimeriez que ce fonds soit géré. Avez-vous des suggestions précises?

Ce sera gratuit.

**M. Patrick Leclerc:** Merci beaucoup de me donner cette occasion. Je crois que l'un des mots clés est la souplesse. M. McBride a indiqué que dans le budget, il était question des différentes sources de financement de rechange, y compris des PPP. Pour répondre à la question de M. Kellway, il y a une vaste gamme d'outils de financement. En fait, l'an dernier, nous avons organisé une conférence internationale à ce sujet, à Montréal. Nous avons réuni des experts de partout dans le monde, de l'Asie, de l'Europe et des Amériques. Le PPP était seulement une des approches.

Dans près d'un mois, nous publierons un rapport qui décrit une vingtaine de mécanismes de financement de rechange. Le fonds ne doit pas être restrictif. Il doit être souple pour permettre aux municipalités d'envisager différents mécanismes selon les programmes et de s'assurer de soumettre des projets qui répondront à leurs besoins ainsi qu'à ceux de leurs citoyens. C'est une chose, et comme je l'ai déjà mentionné, il serait bien de faire passer le plafond des contributions fédérales de 25 à 33 %.

**Le vice-président (M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NDP)):** Merci, monsieur Braid.

C'est maintenant au tour de M. Komarnicki.

**M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC):** Monsieur McBride, si on se pose beaucoup de questions sur les PPP, je suppose que c'est parce que beaucoup parmi nous ne savent pas trop comment ils fonctionnent.

J'observe, par exemple, que de petites communautés entreprennent elles-mêmes le lotissement et la viabilisation et qu'elles essaient de vendre les terrains. D'autres confient la tâche à des lotisseurs. Normalement, ils ont plus d'expérience en la matière. Bien sûr, on pourrait comprimer les coûts en faisant appel au secteur privé.

Si, dans les PPP, on fait peser le risque sur le secteur privé et s'il doit mobiliser son capital initial, je suppose que cela entraîne un coût. Une formule permet-elle, pour un projet de tant de dollars, d'allouer un certain taux ou pourcentage de retour sur l'investissement au secteur privé pour avoir assumé le risque, mobilisé le capital et fourni les fonds pour la réalisation du projet? Cela fait un certain nombre de questions.

En fin de compte, au bout de 20 ou 25 ans, il y a un certain risque, des honoraires de gestion, et on attend un taux raisonnable de rendement. Dans votre analyse d'un projet, vous devez bien tenir compte de certains facteurs. Tout bien considéré, ce doit être inférieur au risque assumé, puis au coût global, parce que vous êtes en terrain inconnu ou, pour toutes sortes de raisons, par exemple, vous n'avez pas tenu compte de la conception ni de l'entretien. Non, mais toutes ces choses ont un coût.

Pouvez-vous répondre à ces questions? Pas nécessairement dans le même ordre, mais vous comprenez.

**M. John McBride:** Oui. En fait, elles me disent que vous feriez un excellent employé dans mon organisation.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. John McBride:** C'est exactement le genre d'analyse qu'il faut faire, en raison des coûts et des avantages. Il y a des avantages à ce qu'ils assument les risques de dépassement de coûts, de défaut de conception, de catastrophe ou de problèmes d'exploitation, tous ces risques, que, sinon, le gouvernement devrait assumer. Il faut évaluer ces risques.

Il faut, en conséquence, payer, parce que le secteur privé devra verser un supplément. S'il prend le risque, il s'attend à obtenir un certain rendement. Dans un PPP, la question est de répartir le risque entre ceux qui sont le mieux en mesure de le gérer. Ainsi, il faut une évaluation. Nous évaluons ce que nous appelons le rapport qualité-prix du bon modèle pour chaque projet que nous avons à examiner. Nous ne donnerions pas le feu vert si notre analyse, qui est très rigoureuse, ne permettait pas de conclure que c'est la bonne chose à faire. Voilà pourquoi j'ai dit que c'est la conclusion à laquelle on n'arrive que dans environ 15 % des cas.

Y a-t-il des règles empiriques? Pour une analyse approfondie, ces règles nous permettent de ne pas nous y engager pour tel projet, mais que, pour un autre, nous pouvons probablement la faire. Il faut une échelle, par exemple de 50 à 100 millions de dollars, selon le secteur. Pourquoi? Parce qu'il faut piquer l'intérêt du secteur privé. S'il soumissionne pour un projet, cela signifie qu'il a besoin de faire le travail de conception. Il doit investir des millions dans le processus de soumission pour réfléchir à la solution, pour obtenir cette innovation!

• (1625)

**M. Ed Komarnicki:** Comment décidez-vous que le rapport qualité-prix vous en donne pour votre argent? Existe-t-il une formule, une base pour affirmer...

**M. John McBride:** Nous avons publié sur notre site Web la méthode que nous suivons. Nous examinons tous les risques d'un projet — qui sont convenablement transférés au secteur privé, la valeur que nous leur attribuons — et, dans l'autre membre de l'équation, nous tenons compte des coûts de transaction et des coûts de financement, puis nous tirons nos conclusions.

Nous en tirons aussi au stade de la présélection, même à un niveau poussé, sur la justification d'une analyse approfondie pour un projet. Dans l'affirmative, le projet a une chance, nous ferons une analyse quantitative très poussée, pour déterminer si c'est la bonne marche à suivre.

**M. Ed Komarnicki:** En effet, vous dites ensuite que l'industrie s'attend à un certain niveau de rendement, sur le financement et la gestion, que vous êtes en mesure de dire que ce serait de l'argent beaucoup mieux dépensé que d'utiliser la méthode traditionnelle, dans laquelle on ne se préoccupe pas de ces questions précises, comme le taux de rendement, les frais de fonctionnement, ce genre de choses.

**M. John McBride:** Nous ferions une analyse comparative, disons, des coûts du financement et des opérations parallèles déjà faites sur le marché.

**M. Ed Komarnicki:** Vous faites ce genre de comparaison.

**M. John McBride:** Oui. C'est une analyse très approfondie de ces facteurs. Les projets valent des centaines de millions et des milliards de dollars. Le temps consacré à cette analyse n'est pas gaspillé.

**M. Ed Komarnicki:** Dans certains cas, le tiers investit des fonds, pour les ajouter aux contributions fédérales, municipales ou provinciales ou n'est-ce pas que...?

**M. John McBride:** Le secteur privé avance des fonds, mais je ne l'ai jamais vu refuser leur remboursement.

**M. Ed Komarnicki:** C'est vrai.

C'est votre apport, mais ce n'est pas vraiment du financement. C'est pour mobiliser plus d'argent à mettre dans le budget du projet.

• (1630)

**M. John McBride:** Cela introduit un élément de discipline. L'argent que je mets, ma mise de fonds de 500 millions, garantit que j'exécuterai le projet. Sinon, vous êtes dispensés de me payer. On fixe ainsi son esprit sur un objectif.

**M. Ed Komarnicki:** Indéniablement.

Je vais maintenant interroger M. le maire.

J'ignore s'il me reste beaucoup de temps, mais il est intéressant de voir que vous avez au moins pris le temps d'examiner vos besoins éventuels en matière d'infrastructures et vos lacunes. Vous prenez des mesures graduées pour essayer d'y répondre, bien que ce ne soit pas nécessairement aussi vite que vous le voudriez.

Il a été intéressant d'entendre le point de vue des transports et le vôtre selon lesquels vous voudriez combler les besoins prioritaires pour vous. J'ai remarqué que le fonds de la taxe sur l'essence et le remboursement de la TPS totalisent un montant considérable, des milliards.

Quelle est votre opinion sur l'absence presque totale de conditions liées à l'emploi d'un fonds qui vous donne le droit de décider de la destination de l'argent?

Je sais que les villes ont demandé ce pouvoir. Nous l'avons accru et nous l'avons lié à l'inflation. Il y entre donc un facteur d'inflation. Est-ce une bonne façon d'utiliser un montant fixe en disant aux municipalités qu'elles ne sont pas obligées de faire de demande dans le cadre du projet, mais que le montant qu'elles obtiendront, en fonction de leur population, sera de tant?

Monsieur le maire et peut-être aussi monsieur Leclerc.

[Français]

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Je pense que c'est une très bonne nouvelle.

[Traduction]

C'a été une excellente décision.

[Français]

C'est l'un des programmes que nous préférons, précisément parce que les villes disposent d'une marge de manoeuvre qui leur permet de choisir leurs priorités. De notre côté, nous nous considérons comme un gouvernement de proximité. Nous sommes donc scrutés de près par les médias, nos citoyens et un vérificateur général. Nous rendons des comptes à notre population. Le fait qu'il y ait des critères très généraux est un avantage pour nous.

Certaines villes ont beaucoup investi dans les aqueducs et les égouts. De notre côté, nous avons investi des montants considérables dans nos usines d'eau potable. Justement, l'essentiel de la taxe sur l'essence a été alloué à nos usines d'eau potable. Dans cinq ou six ans, l'eau ne sera plus une priorité, étant donné que nous aurons fait les investissements nécessaires, mais elle en sera peut-être une pour d'autres villes.

Comme les villes sont extrêmement différentes d'une région à l'autre, il est selon nous essentiel de disposer d'une marge de manoeuvre.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci beaucoup.

[Traduction]

Votre temps est écoulé. Peut-être que l'un de vos collègues y reviendra.

Monsieur Sullivan, vous disposez de cinq minutes.

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Merci, monsieur le président. Je remercie aussi les témoins.

Je ne suis pas un admirateur des PPP, en partie parce que je crois que ce que nous faisons équivaut simplement à transformer les infrastructures en un centre de profit pour certaines entreprises du secteur privé. Permettez-moi de citer l'exemple d'un fait survenu à Toronto et dans ma circonscription. À l'origine, le projet était censé appartenir, être exploité et être géré en totalité par le secteur privé. C'était la liaison ferroviaire avec l'aéroport qui, d'après l'annonce de David Collenette, en 2003, ne devait coûter absolument rien aux contribuables. Maintenant, 1,4 milliard de dollars plus tard, le partenaire privé reprend ses billes, faute de profit ou pour une autre raison, que j'ignore, parce qu'il ne s'est pas expliqué, mais, effectivement, il s'est retiré. Le gouvernement de la province a pris sa place.

Maintenant, le projet sera réalisé, et les trains, apparemment, rouleront en juin. Comme il n'y a pas de compatibilité entre eux et les trains de GO Transit, on ne peut pas utiliser la même plate-forme pour les deux, même s'ils circulent sur les mêmes voies. Ils ne sont pas électriques; ils roulent au diesel. Pour une raison que j'ignore, les tarifs seront beaucoup plus chers que ceux que le secteur privé allait imposer. Le prix du billet sera de 27,50 \$. C'est l'argent du public, les 1,4 milliard, mais le public ne pourra pas se le permettre. Voilà un exemple de projet complètement absurde. Il est évident que le secteur privé n'était pas prêt à s'y engager. Les trains circuleront avec seulement le dixième du nombre de voyageurs prévus, mais on criera victoire.

Où, au Canada, devrions-nous construire un réseau comme celui-là? Aurait-il fallu s'y prendre différemment? Quelqu'un a-t-il une opinion?

Non. D'accord. Je passe à autre chose.

Je crois que c'était à Regina, en Saskatchewan, de toute façon. Une ville a voulu obtenir le financement fédéral pour son projet, mais ne pouvait l'obtenir que pour un PPP. Elle a été obligée de convertir son projet en PPP, même si ce n'était pas le modèle qu'elle privilégiait.

Est-ce l'un des problèmes que pose ce que vous devez gérer, monsieur McBride? Est-il vrai que l'argent n'est débloqué que pour les PPP?

**M. John McBride:** Nous sommes un fonds pour les PPP. Dans votre exemple de Regina, le conseil municipal a avalisé à l'unanimité le PPP — si vous faites allusion à son usine de traitement des eaux usées, projet que nous avons appuyé — en se fondant sur une analyse faite par lui, qui a déterminé qu'un PPP présentait un meilleur rapport coûts-avantages pour l'exécution du projet. Le projet était appuyé par le maire et le conseil, qui se sont adressés à nous pour la réalisation du projet en PPP. Je ne les y ai pas obligés, mais le conseil... Ils ont aussi tenu un référendum sur la question, qu'ils ont gagné. Le public voulait aussi un PPP, sur la foi de l'analyse du conseil.

**M. Mike Sullivan:** Ma question ne concerne pas le choix final du conseil. Je voulais savoir s'il est vrai que le financement fédéral ne va qu'aux PPP, peu importe le souhait de la ville, du conseil ou de la municipalité. Si le conseil avait décidé de ne pas réaliser le projet en PPP, il n'aurait pas pu obtenir de fonds fédéraux.

• (1635)

**M. John McBride:** Le Fonds PPP Canada vise à faire connaître les PPP. Comme il ne finance que des PPP, c'est certainement vrai.

**M. Mike Sullivan:** Ce que je voulais prouver!

**M. John McBride:** Il y a le Fonds Chantiers Canada, qui représente 1 milliard sur 55. Là aussi, l'objectif est d'aider à apprendre. Le gouvernement fédéral aide à enseigner de nouvelles façons de construire des infrastructures, tout en continuant de fournir son aide avec d'autres sources de financement qui totalisent 54 milliards. Il existe de nombreuses autres possibilités de réaliser un projet qu'en PPP, et le gouvernement fédéral propose des moyens d'apprendre à se servir des PPP. Il y a d'autres sources de financement pour les projets qui ne sont pas des PPP.

**M. Mike Sullivan:** Ce n'est pas simplement un programme d'éducation. Il finance vraiment des infrastructures. Ce n'est pas seulement de l'apprentissage. De l'argent est dépensé.

**M. John McBride:** Pour apprendre, il y a la théorie, mais, dans une certaine mesure, il faut la pratique aussi. Pour connaître les avantages d'un processus, il faut en avoir l'expérience. On peut entendre un exposé, mais je dirais qu'on a besoin d'apprendre par la pratique aussi.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci beaucoup, monsieur Sullivan.

Madame Young, vous disposez de cinq minutes.

**Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC):** Merci, messieurs, d'être ici et merci pour vos témoignages très variés.

Je viens de Vancouver. Nous y avons construit de nombreuses choses et une ligne ferroviaire qui a beaucoup de succès, la Canada Line. Ma question porte sur la notion de propriété de l'infrastructure et sur la méthode par laquelle on fixe les tarifs. On nous dit que 95 % des infrastructures appartiennent aux provinces ou aux municipalités, n'est-ce pas? Le gouvernement fédéral ne possède pas la plus grande partie de celles que nous finançons. Alors, comment faites-vous pour... existe-t-il un groupe de travail sur la question, à la Fédération

canadienne des municipalités, etc., où on détermine le coût des permis de lotissement et les acheteurs et lotisseurs de terrains, ce genre d'acteurs, qui aident à la construction de ces ouvrages publics...? Comment tenez-vous compte de tout cela pour la fixation de vos tarifs et de vos taxes, etc.?

Je pose ma question au maire.

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Je suis désolé, mais je ne suis pas sûr de comprendre.

**Mme Wai Young:** Voici ce que j'essaie de dire. Vous dites que vous trouvez difficile de développer vos propres infrastructures, d'obtenir assez de fonds pour les financer ou même d'en financer l'entretien. Existe-t-il une formule fixe ou ces frais sont-ils partagés entre les villes? Des villes prélèvent-elles plus de taxes que d'autres? Je sais que, même localement, ici, à Ottawa et à Gatineau, par exemple, le prix des terrains et les taxes foncières sont différents. Pouvez-vous l'expliquer, étape par étape, pour les besoins de notre étude?

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Voici.

[Français]

La taxation est différente dans chacune des villes. Chaque ville fait des choix quant à la construction ou non d'infrastructures. Essentiellement, toutes les villes ont le même mandat, soit de construire des routes, des aqueducs, des égouts, des parcs et des centres sportifs. C'est un mandat municipal qui leur a été donné au moment de l'adoption de la Constitution canadienne. On a déterminé que les villes avaient ces rôles à jouer.

Malheureusement, la fiscalité n'a pas évolué. La fiscalité est vieille de deux siècles. À cette époque, près de 100 % des services offerts par les villes étaient des services à la propriété comme les aqueducs, les égouts, l'asphalte et les routes. Aujourd'hui, les villes organisent des loisirs. Elles sont le principal diffuseur de la culture. Elles essayent de lutter contre la solitude chez les aînés et, à cette fin, elles organisent des activités. En ce qui a trait aux sports et aux loisirs, l'offre est municipale.

Les villes ont développé des services destinés aux personnes, mais leur fiscalité n'a jamais changé. Vous mettez le doigt sur un problème majeur. Les villes peuvent-elles avoir accès à une partie des taxes, que ce soit la TPS ou la TVQ? Les villes peuvent-elles avoir accès à une partie des impôts sur le revenu? Ce serait approprié afin de compenser le fait qu'elles offrent davantage de services essentiels. Rappelons que le monde municipal n'agit pas de manière superflue. Selon moi, il y a urgence. Il faut changer la fiscalité municipale. Elle n'est plus adaptée aux besoins d'aujourd'hui.

On pourrait dire aux villes de ne plus offrir de services de loisirs ou de culture. Les bibliothèques représentent toutefois un enjeu municipal depuis toujours. Les villes doivent investir à cet égard, mais elles n'ont plus les moyens de le faire, notamment parce que le poids des infrastructures sur leurs finances est trop grand.

Je ne sais pas si cela répond à votre question.

•(1640)

[Traduction]

**Mme Wai Young:** Merci de votre réponse, monsieur le maire. Vous me corrigerez si j'ai tort, mais vous dites que les villes, bien sûr, peuvent prélever des taxes et, à partir de cette assiette fiscale, elles peuvent construire des infrastructures, égouts, usines de production d'eau potable, et ainsi de suite. Mais, en fait, elles financent d'autres choses. Je sais que Vancouver finance des festivals, des manifestations culturelles, toutes sortes de choses. En même temps, ces villes s'adressent au gouvernement fédéral et se plaignent de manquer d'argent pour les infrastructures. Pourtant elles financent d'autres choses. Visiblement, elles ont le choix, localement, de ce qu'elles peuvent financer.

[Français]

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Depuis des années, les gouvernements supérieurs nous donnent des responsabilités. Dans le domaine du logement, nous n'en avions pas auparavant, mais nous en avons maintenant. Dans celui du développement social, une ville comme Gatineau, qui est la 17<sup>e</sup> en ordre d'importance au Canada, doit intervenir en matière d'itinérance. Avec nos services de police, nous avons donc un rôle à jouer auprès des itinérants.

À Gatineau seulement, depuis 12 ans, 40 % des nouveaux emplois sont occupés par des pompiers ou des policiers que nous avons à été obligés d'embaucher parce que le gouvernement du Québec exige que nous respections des normes plus importantes. Nous n'avons pas ici de véritables choix. C'est évident à cet égard, qu'il s'agisse d'itinérance, de logement ou d'une multitude d'autres domaines. Les gouvernements supérieurs nous demandent d'élargir notre champ d'action, mais notre capacité fiscale n'augmente pas pour autant. Or 87 % de nos revenus proviennent des taxes foncières. Les villes sont donc prises dans un cul-de-sac.

Je le répète: ce n'est pas du superflu. Compte tenu des revenus dont nous disposons présentement, comment allons-nous financer les infrastructures? Allons-nous fermer des terrains de soccer ou des arénas, arrêter le déneigement ou nettoyer moins? Dans le monde municipal, nous faisons face à des besoins essentiels. Notre rayon d'action est limité comparativement à celui des gouvernements provinciaux et fédéral. Par exemple, 8 % des taxes et impôts payés par l'ensemble des Canadiens va aux villes, alors qu'il s'agit de 92 % dans le cas des gouvernements provinciaux et fédéral. Or nous gérons 58 % des infrastructures.

Je ne peux pas démolir des routes ou une usine de traitement de l'eau. C'est en ce sens que les villes sont dans un cul-de-sac

[Traduction]

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, madame Young.

Si mes collègues n'y voient pas d'objection, je m'accorde les prochaines questions.

[Français]

Merci beaucoup.

Monsieur le maire, vous avez parlé des défis auxquels vous faites face en matière de fiscalité. Le gouvernement répond que des mesures touchant les infrastructures ont été prises. Je pense qu'il serait intéressant pour nous de connaître un peu l'aspect concret relatif à cela, par exemple votre expérience concernant les divers fonds qui sont accessibles.

À quels défis avez-vous dû faire face? Avez-vous réussi à obtenir du financement? Quels sont les problèmes qui doivent être prévus, de façon générale?

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Les gouvernements n'aiment pas entendre cela, mais comme je l'ai dit plus tôt, moins il y a de critères, mieux c'est. Je le formule de cette façon pour le moment, mais je vais ensuite nuancer mon propos.

En effet, selon les villes, moins il y a de critères, mieux c'est. Ce n'est pas parce que nous voulons faire n'importe quoi, mais c'est parce que les villes sont extrêmement différentes les unes des autres. C'est pourquoi le Programme de la taxe sur l'essence ou Chantiers Canada — excusez moi, je les confonds — est intéressant.

[Traduction]

Il y a peu de conditions à respecter.

[Français]

Pour nous, c'est intéressant.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Le Fonds Chantiers Canada, par exemple, touchait certaines formes d'infrastructure.

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Au début, il s'agissait des infrastructures liées à l'eau. On a inclus tout cela là-dedans. Certaines villes règlent plus rapidement que d'autres ces enjeux, mais même sans qu'il y ait de critères très précis, les besoins sont si grands en matière d'infrastructures que pas un sou ne va être dépensé inutilement par les villes. Aucune d'entre elles ne va construire des infrastructures inutiles. Nous devons uniquement entretenir celles que nous avons déjà. Ne serait-ce que dans le cas où il faut faire cesser un toit de couler, nous parlons de priorités essentielles.

•(1645)

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Monsieur Carpentier, vous avez la parole.

**M. Gilles Carpentier (conseiller municipal, Ville de Gatineau):** Je vais vous donner un exemple qui rejoint l'idée formulée plus tôt par M. Leclerc.

Concernant le Fonds pour le transport en commun, je pense qu'on ferait erreur en mettant cela dans un silo. Par exemple, si l'on veut créer un couloir réservé au transport en commun, il se peut qu'en ouvrant le chemin on découvre que le terrain en dessous ait besoin d'être reconstruit. Quand l'entrepreneur et la machinerie sont sur le terrain, il faut que le projet soit suffisamment flexible pour permettre aux villes non seulement d'investir dans ce qui est destiné strictement aux transports en commun, mais aussi de profiter du fait qu'un projet de construction est en cours pour moderniser le sous-terrain, par exemple les égouts, les conduites d'eau et ainsi de suite. Ce genre de flexibilité permet d'éviter de travailler dans un carcan ou dans un silo.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Dans le dernier budget, il est question du Fonds pour le transport en commun. Avez-vous eu l'occasion d'étudier cette question, sachant que certains critères demandent entre autres qu'il s'agisse d'un PPP? Quelle est votre position à cet égard?

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Tout d'abord, on ne les connaît pas très précisément.

Hier, j'assistais à une réunion d'une partie des membres du Caucus des maires des grandes villes du Canada. On a certaines inquiétudes importantes, par exemple, en ce qui a trait à la taille des projets.

Gatineau est la 17<sup>e</sup> ville la plus importante au Canada. S'il s'agit de très grands projets, il se peut que seulement cinq ou six villes au Canada puissent profiter de ce fonds. Nous n'avons pas souvent des projets de 100 millions de dollars et plus. Pourtant, on a des problèmes importants à régler. Il y a aussi les critères à considérer. Qu'est-ce qu'un PPP? Un intervenant précédent l'a bien dit, la définition de ce qu'est un PPP est quand même assez floue.

En principe, on va étudier chacun des projets. Si on peut avoir une contribution du secteur privé, quelle qu'en soit la forme, on va la considérer. Ce n'est pas une question idéologique, mais ce qu'on voit à ce sujet ne nous permet pas de porter un jugement très précis sur le fond.

Nous sommes heureux qu'il y ait un fonds. On parle de 1 milliard de dollars par année pour le transport en commun. Présentement, nous sommes obligés de puiser dans le Fonds Chantiers Canada pour investir dans le transport en commun.

Le montant d'argent disponible est intéressant, mais on a des réserves importantes à l'égard de la mécanique. On craint vraiment que seulement cinq ou six grandes villes au Canada puissent y avoir accès. Comme un intervenant l'a dit précédemment, il faut des grands projets complexes, ce qu'on ne fait pas souvent. Ça ne se passera pas à Gatineau.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Les analystes me corrigeront si je me trompe, mais je dirais que derrière ce fonds, il y a l'idée de regrouper plusieurs petits projets dans le cadre d'une soumission.

Selon vous, quels sont les défis et les inconvénients relativement à cette façon de faire?

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Encore une fois, il faut qu'un certain nombre de projets soient prêts en même temps et qu'ils soient compatibles pour qu'il y ait de réelles économies. C'est donc un cas où il faut connaître la mécanique pour porter un jugement plus intéressant que celui que j'exprime maintenant.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** D'accord. Je vous remercie beaucoup. Le temps dont je dispose est écoulé.

[Traduction]

Monsieur Yurdiga, vous disposez de cinq minutes.

**M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Je remercie les témoins d'être ici.

J'ai quelques questions sur les PPP.

J'ai eu une expérience très agréable grâce aux PPP. Le bon côté de la chose est que lorsque nous avons voulu savoir si nous devions passer par un PPP, nous avons examiné les risques. Nous voulions savoir combien nous allions finir par payer pour l'ensemble du projet. L'aspect risque a été éliminé. Nous savions ce qu'il allait nous coûter, et c'était tout.

Nous avons effectué un forage horizontal pour une canalisation d'eau. Je pense qu'elle avait 80 kilomètres de longueur. Nous avons atténué les problèmes d'environnement, la perturbation des zones humides et même la destruction de biens privés, par exemple traverser des champs agricoles ou détruire des arbres pour creuser une tranchée. Je pense que la principale qualité des PPP est la certitude. Nous avons réalisé d'autres projets, qui n'offraient aucune certitude; nous avons dépassé les coûts, des travaux ont été mal faits. Nous avons assumé tous les risques: cela nous a coûté très cher. Le projet PPP a respecté les échéanciers et le budget. Il n'y a pas eu de [inaudible] dollars, mais tout s'est parfaitement déroulé.

Quels types de projets auxquels vous avez participé, monsieur McBride, ont mal tourné? Y a-t-il certains aspects des PPP qu'on ne devrait jamais considérer?

• (1650)

**M. John McBride:** Eh bien, je n'ai encore participé à aucun projet qui se soit mal déroulé, mais j'en connais qui ont mal tourné alors que les gens croyaient qu'il s'agissait de partenariats publics-privés, ou PPP. J'imagine qu'il faut en quelque sorte revenir à la définition. Dans le cas d'un PPP bien structuré et mûrement réfléchi, qu'entend-on par mal tourner? En cas de problème, le secteur privé pourrait devoir payer plus, mais ce n'est pas un problème à mes yeux pour autant que je sache combien je paie et que les intervenants ne paient pas plus. Mon rôle n'est pas d'enrichir le secteur privé, mais plutôt de veiller à ce que le secteur public obtienne le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables.

Je peux vous donner un exemple de projet que les gens présentent comme étant un échec. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a conclu une entente avec le secteur privé concernant la construction d'un pont. Le secteur privé devait assurer le financement, mais le gouvernement a rapidement changé d'idée et a décidé de garantir l'ensemble du financement. Qu'est-il advenu du transfert des risques? Où se trouve l'argent en jeu? Lorsque l'entrepreneur n'a pas pu construire le pont et s'est retiré du projet, le gouvernement du territoire s'est retrouvé avec une dette qu'il avait garantie. Je ne parlerais pas ici d'un PPP puisque le secteur privé n'a jamais investi.

Si vous pensez être en train de conclure un PPP, mais que vous ne comprenez pas bien les concepts, ou que vous ne précisez pas contractuellement votre désir que le secteur privé assume le risque, dans un document à portée juridique, et si les fonds ne sont pas perdus... Si vous ne savez pas ce que vous faites, il y a bien des moyens de perdre de l'argent au fil de la procédure.

Voilà pourquoi les gouvernements, sous la direction de la Colombie-Britannique, ont commencé à créer des organismes comme Partnerships BC, qui ont l'expertise nécessaire pour veiller à ce que le secteur public en ait pour son argent dans le cadre de ces ententes. L'ensemble du pays a tiré des leçons de l'expérience de la Colombie-Britannique, puis de ce que l'Ontario a réussi à faire avec l'aide d'Infrastructure Ontario. Je profite du savoir-faire de ces deux provinces, et nous partageons maintenant notre expérience avec le reste du pays. La Saskatchewan a également créé SaskBuilds.

Vous devez être très prudents lorsque vous nouez ce genre de partenariats. Pouvez-vous négocier une mauvaise affaire? Tout à fait. Travaillons-nous d'arrache-pied pour nous assurer de ne pas le faire? Bien sûr, mais si vous vous assurez que l'argent de l'autre partie est exposé au risque, il est pratiquement impossible que les choses tournent mal. L'entente peut finir par être une mauvaise affaire pour les autres, s'ils y laissent leur chemise, mais cela ne me dérange pas trop.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Monsieur Watson, vous avez cinq minutes.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Je remercie infiniment nos témoins de comparaître.

Je tiens à m'excuser d'emblée, car j'ai manqué vos déclarations liminaires puisque je parlais devant la Chambre. Mon intervention portait sur le projet de loi C-52, notre Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire, et c'était important. Si jamais je pose une question sur une chose que j'ai manquée, vous comprendrez donc pourquoi.

Tout d'abord, monsieur McBride, je pense que vous avez laissé entendre tout à l'heure que la prétendue montée des PPP est attribuable aux problèmes entourant les méthodes traditionnelles d'approvisionnement. J'ai écouté attentivement aujourd'hui, et je pense que vous n'avez mentionné que trois des quatre aspects. Je ne suis pas certain de connaître le dernier. Vous dites que le premier est lorsque nous payons, mais n'obtenons pas nécessairement ce que nous voulions. En deuxième lieu, la surveillance du créancier soumet l'entrepreneur à une discipline rigoureuse. Le troisième problème est la tendance à ignorer le cycle de vie d'un actif au moment de sa conception et de sa construction. Quel est le quatrième aspect?

**M. John McBride:** Je suis au courant de deux autres aspects, qui se rapportent en quelque sorte au risque; c'est du moins le cas d'un des deux.

Le premier est le risque lié à la rencontre des contrats. Dans le cadre du processus habituel, vous accordez un contrat à une personne qui s'occupera de la conception. Vous concluez ensuite un autre contrat pour la construction du plan. Qui assume le risque lié à la rencontre des contrats de conception et de construction? C'est le gouvernement. Si le plan est erroné et qu'un problème survient au moment de la construction, les deux parties vous en rendront responsable. Le fait de réunir ces contrats réduit donc le risque puisque vous n'assumez plus le risque lié à la rencontre des contrats.

Ce qui manque le plus à la population, c'est la possibilité de bénéficier d'innovations. J'en ai parlé brièvement, mais un PPP vous permet de dire au secteur privé le résultat que vous cherchez à obtenir, par exemple transporter les passagers du centre-ville de Vancouver jusqu'à l'aéroport, ou construire une route d'un endroit à un autre.

J'ai longtemps travaillé dans le secteur public, qui est vraiment bien. Je suis d'avis que sa mission fondamentale est de déterminer ce dont les citoyens ont besoin et comment payer les infrastructures. Il doit toutefois laisser les spécialistes trouver la meilleure façon de concrétiser les projets. J'ai des milliers d'anecdotes concernant des projets tant modestes que de grande envergure, qui démontrent que les résultats peuvent être incroyables si vous laissez les spécialistes mettre à profit leur expertise. Je vous en raconterai quelques-unes avec plaisir.

Les gouvernements ont tendance à conclure des contrats trop précis; ils vont jusqu'à préciser la grosseur des boulons et des matériaux. Or, une telle pratique freine l'innovation du secteur privé.

• (1655)

**M. Jeff Watson:** Après avoir écouté les avantages des PPP, j'en conclus que leur réussite dépend vraiment d'une bonne compréhension de la façon de négocier un tel contrat. Si j'ai bien compris, cela n'a aucune incidence sur un PPP conclu en bonne et due forme. Mais si une entité, comme une municipalité, pense avoir conclu un PPP, elle pourrait exposer les contribuables à de sérieux risques et à des coûts exorbitants. Je ne dis pas que ceux qui se lancent dans un PPP ne courent aucun risque, mais plutôt qu'ils doivent s'assurer de bien faire les choses.

Une municipalité qui aurait besoin de ce genre d'expertise pourrait-elle s'adresser à PPP Canada pour obtenir des conseils?

**M. John McBride:** C'est notre raison d'être. Nous sommes d'abord et avant tout une source d'information à la disposition de toutes les instances gouvernementales, au cas où vous auriez besoin de conseils pour déterminer si un PPP est sensé.

Voilà pourquoi je dis que même si nous finançons les projets, je pense que les municipalités diraient, si vous leur demandiez... Nous

avons travaillé avec bon nom d'entre elles d'un bout à l'autre du pays. Elles vous diront que le financement était une bonne chose, mais que c'était vraiment l'accompagnement en cours de route qui a été déterminant. Il s'agit parfois de les aider à sélectionner le bon projet ou à le structurer correctement. Nous les accompagnons d'un bout à l'autre du processus d'acquisition. J'ai toute une équipe qui les aide à chacune des étapes, y compris à la rédaction des ententes contractuelles.

C'est pourquoi j'ai parlé brièvement de notre espoir de laisser un savoir-faire en héritage aux municipalités, de sorte qu'elles puissent un jour se débrouiller seules.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, messieurs McBride et Watson.

Nous allons faire une autre série d'interventions de cinq minutes, et nous verrons ensuite combien de temps il nous reste.

Monsieur Kellway, vous avez cinq minutes.

**M. Matthew Kellway:** J'aimerais poser la même question aux représentants de l'Association canadienne du transport urbain et au maire de Gatineau ou à ses conseillers.

Nous avons dernièrement reçu les représentants d'Infrastructure Canada. Il semble que la somme versée au Fonds Chantiers Canada ou au nouveau Fonds pour le transport en commun soit arbitraire et ne tienne compte d'aucun objectif stratégique. On se dit simplement que tout investissement est bon pour la compétitivité économique du Canada. Or, la véritable somme ou les fonds qui y sont consacrés ne semblent avoir aucun lien avec les objectifs stratégiques.

Permettez-moi de m'adresser d'abord à l'Association canadienne du transport urbain. Je crois savoir qu'il vous manque actuellement 18 milliards de dollars. En tant que porte-parole de notre caucus en matière d'affaires urbaines et d'infrastructure, et de porte-parole adjoint en matière de transports, je discute avec bon nombre de vos membres, et vous avez même organisé certaines de ces rencontres. Tous ceux à qui je parle affirment que cette somme n'est pas suffisante.

Je comprends que vous avez choisi cette idée quinquennale de projets qui ne seront pas capitalisés au cours des cinq prochaines années, et qui sont en attente. Si vous étiez libres de penser et de conseiller le gouvernement fédéral, quels objectifs stratégiques fixeriez-vous pour déterminer la hauteur du financement fédéral nécessaire? Monsieur le maire, la question s'adresse à vous aussi et porte sur l'infrastructure en général.

Ma question est-elle logique?

• (1700)

**M. Patrick Leclerc:** Oui, et je vous en remercie.

Lorsque nous parlons de combler l'écart, nous demandons à nos membres quels sont leurs besoins et leurs plans. Nous nous intéressons à ce qui sera fait, et non pas à ce qui pourrait être fait. Nous savons qu'il y a une vision et un plan à long terme pour Vancouver, Montréal et Toronto. Ce ne sont toutefois pas des plans réels, mais plutôt des projets que nous aimerions réaliser. Le sondage s'attarde plutôt aux plans réels des cinq prochaines années, et c'est ce que nous examinons.

L'objectif est de rétablir l'équilibre. Il est très important de laisser une marge de manoeuvre aux municipalités, et nous le comprenons. C'est essentiel pour tout le monde. Nous examinons parallèlement les objectifs stratégiques que nous essayons d'atteindre. Prenons l'exemple du nouveau Fonds pour le transport en commun. Il faut tenir compte de critères ou de facteurs tels que l'aménagement du territoire ou l'intégration complète du transport public dans l'ensemble de l'aménagement urbain pour veiller à ce que ce soit au premier plan, et pour éviter de construire parallèlement à d'autres projets qui pourraient en réduire l'incidence. Voilà le genre de choses que nous examinons.

Comme nous l'avons tous dit, nous ne savons pas grand-chose à propos du nouveau Fonds pour le transport en commun, et nous ignorons quels en seront les critères. Nous devons bel et bien savoir ce que nous souhaitons accomplir. Si l'objectif est strictement de réduire la congestion routière, par exemple, nous n'investirons peut-être pas nécessairement à Gatineau. Mais qu'en est-il des besoins de ces citoyens? Il faut alors discuter sérieusement des politiques afin de déterminer ce que nous voulons accomplir et la façon dont nous atteindrons nos objectifs.

[Français]

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** J'ai deux éléments de réponse à formuler.

D'abord, nous avons vraiment chiffré très précisément nos besoins et cela se retrouve dans le document que nous allons déposer. La somme de 1,3 milliard de dollars, qui constitue le rattrapage à faire, est le résultat d'une étude que nous avons menée très précisément sur chacun de nos secteurs d'activités, à savoir les aqueducs, les égouts, l'asphalte et les édifices. Cette somme de 1,3 milliard de dollars consiste en un coût de rattrapage. Il s'agit d'une somme pour réparer les pots cassés.

Pendant des années, nous avons taxé pour construire des routes, mais nous n'avons pas taxé pour les réparer. Nous avons continué à construire et, aujourd'hui, nous nous retrouvons avec un déficit. Le montant qui nous est nécessaire est celui qui est le mieux établi parmi toutes les villes du Canada qui ont ce genre de besoins.

De façon plus générale, il faut changer la situation fiscale municipale. Je répète que les villes assument 58 % de la responsabilité au chapitre de la gestion des infrastructures, mais ne recueillent que 8 % des taxes et des impôts. Cela ne prend pas un génie en mathématiques pour comprendre que nous avons un problème sérieux.

En somme, si on change ce ratio de responsabilités et de revenus, nous pourrions faire le choix d'investir dans le transport en commun sans devoir aller quêter à Québec ou à Ottawa. En fait, par l'entremise de la FCM, la Fédération canadienne des municipalités, les villes demandent si elles pourraient être des partenaires. Elles se demandent si elles peuvent être considérées comme de vrais gouvernements de proximité plutôt que, sans vouloir utiliser un trop gros mot, des instances qui vont quêter un peu plus d'argent à toutes les élections. C'est là où il faut changer le rapport entre nos responsabilités et les revenus qui sont à notre disposition.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, monsieur Pedneaud-Jobin.

[Traduction]

Veillez m'excuser, monsieur Kellway, mais votre temps est écoulé.

Monsieur McGuinty, vous avez cinq minutes.

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

Veillez excuser mon retard, messieurs. Je viens moi aussi de revenir de la Chambre, où nous débattions d'un projet de loi.

[Français]

J'aimerais m'adresser à M. Pedneaud-Jobin.

Avant hier, j'ai demandé au sous-ministre adjoint responsable de la politique à Infrastructure Canada de me confirmer s'il était obligatoire d'ériger des panneaux publicitaires devant chaque projet dans lequel le gouvernement fédéral a investi de l'argent. Il a confirmé que c'était obligatoire et que c'était strictement l'argent des contribuables qui était utilisé pour ériger ces panneaux.

Seriez-vous en mesure de nous dire combien de panneaux ont été érigés dans la ville de Gatineau et qui paie pour ceux-ci?

● (1705)

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Non, je ne pourrais pas vous le dire. Cependant, je pourrais faire une recherche et vous en faire part par écrit. Je prends en note votre question.

Notre ville est l'une de celles qui utilisent le plus Chantiers Canada. Nous pourrions donc certainement évaluer le nombre de panneaux qui se trouvent sur notre territoire.

**M. David McGuinty:** J'aimerais avoir de l'information sur les panneaux, leur emplacement et leur coût.

Lorsque j'ai posé la même question à l'ancien maire d'Ottawa, il a confirmé que la Ville d'Ottawa a été obligée de dépenser 50 000 \$ à ce sujet. C'était obligatoire. C'est ce qui est prévu dans l'entente conclue entre le fédéral, la province de l'Ontario et la Ville d'Ottawa.

Nous avons estimé que les 9 800 panneaux situés partout au Canada coûtent au minimum 29,5 millions de dollars, soit presque 30 millions de dollars. Cela aiderait tout le monde ici de savoir combien on dépense pour ces panneaux publicitaires. Vous me dites que c'est faisable.

Merci beaucoup.

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Cela ne se fera peut-être pas demain, mais nous allons prendre la question au sérieux et le faire.

**M. David McGuinty:** Cela nous aiderait énormément. Je vous remercie.

[Traduction]

J'aimerais maintenant m'adresser à M. McBride.

Monsieur, nous avons également posé un certain nombre de questions hier au sous-ministre adjoint des politiques à propos des critères à respecter avant que d'autres instances gouvernementales puissent toucher aux fonds fédéraux destinés aux infrastructures. Un de mes collègues a posé une question sur la création d'emploi, par exemple, et la réponse n'était vraiment pas concluante.

J'aimerais vous parler du critère de développement durable, après quoi j'inviterai d'autres témoins à répondre.

Le fédéral ne semble pas du tout dire aux bénéficiaires de fonds fédéraux que nous nous intéressons au financement et à la participation, que ce soit sous la forme d'un PPP ou d'un investissement uniquement gouvernemental, mais nous voulons être certains que la construction respecte les normes d'efficacité les plus élevées. Si vous voulez construire un édifice, nous voulons par exemple les normes d'efficacité énergétique les plus élevées qui soient sur le marché. C'est notre critère. Si vous utilisez de l'eau, nous voulons la plus faible consommation qui soit offerte sur le marché. Si vous voulez construire à l'aide de matériaux, nous voulons l'utilisation la plus optimale qui soit sur le marché.

C'est surprenant, car à une époque où un autre gouvernement était au pouvoir, nous avons mis en place une procédure permettant de concevoir les premières mesures d'efficacité au pays. Les données ont ensuite été reprises par Statistiques Canada, qui devait mettre en oeuvre le projet, mais le gouvernement y a mis un terme.

Nous ne progressons nullement. L'OCDE nous a même dépassés. En fait, l'organisation s'est basée sur le travail que nous avons accompli au Canada.

Pouvez-vous nous aider à comprendre? Le gouvernement fédéral devrait-il exiger que les bénéficiaires des fonds fédéraux destinés à l'infrastructure respectent les normes d'efficacité les plus élevées qui soient sur le marché? Convenez-vous qu'une telle pratique ferait progresser le développement durable au Canada?

**M. John McBride:** Je peux dire que nous nous attardons bel et bien aux retombées publiques du projet, y compris aux critères environnementaux. Pour ce qui est de telles normes de rendement précises, le maire a soulevé une question: qui exactement devrait déterminer les normes de rendement qui répondent aux besoins des municipalités et des territoires?

Je dirais que si vous vous attardiez aux résultats, vous constateriez que les municipalités sont déjà à l'avant-garde et exigent ce genre de normes dans leurs infrastructures.

J'imagine qu'il incombe aux gens assis à la table de déterminer ce qui doit être décidé par le fédéral, et dans quelle mesure la question doit être laissée à la discrétion des municipalités.

• (1710)

**M. David McGuinty:** J'aimerais que nous discutons...

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Votre temps est écoulé, monsieur McGuinty.

**M. David McGuinty:** Dommage. Nous aurons peut-être l'occasion d'y revenir.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Monsieur Braid, vous avez cinq minutes.

**M. Peter Braid:** Je vous remercie tous d'être avec nous aujourd'hui.

Monsieur le maire de Gatineau, je vous remercie infiniment d'avoir traversé la rivière pour venir témoigner aujourd'hui.

En tant que maire, quels sont vos outils générateurs de recettes? Pourriez-vous nous en dresser la liste?

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Nous en avons très peu.

[Français]

En effet, 87 % des revenus de la Ville de Gatineau proviennent de la taxe foncière. Cela comprend les compensations de taxes versées par le gouvernement fédéral et par le gouvernement du Québec. Dans notre cas, celles du gouvernement fédéral sont importantes. C'est davantage que pour beaucoup d'autres villes. Par la suite, il y a

la tarification. L'utilisation d'un aréna peut être gratuite pour les enfants ou certains clubs, par exemple, mais il y a une tarification prévue pour les adultes qui l'utilisent.

Essentiellement, les revenus proviennent de la tarification et de la taxe foncière. Il y a d'autres frais, comme par exemple les frais de croissance dont je parlais un peu plus tôt, mais, essentiellement, les revenus proviennent de la taxe foncière.

**M. Peter Braid:** Merci.

[Traduction]

Pour quelle période le conseil municipal prévoit-il ses projets d'immobilisations? Est-ce cinq, sept ou dix ans?

[Français]

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Normalement, c'est pour cinq ans. On essaie d'allonger cela. Un des grands avantages du programme touchant la taxe sur l'essence est justement qu'il s'agit de fonds permanents prévisibles pour 10 ans.

Un des défis auxquels la Ville de Gatineau était confrontée était que nous voulions faire un effort important pour nos infrastructures. Par conséquent, chaque fois qu'il y avait un programme fédéral ou provincial, nous nous dépêchions d'emprunter pour pouvoir payer notre part du programme. Notre dette augmentait donc, mais nous ne pouvions pas prévoir l'augmentation de la dette pour une longue période de temps étant donné que nous ne savions pas si le programme allait exister l'année suivante ou quatre ans plus tard. Cette décision de rendre ces programmes permanents nous permet d'assainir notre gestion.

[Traduction]

**M. Peter Braid:** Si vous planifiez vos projets sur une période de cinq ans, il doit être fort utile de savoir au cent près la somme du fonds de la taxe sur l'essence que vous recevrez pendant ce temps. Ce doit être particulièrement utile.

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Tout à fait.

[Français]

Cela a constitué un gain extrêmement important pour les villes.

[Traduction]

**M. Peter Braid:** Comment la Ville de Gatineau utilise-t-elle l'argent?

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Nous versons toute la somme aux installations de traitement des eaux.

[Français]

La somme de 56 millions de dollars provenait-elle de Québec ou d'Ottawa?

**M. Denis Tassé (conseiller municipal, Ville de Gatineau):** En fait, un montant de 53 millions de dollars provenait du gouvernement du Québec.

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Étant donné que nous avons bien chiffré nos besoins et que nous les avons prévus à long terme, nous avons reçu une contribution du gouvernement du Québec qui, je crois, était entre autres en partenariat avec le Fonds Chantiers Canada. Cela nous permet de faire jusqu'à 100 millions de dollars de travaux dans nos usines. D'ici quelques années, l'ensemble de nos usines vont être réparées.

Cette capacité de prévoir est précieuse. En ce qui a trait au Fonds Chantiers Canada, nous avons utilisé tout ce que nous pouvions demander.

[Traduction]

**M. Peter Braid:** Un des autres instruments flexibles que nous avons intégré au fonds de la taxe sur l'essence est la possibilité pour les municipalités d'économiser l'argent ou de l'emprunter. Avez-vous déjà utilisé l'un ou l'autre de ces mécanismes? Vous sont-ils utiles?

[Français]

**M. Maxime Pedneaud-Jobin:** Je ne crois pas qu'on l'ait fait, mais ce genre d'outils peut nous être utile. En effet, on peut investir dans les aqueducs, les égouts et l'asphalte. Toutefois, quand on arrive à l'usine, ce sont des montants énormes. On parle de 25 millions de dollars pour un seul projet. C'est donc un outil utile

[Traduction]

**M. Peter Braid:** J'ai une dernière question pour vous, monsieur McBride. Vous avez indiqué dans votre exposé que le Canada est devenu un chef de file mondial des PPP au chapitre de l'expertise et de l'approvisionnement. Comment est-ce arrivé? Pourquoi est-ce arrivé? Sur quelles justifications appuyez-vous cette affirmation?

• (1715)

**M. John McBride:** C'est en raison du volume et de la qualité des projets de pipeline et du nombre de gouvernements et de secteurs concernés. Pourquoi cela s'est-il produit? C'est pour un éventail de raisons. Il s'est notamment constitué une expertise à cet égard au sein du secteur public, et le leadership dont les gouvernements provinciaux ont fait preuve a trouvé son écho au gouvernement fédéral. L'attachement à la libre concurrence a en outre attiré une expertise internationale et a contribué à l'établissement d'une solide industrie canadienne et de marchés financiers incomparables.

Qu'est-ce que j'entends par là? Nous avons coutume de critiquer le conservatisme des banques canadiennes. Elles n'accordaient pas de prêt à long terme pour les projets d'infrastructure, ce qui a favorisé l'établissement d'un marché obligataire, d'un marché financier unique au Canada afin de soutenir des projets d'infrastructure à long terme. Au sortir de la crise financière, alors que les banques d'Europe et d'ailleurs déclaraient forfait, les marchés financiers canadiens, grâce au pouvoir réglementaire qui s'était développé au Canada, ont survécu et ont prospéré au cours de cette période, continuant de pouvoir offrir du financement rentable. Les gens parlent de financement quand la différence entre le financement du secteur privé et celui du secteur public est inférieure à 2 %. Cet écart est de moins de 2 %. Le financement peut encore coûter de l'argent.

Nous avons la primauté du droit, l'expertise du secteur public, la concurrence et les marchés financiers.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, monsieur McBride.

Merci, monsieur Braid.

Monsieur Komarnicki, vous disposez de cinq minutes pour poser la dernière question.

**M. Ed Komarnicki:** Je reviendrai à M. Leclerc, mais j'ai une question pour M. McBride.

Si je travaille pour une municipalité, je suis peut-être habitué à ce qu'un ingénieur m'indique ce dont j'ai besoin, après quoi je prépare l'appel d'offres, j'espère retenir une soumission raisonnable et je réalise le projet. Quand je vous entends parler des obligations contractuelles, de la complexité et de la manière dont le risque peut être assumé par une partie ou une autre, précisant que dans un cas, ce risque n'avait pas été assigné et qu'on avait contracté une garantie de

prêt pour éliminer complètement le risque, tout cela devient assez compliqué. Bien des municipalités ne savent pas comment déterminer la valeur du risque et le coût du financement, et sont donc confrontées à la peur de l'inconnu. En ont-elles pour leur argent? Il me semble qu'elles ont besoin d'un avocat qui s'y connaît dans l'élaboration de contrat, d'un comptable qui pourra établir les chiffres, voire d'un expert technique qui comprenne et détermine les critères. C'est assez complexe. Quel aide une municipalité peut-elle attendre d'une organisation comme la vôtre? Vous dites qu'il faut vous indiquer ce que nous voulons et vous verrez ce que vous pouvez faire pour nous, mais si j'envisage un projet particulier, que puis-je attendre de vous si je travaille pour une municipalité?

**M. John McBride:** Si vous travaillez pour une municipalité, je commencerai par vous téléphoner pour vous parler.

Nous lançons des campagnes d'investissement annuelles. Nous recevrons des propositions, et après trois mois, nous vous indiquerons si, de façon générale, votre projet se prête ou non à un PPP. Nous vous accompagnerons ensuite tout au long du processus.

Nous avons réalisé de nombreux projets ainsi. Notre site web contient des outils, que vous pouvez consulter. Vous pouvez vous poser 10 questions, et selon vos réponses, vous pouvez obtenir une évaluation sommaire indiquant si votre projet convient à un PPP, un exemple d'analyse de rentabilisation et des conseils sur la manière de procéder. Nous travaillons avec nos clients du début à la fin du processus. Nous l'avons fait pour 13 municipalités du pays. À partir du processus de passation de marché, nous vous proposerons des exemples de ce qui s'est fait auparavant. Nous vous expliquerons comment Regina a construit son usine de traitement des eaux usées et nous vous montrerons des modèles de contrat. Quand nous aidons les gens, ils acceptent de nous céder la propriété intellectuelle des documents pour que nous puissions en faire profiter d'autres municipalités afin qu'elles n'aient pas à réinventer la roue pour toutes ces démarches.

Nous disposons d'une expertise très variée. Si vous voulez engager un avocat, nous avons déjà des gens préqualifiés qui possèdent l'expertise qui peut vous aider. Nous pouvons accompagner les gens tout au long du processus et leur offrir cette expertise.

**M. Ed Komarnicki:** Si nous avons une série de projets que nous savons que nous devons réaliser, nous pourrions demander si certains semblent convenir; si ce n'est pas le cas, nous pourrions à la méthode traditionnelle, mais s'ils conviennent, nous pourrions explorer cette avenue.

• (1720)

**M. John McBride:** Absolument.

**M. Ed Komarnicki:** Monsieur Leclerc, je n'ai pas pu vous donner l'occasion de répondre, et je crois qu'il me reste suffisamment de temps pour vous permettre de le faire.

En ce qui concerne le Fonds de la taxe sur l'essence, nous sommes sensibles à un certain nombre de choses. Une municipalité pourrait avoir besoin d'une usine d'épuration d'eau, alors qu'une autre pourrait avoir besoin d'autre chose. Dans ma circonscription, une municipalité a construit une usine d'épuration d'eau, alors qu'une autre a présenté une demande dans le cadre d'un autre programme et a ainsi pu obtenir du financement. Pour certaines, le fardeau fiscal est considérable, mais il est plus léger pour d'autres. L'un des avantages du Fonds de la taxe sur l'essence, c'est que les fonds peuvent être accordés en fonction des besoins. Il existe des besoins fondamentaux communs à toutes les municipalités, mais ils se manifestent à divers moments.

M. Braid a fait remarquer que si l'on sait qu'on reçoit un certain montant chaque année, on peut s'adresser à une banque pour obtenir un prêt à long terme afin de mettre le projet sur les rails.

Considérez-vous que sont tous là des avantages? Peut-être pourriez-vous formuler les commentaires que je ne vous ai jamais donné l'occasion de faire au cours des cinq premières minutes.

**M. Patrick Leclerc:** C'est avantageux. Ici encore, il s'agit d'avoir le bon éventail d'outils à sa disposition. Il faut avoir des outils qui assurent la stabilité et la prévisibilité du financement. C'est ce que fait le Fonds de la taxe sur l'essence. Il confère la souplesse nécessaire pour financer des projets que les municipalités considèrent comme étant prioritaires. À notre avis, il manquait un outil spécialisé et permanent pour financer expressément les projets de transport en commun, un outil dont nous disposons maintenant. La question concerne la conception du programme, et nous travaillerons certainement avec le gouvernement à ce sujet. Mais nous sommes certainement sur la bonne voie.

**M. Ed Komarnicki:** Par exemple, il pourrait être nécessaire de faire des demandes au sujet de projets nationaux ou régionaux pour voir lequel est le meilleur, compte tenu du financement disponible. Les projets relatifs au transport en commun conviennent-ils? Les besoins fondamentaux, comme ceux relatifs aux routes, à l'eau ou aux égouts, sont communs à toutes les municipalités; on a donc probablement besoin de deux types de fonds: un fonds à portée générale, comme le Fonds de la taxe sur l'essence, et un fonds spécialisé.

Qu'en pensez-vous?

**M. Patrick Leclerc:** Oui, c'est également ce que nous pensons.

**M. Ed Komarnicki:** Me reste-t-il encore du temps?

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Votre temps est écoulé.

[Français]

J'aimerais remercier les témoins d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

Au nom de ceux qui sont arrivés en retard, y compris moi-même, nous vous demandons pardon. Nous participions à un débat à la Chambre.

[Traduction]

Je voudrais remercier tous les témoins d'avoir comparu. C'est très important pour notre étude.

Je demanderai aux membres du comité de rester, car nous allons examiner le budget de l'étude.

[Français]

Merci beaucoup.

[Traduction]

Chers collègues, nous allons examiner le budget de la présente étude, que vous avez tous reçu.

Nous pouvons recevoir une motion pour adopter le budget.

**M. Mike Sullivan:** Je la propose.

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** M. Sullivan propose la motion.

Plaît-il au comité d'adopter le budget?

(La motion est adoptée.)

**Le vice-président (M. Hoang Mai):** Merci, chers collègues.

La séance est levée.

---







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

---

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