



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 058 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 26 mai 2015

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 26 mai 2015

• (1535)

[Traduction]

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

Nous accueillons aujourd'hui trois témoins ou groupes différents, tous par vidéo-conférence. Il s'agit de représentants de la Municipalité de Burnaby, de la Ville de Surrey et de Clean Energy Canada.

Sur ce, nous allons commencer par des exposés ne dépassant pas 10 minutes.

Nous allons commencer par vous, monsieur Corrigan. Allez-y.

M. Derek Corrigan: Merci de me permettre d'apporter ma contribution par mes commentaires sur cette question importante.

Comme on vous l'a dit de façon répétée, le déficit des infrastructures au Canada a atteint de graves proportions, laissant à la prochaine génération le fardeau de milliards de dollars de dépenses à venir. Toute mesure que nous puissions prendre pour alléger cette charge sera bien accueillie par les municipalités de partout au Canada. Il est certain que les engagements actuels n'apporteront qu'une petite amélioration, mais le soutien continu de tous les ordres de gouvernement sera essentiel à notre restauration éventuelle des actifs qui font la force du Canada.

Ma ville, Burnaby, est un modèle de gestion durable des biens et de responsabilité budgétaire. Nous n'avons aucune dette, et nous maintenons une réserve de 700 millions de dollars pour le remplacement de nos infrastructures et le développement de notre communauté. De nombreuses villes s'efforcent d'atteindre le même but, mais d'autres ordres de gouvernement nous imposent constamment des obligations qui nous rendent la tâche beaucoup plus difficile.

À l'échelon régional, nous avons récemment achevé une mise à niveau massive de notre système de traitement des eaux afin d'atteindre les objectifs fédéraux et provinciaux, à l'aide de contributions minimales de la part des grands ordres de gouvernement. Nous sommes maintenant obligés de remplacer l'usine de traitement des eaux usées actuelle de Lions Gate, et, encore une fois, nous luttons pour obtenir le soutien du gouvernement même qui a ordonné le remplacement. C'est incroyablement frustrant et décourageant.

En Colombie-Britannique, de nombreuses personnes croient que l'influence politique sur la répartition des fonds fédéraux est un facteur majeur dans les décisions concernant les projets d'infrastructure, plutôt que l'établissement de l'ordre de priorité des projets en fonction de leur importance et de leur incidence. À la lumière de mes 28 années d'expérience au conseil municipal, j'ai tendance à être d'accord pour dire que le processus n'est pas suffisamment objectif ou impartial. De fait, le lobbying politique requis pour obtenir du soutien relativement aux infrastructures dont on a grandement besoin

est devenu indécent dans une société démocratique axée sur les politiques. Nous devons savoir que le processus est fondé sur des critères solides et qu'il s'agit d'un processus transparent. Cela n'a pas toujours été le cas.

En outre, je suis grandement préoccupé par le détournement de fonds destinés aux infrastructures fédérales vers des organisations du secteur privé, comme les chemins de fer. J'ai été très surpris d'apprendre que l'infrastructure ferroviaire était financée par l'argent du Fonds Chantiers Canada. Il me semble que le secteur privé devrait être responsable de subvenir à ses propres besoins, en fonction de sa propre viabilité sur le marché. Les fonds publics devraient servir à des fins publiques.

Enfin, je suis très conscient du débat qui a cours au sein du comité au sujet des initiatives de privatisation auxquels on accole l'euphémisme « partenariats public-privé ». En tant que l'un des maires participant au projet de la Canada Line, je pourrais vous entretenir pendant des heures au sujet du processus boiteux qui a été entrepris afin de construire une ligne de transport en commun exploitée par le secteur privé. Je me contenterai de dire que le projet a suscité un nouvel achalandage très modeste, à un coût exorbitant pour les municipalités locales. Nous nous sommes retrouvés à financer bien plus de la moitié du projet et à continuer de payer des taux d'intérêt plus élevés sur l'argent emprunté par le secteur privé.

À maintes et maintes reprises, les vérificateurs généraux de diverses provinces ont rédigé de longs rapports sur les coûts excédentaires liés au modèle de PPP, mais leurs voix ne sont pas entendues à Ottawa. Au contraire, le gouvernement fédéral se fie aux rapports des organisations qui profitent le plus de ces projets et fait fi de la réalité. De fait, le gouvernement fédéral insiste pour que tous les projets majeurs soient étudiés de ce point de vue, et il nous fait clairement comprendre que les projets qui ne prennent pas cet engagement idéologique à transformer des infrastructures du secteur public en exploitations à but lucratif du secteur privé ne seront pas appuyés.

À l'échelon municipal, nous sommes tout à fait capables de déterminer quels projets profiteront de la présence du secteur privé et lesquels doivent nécessairement demeurer publics. Nous n'avons pas besoin qu'Ottawa joue les grands frères à 5 000 kilomètres de chez nous, et nous n'aimons certainement pas être contraints de prendre part à des initiatives de privatisation sous la menace d'un retrait du financement.

En résumé, nous avons besoin — pour les fonds destinés aux infrastructures — d'un processus équitable et impartial qui est fondé sur des critères objectifs. Nous devons être certain qu'aucune influence politique n'entravera la répartition des fonds qui proviennent de nos collectivités travaillantes et qui sont redistribuées par Ottawa. Nous avons besoin qu'Ottawa collabore à un processus d'approvisionnement ouvert, où l'intérêt de nos collectivités est la grande priorité et aucune orientation politique prédéterminée n'insiste sur la privatisation.

Le Canada devrait être un exemple à suivre pour le reste du monde et montrer que la gestion équilibrée de ressources financières limitées peut donner d'excellents résultats pour nos citoyens. Nous pouvons tous accepter de perdre si le processus est équitable, mais le fait de piper les dés et de tromper les collectivités afin de leur retirer, pour des raisons politiques, la part des ressources financières limitées qui leur revient est contraire aux valeurs canadiennes. Nous pouvons faire mieux, et nous devrions faire mieux.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Corrigan.

Nous allons maintenant passer à Mme Hepner, mairesse de Surrey, pour une période ne dépassant pas 10 minutes, s'il vous plaît.

Mme Linda Hepner (maïresse, Ville de Surrey): Merci, monsieur le président, et je remercie les membres du comité d'avoir invité la Ville de Surrey à comparaître devant eux aujourd'hui.

Vincent Lalonde, notre directeur principal, Jaime Boan, notre directeur des transports, et Paul Lee, notre directeur des projets stratégiques et de transports en commun rapides, m'accompagnent.

Je voudrais prendre un instant pour vous présenter la Ville de Surrey. Nous sommes l'une des villes dont la croissance est la plus rapide au pays; un millier de nouveaux résidents arrivent chaque mois. Nous sommes actuellement la 12^e ville en importance au Canada, du point de vue de la population, et notre population actuelle d'un demi-million de personnes va passer à 800 000 au cours des trois prochaines décennies, surpassant Vancouver en tant que ville la plus peuplée de la Colombie-Britannique. Notre taux d'emploi doublera pour s'établir à plus de 300 000, ce qui fera de Surrey un intervenant clé au chapitre du développement économique de la région et de la province.

Nous sommes une collectivité diversifiée, d'un point de vue tant culturel qu'économique. Dans notre ville, on parle 102 langues différentes. Nous avons une communauté de jeunes — le tiers de notre population est âgé de moins de 19 ans — qui appuiera la tendance croissante à utiliser le transport en commun et à compter sur lui. La Ville de Surrey vient tout juste d'accéder au palmarès des principaux employeurs de jeunes du Canada de 2015.

D'un point de vue géographique, la ville est grande: avec ses 315 kilomètres carrés, elle affiche une superficie supérieure à celles de Vancouver, de Burnaby et de la moitié de Richmond réunies. Nous sommes bien reliés à la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique et à la frontière des États-Unis. Cela signifie que nous avons la possibilité de croître et d'utiliser le transport en commun rapide pour façonner notre avenir... et c'est un aspect important pour l'avenir de toute ville.

La ville connaît bien les possibilités de financement fédéral qui ont été offertes dans cette région et dans les municipalités au cours de la dernière décennie. Nous avons résumé quelques-uns de ces principaux programmes fédéraux et les avons reliés aux investissements récents dans les infrastructures de notre région.

Les contributions fédérales ont joué un rôle déterminant dans la construction des projets de transport en commun rapide de la Canada Line et de l'Evergreen Line dans la région. L'engagement et le leadership précoces du gouvernement fédéral ont été essentiels pour faire en sorte que les autorités provinciales, puis locales s'engagent à fournir du financement et à partager les coûts.

À l'échelon local, un financement fédéral a été fourni aux fins de l'exécution du plus récent projet de passage étagé, rue Powell, de la ville de Vancouver. Comme dans le cas de l'annonce du projet d'amélioration de la route 1 à North Vancouver le mois dernier, un financement provenant du nouveau plan Chantiers Canada a été affecté à ce projet important. Le leadership fédéral a également joué un rôle clé pour ce qui est de rassembler un grand groupe de partenaires de financement et d'exécuter le Programme du corridor ferroviaire Roberts Bank, qui a amélioré les liens ferroviaires de Surrey et de la région avec la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. De même, le projet de périphérique de la rive sud du fleuve Fraser, qui a profité à Surrey, a été exécuté au titre du Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Dans la ville de Surrey, nous avons profité directement du Fonds de stimulation de l'infrastructure, au titre duquel des améliorations très nécessaires ont été apportées à nos grandes artères. Par exemple, on a récemment reçu des contributions fédérales pour l'élargissement de la 96^e Avenue et de la route Fraser à Surrey. Plus récemment, notre projet Bio-Carburant a été rendu possible grâce à la collaboration et aux contributions du Fonds PPP Canada. Le projet Bio-Carburant utilise une technologie de pointe qui améliore la durabilité environnementale et économique de la ville. Ce projet sera exécuté dans le cadre d'un partenariat public-privé complet, et un concessionnaire sera responsable de son exploitation et de son entretien.

Comme l'illustrent ces projets, il est évident que le financement fédéral est essentiel à la mise sur pied et à l'exécution de projets d'infrastructure locaux dans cette région.

• (1540)

Ensuite, j'aimerais diriger votre attention sur le projet de transport léger sur rails que Surrey est en train d'élaborer.

En juin 2014, le conseil des maires de cette région a approuvé la mise en oeuvre du transport léger sur rails, service de transport en commun sur rails de haute qualité, afin de faire face à la croissance de Surrey et à ses besoins à venir en matière de transport. Le réseau de transport léger sur rails de Surrey est constitué d'une voie ferrée de 27 kilomètres et desservi par 19 gares le long des trois corridors de transport les plus achalandés de la ville. Ce réseau relie le centre-ville de Surrey à celui de Langley et à ceux des petites villes et des collectivités locales. Selon les estimations, le coût en capital s'élèvera à 2,14 milliards de dollars, en dollars de 2015. Une fois terminé, le réseau de trains légers sur rails transportera 170 000 passagers par jour. Cet achalandage est à peu près trois fois plus important que celui qui est prévu pour la ligne de Waterloo ou pour la ligne Valley d'Edmonton.

Le projet de trains légers de Surrey augmentera grandement l'accessibilité et la zone desservie par le transport en commun pour les résidents de Surrey et de Langley. En effet, 200 000 personnes de plus pourront se rendre à pieds à un service de transport en commun de qualité. Le transport léger sur rails de style urbain améliorera le domaine public et les possibilités d'aménagement urbain et favorisera le développement axé sur le transport en commun dans ma ville. Le transport léger sur rails urbain assurera également un aménagement des quartiers adapté aux piétons, à échelle humaine et à usage mixte qui offrira une visibilité sur la rue et depuis la rue. Les politiques d'aménagement du territoire et les plans de développement favorables de Surrey sont harmonisés avec le projet de transport léger sur rails afin de générer des taux élevés d'achalandage. Il ne fait aucun doute que le transport léger sur rails de style urbain qui façonnera la ville est la solution aux problèmes de mobilité de Surrey.

Maintenant, je vais résumer brièvement le calendrier du projet. En 2014, la demande présentée au titre du Fonds PPP Canada aux fins du projet de train léger a été retenue pour un examen ultérieur. Actuellement, en partenariat avec la South Coast British Columbia Transportation Authority — notre TransLink —, la Ville de Surrey est en train de peaufiner la conception et l'estimation des coûts du projet de transport léger sur rails de Surrey. L'élaboration du projet se poursuivra par la présentation d'une demande au titre du Fonds PPP Canada dans les délais nécessaires pour la soumission d'une analyse de rentabilisation complète au printemps 2016. Notre travail sera effectué en plein partenariat avec TransLink. Le calendrier du projet prévoit la négociation d'un financement et la prise d'engagements avant 2016, l'achèvement des acquisitions et le début de la construction en 2018 et le commencement de l'exploitation en 2021.

Parmi les avantages clés du projet que nous avons relevés, mentionnons l'expansion et la diversification des emplois et des investissements locaux. De façon permanente, le projet de trains légers ajoutera des emplois de plus grande valeur recherchés dans notre ville. Il favorisera l'expansion de l'Université Simon Fraser et d'autres établissements d'enseignement post-secondaire situés au coeur de la ville. Il fournira également un incitatif crucial essentiel au recrutement et au maintien en poste d'employés dans le domaine de la haute technologie et appuiera l'aménagement de l'Innovation Boulevard de Surrey, qui est un corridor de la haute technologie en santé et de la technologie. Il encouragera une croissance urbaine ciblée afin de ralentir l'étalement et de soulager la pression exercée par le développement sur nos terres agricoles et espaces verts. Fait le plus important: il générera d'excellentes retombées économiques.

● (1545)

Voici certains des points saillants d'une étude des avantages économiques qui a été menée. Les activités de construction généreront 24 600 emplois en Colombie-Britannique et 4 200 de plus dans l'ensemble du Canada. En outre, une somme de 354 millions de dollars de recettes fédérales sera générée par l'impôt sur le revenu des particuliers, et des recettes de 132 millions de dollars seront générées par l'impôt sur le revenu des particuliers et la taxe de vente de la Colombie-Britannique. Sur une période d'exploitation et d'entretien de 30 ans, 14 000 autres emplois seront créés en Colombie-Britannique, et 1 200 dans le reste du Canada. De plus, une somme de 116 millions de dollars de recettes fédérales sera générée par l'impôt sur le revenu des particuliers, et des recettes de 101 millions de dollars seront générées par l'impôt sur le revenu des particuliers et la taxe de vente de la Colombie-Britannique.

L'étude a également permis de déterminer en quoi le transport léger sur rails contribuera au Plan d'action économique du Canada et

au plan pour la création d'emplois de la Colombie-Britannique. Comme avantage supplémentaire, le projet de transport léger sur rails de Surrey favorisera l'abordabilité à Surrey et dans toute la région en réduisant la dépendance à l'automobile et en augmentant le choix de logements.

Pour conclure, je voudrais insister à nouveau sur l'importance de la présence fédérale et des programmes de financement qui permettent la réalisation de projets d'infrastructure de tous les ordres de gouvernement, partout au Canada. Dans notre région et dans la ville de Surrey, nous avons profité de programmes de financement fédéraux passés et actuels et de contributions clés du gouvernement fédéral à des projets de diverses envergures et de divers coûts. Il est important que l'investissement fédéral perdure et se poursuive dans l'avenir.

Le projet de transport léger sur rails léger de Surrey fait partie des projets qui auront besoin de la contribution financière du gouvernement fédéral pour sa réalisation. À Surrey, il est logique d'un point de vue économique et du point de vue de l'aménagement des terres, et sa portée et son exploitation sont idéales pour une prestation de services dans le cadre d'un partenariat public-privé complet. C'est évident, compte tenu de l'intérêt déjà manifesté par PPP Canada et le statut « présélectionné » accordé à ce projet à la suite de la demande de financement initiale.

Les recettes générées par l'impôt sur le revenu des particuliers et la taxe de vente dans le cadre du projet de transport léger sur rails de Surrey compenseront certaines des subventions en capital accordées par les gouvernement fédéral et provincial. L'instauration du transport léger sur rails à Surrey contribuera au succès du programme de la Porte de l'Asie-Pacifique et à l'atteinte de ses objectifs. Nous sommes bien alignés sur le Plan d'action économique du Canada, vu l'accroissement de l'investissement dans les infrastructures, la stimulation du commerce et l'expansion des marchés et l'établissement de collectivités fortes dans l'ensemble de notre pays.

Je veux vous remercier de m'avoir donné l'occasion de vous présenter ce projet aujourd'hui.

● (1550)

Le président: Merci beaucoup, madame Hepner.

Nous allons maintenant passer à M. Woynillowicz.

M. Dan Woynillowicz (directeur, Politique et partenariats, Clean Energy Canada): Merci, monsieur le président, et je remercie les membres du comité de nous avoir invités à participer aujourd'hui.

Je suis heureux de vous parler cet après-midi au nom de Clean Energy Canada, groupe de réflexion sur le climat et l'énergie situé au centre de dialogue de l'Université Simon Fraser. Nous cherchons à accélérer la transition de notre pays vers des réseaux d'énergie propre et renouvelable en étudiant et en documentant l'adoption dans le monde de sources d'énergie propres et à faible teneur en carbone, en tenant des dialogues multisectoriels et en inspirant et en informant les leaders en matière de politiques.

La transition vers un réseau d'énergie propre au Canada est un défi national qui exige un leadership fédéral. Même si de nombreuses décisions au sujet de la production et du transport de l'énergie sont du ressort des provinces, le gouvernement fédéral possède à la fois le pouvoir de surveillance et la capacité de catalyser et d'appuyer les décisions provinciales et interprovinciales qui façonnent notre réseau énergétique.

L'Association canadienne de l'électricité nous a clairement fait comprendre que notre réseau électrique a besoin d'un renouvellement infrastructurel massif. Le Conference Board du Canada a estimé que, d'ici 2030, on aura besoin de nouveaux investissements s'élevant à près de 350 milliards de dollars seulement pour maintenir la fiabilité du réseau dont nous disposons aujourd'hui. Ce renouvellement exigera des investissements en capital de l'ordre de 15 milliards de dollars par année, chaque année, pour l'avenir prévisible. Même si ces investissements commencent déjà à réduire les émissions de carbone du secteur de l'électricité, des initiatives et des investissements fédéraux ciblés relativement à l'infrastructure de l'énergie propre peuvent accélérer grandement le processus.

Je voudrais simplement revenir brièvement sur certaines des initiatives fédérales passées. En 2007, le gouvernement a établi le programme écoFiducie pour la qualité de l'air et les changements climatiques de 1,5 milliard de dollars du Canada, qui visait à accorder « une aide aux provinces et aux territoires qui établiront de grands projets devant entraîner de véritables réductions des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques. » Les projets relatifs au transport d'électricité étaient admissibles à ce fonds.

Le Fonds pour l'infrastructure verte du gouvernement fédéral, qui a existé de 2009 à 2014, fournissait du soutien pour un éventail de projets, y compris la production et le transport d'énergie verte. En 2012, le gouvernement fédéral a consenti une garantie de prêt pour la centrale hydroélectrique de Muskrat Falls et les lignes de transport d'énergie qui s'y rattachent.

Dans l'avenir, on aura besoin de beaucoup plus. Le Canada possède d'abondantes ressources en énergie renouvelable dans toutes ses régions. L'exploitation de ces ressources peut nous fournir l'électricité dont nous avons besoin pour électrifier de plus en plus notre économie, ce qui est essentiel pour lutter contre les changements climatiques. Finalement, la lutte contre les changements climatiques nous obligera à nous éloigner des combustibles fossiles et à adopter l'énergie propre comme source d'électricité pour nombre de nos activités quotidiennes, de la conduite de notre automobile au chauffage de notre maison, en passant par l'électrification de nos industries.

Pour prospérer dans un monde à faible teneur en carbone, le Canada devra mettre à jour son infrastructure électrique partout au pays. Nous avons besoin de la capacité de transport nécessaire pour envoyer l'électricité propre là où on en a besoin, ainsi que d'un réseau intelligent et moderne qui permet l'installation de toits solaires et de compteurs intelligents et l'adoption d'approches avant-gardistes en matière d'efficacité énergétique. De plus, certaines provinces étudient les possibilités d'exportation de l'énergie propre vers des provinces voisines ou vers les États-Unis, mais la réalisation de ces possibilités exigent souvent un investissement important dans une nouvelle capacité de transport.

Nous devons également réfléchir davantage d'un point de vue régional et mettre l'accent sur l'optimisation de notre réseau électrique à l'échelle du pays, voire de l'Amérique du Nord. Des investissements dans le réseau et le transport pourraient permettre aux provinces et territoires du Canada d'intégrer des sources d'électricité renouvelables plus diversifiées, comme le vent et le soleil, à leurs filières énergétiques. Aujourd'hui, certaines des provinces du Canada continuent de dépendre de centrales alimentées au charbon ou au gaz, qui produisent davantage d'émissions, alors que d'autres ont construit une importante infrastructure hydroélectrique ou d'électricité renouvelable. Une plus grande intégration régionale de notre réseau électrique peut aider à fournir de

l'électricité propre et renouvelable sur des marchés qui dépendent actuellement des combustibles fossiles.

Dans le même ordre d'idées, un grand nombre d'États américains dépendent fortement des centrales alimentées au charbon et chercheront des sources d'électricité à faible teneur en carbone afin de respecter le plan du président Obama pour une électricité propre, ce qui créera de nouvelles possibilités d'exportation pour le Canada.

L'accord récemment conclu entre Minnesota Power et Manitoba Hydro est un bon exemple. Il s'agit d'un accord d'optimisation de l'énergie renouvelable en vertu duquel l'excédent d'électricité produit par les éoliennes du Dakota du Nord peut être stocké dans les réservoirs hydroélectriques du Manitoba. L'accord de 15 ans vaut 4 milliards de dollars, et il s'agit de l'entente d'exportation la plus lucrative jamais conclue par Manitoba Hydro. La grande ligne de transport d'énergie nordique transfrontalière de 500 kilovolts permettra aux services d'équilibrer l'alimentation variable provenant des parcs éoliens du Dakota du Nord grâce à une répartition de l'électricité provenant des centrales hydroélectriques du Manitoba. Ces investissements font partie du plan de Minnesota Power pour l'obtention d'un portefeuille énergétique reposant sur l'exploitation à parts égales des sources renouvelables, du gaz naturel et du charbon.

Il s'agit d'un contraste marqué avec son réseau actuel, qui tire 80 % de son électricité du charbon. Le Canada fait beaucoup pour aider cet État à atteindre ce but.

La découverte d'autres façons de transporter l'électricité propre vers des réseaux alimentés au charbon présenterait des avantages importants, mais elle exigera une coordination et une collaboration régionales aux échelons de l'État et de la province, ainsi qu'à l'échelon fédéral.

● (1555)

L'été dernier, l'Académie canadienne du génie a publié une étude importante intitulée *Canada: Becoming a Sustainable Energy Powerhouse*. L'étude soulignait que le Canada possède un avantage en matière d'électricité à faible teneur en carbone qui fait qu'il est incroyablement bien placé pour atteindre les buts liés à la sécurité énergétique et à la réduction des gaz à effet de serre au Canada ainsi qu'aux États-Unis. L'académie laisse entendre que les possibilités d'accroître de façon importante le commerce de l'électricité vers les États-Unis pourrait en fait être le coup de pouce nécessaire à une plus grande intégration régionale au sein du Canada également, entre les provinces. En fin de compte, cette intégration offrirait les avantages de faibles coûts en énergie, d'une réduction de l'instabilité des prix et de faibles émissions de gaz à effet de serre.

Cette étude insiste sur le fait que la production d'électricité est un produit manufacturé de grande valeur qui — il y a tout lieu de l'espérer — a le potentiel de procurer d'importants avantages économiques grâce au commerce interrégional. Enfin, l'académie a conclu que, pour réaliser notre avantage sur le plan de l'électricité propre et en récolter les fruits, nous devons étendre notre réseau électrique et mettre à niveau les interconnexions et les réseaux de transports existants.

Le gouvernement fédéral a un rôle clair à jouer pour ce qui est de permettre cet investissement dans les infrastructures. Un soutien fédéral accru à l'égard des infrastructures d'énergie propre de l'ensemble du Canada contribuerait à l'atteinte de nombreux objectifs stratégiques fédéraux. Ce soutien encouragerait le développement économique en appuyant une plus grande participation canadienne dans un secteur de l'énergie propre en croissance rapide, y compris la possibilité d'un plus grand nombre d'exportations de technologie et de services liés à l'électricité et à l'énergie propre.

Étant donné l'engagement récent du gouvernement à l'égard d'une réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, le soutien des infrastructures d'énergie propre nous aiderait à obtenir ces réductions des émissions ainsi qu'à appuyer le but du gouvernement d'obtenir un réseau électrique dont 90 % ne produit aucune émission d'ici 2020.

De quoi avons-nous besoin? Tout d'abord, il nous faut des engagements supplémentaires et ciblés et du soutien à l'égard des infrastructures d'énergie propre. Deuxièmement, nous avons besoin d'un engagement à collaborer avec les provinces afin d'optimiser et de mieux intégrer notre réseau électrique national. Troisièmement, il nous faut établir un contact continu avec le gouvernement américain afin de cerner les nouveaux besoins en matière d'infrastructure électrique et d'améliorer l'efficacité du processus de délivrance de permis aux fins de projets internationaux de lignes de transport d'énergie.

En conclusion, nous ne pouvons pas perdre de vue le fait que le renouvellement dans notre réseau électrique se produit lentement. Nous en sommes maintenant à un moment dans l'histoire où le réseau électrique canadien a besoin d'être mis à jour, d'être mis à niveau et d'être renouvelé. Les choix que nous ferons dans les années à venir établiront le réseau dont dépendront nos enfants et nos petits-enfants. Les décideurs — vous y compris — doivent faire des choix judicieux.

Merci, j'ai hâte de répondre à toute question que vous pourriez me poser.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Vous avez sept minutes, madame Sims.

Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD): Merci beaucoup, je suis ravie d'être ici, surtout que deux de mes maires préférés ont témoigné aujourd'hui: ma mairesse, Linda Hepner, ainsi que mon cher ami Derek Corrigan. Ils ont tous deux été élus récemment, alors je les félicite.

J'ai d'abord une question pour Mme Hepner. Je ne pense pas que vous soyez surprise — nous en parlons depuis quelques années — du fait que la Ville de Surrey ait cruellement besoin d'aménager de nouvelles infrastructures, surtout en ce qui a trait au transport en commun. Notre ville est en croissance rapide, et elle est entourée de ponts. Souvent, le matin, ainsi qu'à la fin de l'après-midi et le soir, notre réseau routier est saturé. Pour cette raison, je pense qu'il est vraiment crucial que les projets soient exécutés en temps opportun et que nous fassions avancer les choses maintenant.

Des représentants de villes de partout au pays nous disent qu'ils ont besoin d'argent pour réaliser de grands projets de transport en commun maintenant et que le financement en aval prévu au titre du nouveau Fonds pour le transport en commun du budget 2015 ne permette pas vraiment de répondre aux besoins actuels.

À mon avis, plus particulièrement dans le cas de Surrey... La ville a-t-elle immédiatement besoin de fonds pour le transport en commun, ou bien considérez-vous que le financement prévu en aval, que vous ne recevrez que dans deux ans, est suffisant pour améliorer la capacité de Surrey de faire face aux défis constants en matière de transport? En outre, pouvez-vous formuler d'autres commentaires sur l'importance d'obtenir l'argent destiné à l'infrastructure de transport en commun maintenant, aux fins de grands projets de transport en commun dans des villes comme Surrey?

• (1600)

Mme Linda Hepner: Merci pour la question, Jinny. Je suis heureuse de vous voir cet après-midi, même si c'est à l'écran.

Le lien entre ce projet de trains légers à Surrey et nos criants besoins en matière de transport est si important que le plus tôt sera le mieux, dans tous les cas. Nous ne pourrions pas obtenir les options d'approvisionnement qui seront requises pour ce projet en particulier avant environ un an, quoi qu'il en soit. J'ai pris un engagement et déclaré que ce projet de transport est le seul moyen pour notre ville de continuer à grandir et de devenir le succès de la porte de l'Asie-Pacifique qui est attendu dans tout le pays.

Je vais également mentionner que nos services de trains légers et de transport en commun rapides n'ont pas augmenté depuis 20 ans. Tous les autres secteurs de cette région ont connu une certaine croissance et voient l'avantage d'une expansion de ce réseau de trains légers. Surrey doit maintenant façonner ses structures de manière à prévenir l'étalement, à cause de sa situation géographique, et elle doit le faire dès que possible.

Mme Jinny Jogindera Sims: Merci, Linda. Je connais votre passion pour le projet de trains légers et votre engagement envers l'amélioration du réseau de transport en commun. Comme vous l'avez dit, nous en avons besoin pour prévenir l'étalement, mais aussi pour améliorer la qualité de vie des personnes qui vivent à Surrey et qui doivent se déplacer. Je trouve qu'il est très difficile même de se déplacer à l'intérieur de Surrey, car nous accusons bien un manque d'investissement à ce chapitre.

Linda, j'ai une question à vous poser au sujet des projets d'infrastructure en PPP. Souscrivez-vous à l'idée selon laquelle les règles régissant les projets d'infrastructure en PPP empêchent les investissements en matière d'infrastructure destinés aux projets prêts à démarrer d'être effectués en temps opportun?

Mme Linda Hepner: Je vais renvoyer cette question à notre directeur municipal, qui s'est déjà occupé des menus détails concernant un projet de PPP et qui sait à quoi cela ressemble.

Je vous cède la parole, Vince.

M. Vincent Lalonde (directeur municipal, Ville de Surrey): Merci.

Nous venons tout juste d'achever le processus relatif à un PPP pour notre projet Bio-Carburant. Il ne fait aucun doute que le processus est un peu plus long, mais on peut l'accélérer une fois qu'on arrive à l'étape de la construction; on peut accélérer les échéanciers. L'étape initiale de ce processus est assez complexe, mais elle en vaut la peine, surtout si on veut obtenir une certaine innovation ou atténuer certains risques inhérents au projet.

Les PPP ne conviennent pas nécessairement à tous les projets d'infrastructure. Il faut étudier la situation très attentivement afin de déterminer si les avantages compenseront certains des désavantages. Il ne fait pas de doute que le processus est très complexe, pour une bonne raison. On conclut un accord commercial qui englobera la construction d'une infrastructure importante, mais — bien souvent — il faudra aussi assurer l'exploitation et l'entretien à long terme de l'infrastructure. Il faut faire preuve d'une très grande prudence.

Mme Jinny Jogindera Sims: Merci pour cette réponse.

Je veux également vous remercier d'avoir dit que chaque projet doit être évalué, car, en effet, nous avons vu en Colombie-Britannique quelques projets de PPP au bilan peu reluisant, dans le cadre desquels on avait fait venir des travailleurs étrangers qu'on payait 4,00 \$ l'heure. Je sais que, à Surrey, notre mairesse ne laissera pas une telle situation se produire, car nous avons besoin des emplois pour les gens qui vivent dans cette ville, et il y a actuellement un besoin à cet égard.

Linda, en ce qui concerne le biocarburant et l'énergie propre, de quelles autres mesures de soutien la ville aurait-elle besoin afin de pouvoir passer à l'énergie propre et protéger notre environnement? Quels sont certains projets particuliers qui, selon vous, feraient vraiment progresser le passage à l'énergie propre à Surrey?

• (1605)

Mme Linda Hepner: Vous savez peut-être que, dans notre centre-ville, nous avons établi, en tant que ville, notre propre réseau énergétique de district. Une aide à cet égard pourrait toujours nous être utile.

Mme Jinny Jogindera Sims: Merci pour cette...

Mme Linda Hepner: Oui, l'aide nous est toujours utile pour étendre ce réseau. Nous avons rendu essentiel à l'aménagement de toute nouvelle structure de grande hauteur ou de toute nouveauté dans le réseau le branchement de ces nouveautés à notre infrastructure énergétique de district.

La construction de la centrale à énergie propre... Une aide nationale nous serait certainement utile à cet égard.

Le président: Merci. Le temps est écoulé.

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

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président. Merci beaucoup de votre participation, mesdames et messieurs.

Monsieur Corrigan et madame Hepner, je veux vous poser une série de questions au sujet des ententes actuellement conclues entre votre ville et le gouvernement fédéral. Dans les versions précédentes du financement destiné aux infrastructures, votre ville a-t-elle conclu des ententes avec la Colombie-Britannique et avec le gouvernement fédéral?

Monsieur Corrigan.

M. Derek Corrigan: Nous n'avons pas eu beaucoup l'occasion de tirer parti du fonds d'infrastructure dans la Municipalité de Burnaby. Au fil des ans, nous avons été déçus que nos demandes de financement aient obtenu relativement peu de succès.

Nous avons conclu des ententes à l'égard de certains projets d'infrastructure qui ont aidé à promouvoir nos projets de séparation des égouts dans une partie de notre ville, alors nous avons réaménagé ces réseaux, mais nous n'avons certainement pas reçu de somme majeure destinée aux infrastructures de la Municipalité de Burnaby, certes rien qui ne se compare à Surrey.

M. David McGuinty: Madame Hepner.

Mme Linda Hepner: Merci.

Nous avons eu l'avantage d'un financement des infrastructures. Nous avons obtenu près de 8 millions de dollars pour l'élargissement artériel de la 96^e avenue, et nous avons conclu une entente. Nous avons obtenu des fonds pour les égouts dans le secteur de Bridgeview, lequel était, à un certain moment, un réseau à écoulement par gravité. Nous avions beaucoup de problèmes avec ce réseau d'égouts, mais nous avons obtenu une certaine aide à cet égard en 2009. Plus récemment, nous avons mis sur pied le projet

Bio-Carburant, qui va être le tout premier circuit fermé en Amérique du Nord. Nous sommes particulièrement fiers d'avoir reçu du financement pour ce projet, et nous avons reçu un peu de financement...

M. David McGuinty: Désolé, madame, mais le temps nous est compté. Puis-je vous demander si une entente a été conclue entre votre ville, la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral afin que la ville reçoive cet argent destiné aux infrastructures?

Mme Linda Hepner: Oui.

M. David McGuinty: Pouvons-nous obtenir une copie de cette entente?

Mme Linda Hepner: Elle a été conclue avec le gouvernement. Oui.

M. David McGuinty: Excellent. Nous voudrions la voir.

Mme Linda Hepner: Nous allons l'envoyer au président.

M. David McGuinty: Merci, madame Hepner.

Si je peux revenir sur votre entente et m'adresser de nouveau à vous, monsieur Corrigan, y a-t-il des panneaux publicitaires concernant le plan d'action économique à l'intérieur du territoire de votre municipalité, ou du territoire de la ville de Surrey?

Monsieur Corrigan.

M. Derek Corrigan: Je ne pense pas qu'il y en ait.

M. David McGuinty: D'accord.

Madame Hepner.

Mme Linda Hepner: Relativement aux projets, oui. Je crois que nous en avons érigés pour Bridgeview, pour la 96^e Avenue.

En avons-nous actuellement pour Bio-Carburant? Oui, on me dit que nous en avons pour ce projet également.

M. David McGuinty: Seriez-vous en mesure de fournir cette liste et le coût lié à l'installation de ces panneaux dans vos municipalités respectives, si vous disposez de ces informations? Pourriez-vous tous les deux vous engager à faire cela?

M. Derek Corrigan: Je vais m'informer et fournir tous les renseignements dont nous disposons à cet égard.

M. David McGuinty: Merci.

Mme Linda Hepner: Encore une fois, je vais vérifier auprès de nos responsables des panneaux et faire la même chose.

M. David McGuinty: En ce qui concerne les autres initiatives de financement qui se déroulent dans votre municipalité... Cette question s'adresse peut-être à vous, madame Hepner, plus particulièrement en ce qui a trait à votre transport en commun. Le gouvernement fédéral a-t-il fait de la publicité dans votre ville, dans votre réseau de métro, présentant les slogans du plan d'action économique, par exemple?

Mme Linda Hepner: Je ne suis pas au courant de cela.

• (1610)

M. David McGuinty: Pourriez-vous vérifier si...

Mme Linda Hepner: Je ne pense pas.

M. David McGuinty: Pourriez-vous vérifier cela pour nous et nous faire connaître la réponse, quelle qu'elle soit?

Mme Linda Hepner: Je n'ai aucun pouvoir à cet égard. Il faudrait s'adresser à TransLink. Certes, je peux présenter une demande de renseignements à TransLink, en tant que membre du conseil d'administration.

M. David McGuinty: Fantastique! Je vous en remercie. Ce serait très important.

Mme Linda Hepner: Bien sûr.

M. David McGuinty: Comme nous ne pouvons pas obtenir une réponse définitive de la part du gouvernement, nous tentons de nous faire une idée du montant qui a été dépensé dans chaque municipalité.

Madame, monsieur, nous savons à présent que le gouvernement fédéral exige comme condition pour toucher l'argent fédéral destiné aux infrastructures, que ces panneaux soient érigés devant tout projet dans lequel il a investi 1,00 \$. Nous savons que 9 850 panneaux ont été érigés et que cela a coûté presque 30 millions de dollars. Nous savons également que le gouvernement a dépensé plus de 15 000 \$ par automobile en apposant des publicités du plan d'action économique recouvertes d'une pellicule de plastique sur les trains de GO Transit, au centre-ville de Toronto. Nous sommes très préoccupés par le genre de dépenses qui sont engagées, alors que nous avons de très nombreux besoins importants.

Cela m'amène à mon deuxième thème, c'est-à-dire le Programme d'infrastructure de Canada 150 annoncé par le premier ministre vendredi dernier. L'un de vous deux peut-il me dire si vous vous qualifiez ou non et si vous aurez le temps de soumettre une demande afin d'obtenir une part de l'argent qui a été annoncé ou annoncé de nouveau?

Je veux seulement vous exposer quelques éléments. L'un des plus grands experts de l'infrastructure municipale au pays — à McGill — a décrit ce programme comme de la propagande électorale de la part du premier ministre, ajoutant qu'il devrait être considéré comme telle.

Le problème, c'est qu'il est géré par six organismes de développement régional maintenant... C'est fractionné. Les règles sont différentes d'une région à une autre du pays, et les échéances varient... dès le 9 juin, par exemple, dans le sud de l'Ontario. La plupart des municipalités du sud de l'Ontario disent qu'il est absolument impossible qu'elles arrivent à respecter ce genre de délai pour présenter des demandes. Divers projets se qualifient. L'Ouest du Canada est différent du Québec. Le Québec est différent du Canada atlantique.

Le programme semble avoir été formé et présenté à la hâte et mal pensé parce qu'on songeait à la prochaine élection. C'est toute une démonstration d'opportunisme que de permettre à diverses personnes d'annoncer des projets avant l'échéance du 19 octobre.

Pouvez-vous nous donner une idée — si vous savez quoi que ce soit au sujet de ce projet — de ce que vous pensez de ce nouveau fonds qui a été présenté à la hâte vendredi dernier, sans raison logique, par le premier ministre?

M. Derek Corrigan: Je suis heureux de formuler un commentaire à ce sujet, car l'annonce a été faite dans ma ville. Malheureusement, je n'ai pas été invité. C'est peut-être parce que je suis un ami de Jinny Sims.

J'ai été surpris que l'annonce soit faite ici sans qu'on ait invité le maire de la municipalité, et nous — tous les membres de mon personnel — avons été surpris par la nature de l'annonce. Nous nous sommes dépêchés à tenter de concocter une demande et de trouver des projets convenables, car le 150^e anniversaire de notre pays est un événement très important, et nous voulons y prendre part. Nous voulons nous assurer que, quoi que nous fassions, il s'agisse d'un témoignage éloquent de notre respect pour l'histoire et l'avenir du Canada.

À mon avis, ce programme a été monté à la dernière minute. Je trouve qu'il sent la politique, au lieu d'être un plan qui vise à permettre aux collectivités de pouvoir créer quelque chose qui sera significatif. C'était en fait la teneur de la déclaration que j'ai prononcée devant vous, c'est-à-dire que cette dimension politique est présente dans tout ce qui est fait relativement à des sommes d'argent accordées aux collectivités, au lieu d'un processus ouvert que nous connaissons tous et auquel nous pouvons tous participer de manière équitable.

Le président: Merci.

Monsieur Braid, vous avez sept minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de leur présence aujourd'hui.

Je vais commencer par vous, madame Hepner. Pourriez-vous expliquer en quelques mots pourquoi le projet de transport léger par rails est si important pour votre collectivité?

Mme Linda Hepner: En quelques mots? Je pourrais le résumer en un mot: croissance. Un millier de nouvelles personnes arrivent dans cette ville chaque mois. Nous avons besoin de ce service de transport, étant donné la superficie de notre ville. Comme je l'ai mentionné plus tôt dans mes commentaires, elle s'étend sur 350 kilomètres carrés. Notre ville est énorme. Nous devons trouver un autre mécanisme pour transporter les gens à l'intérieur de la collectivité, et le train léger est d'une importance cruciale.

M. Peter Braid: Quels facteurs ont entraîné la décision de réaliser le projet de transport léger par rails en tant que PPP?

• (1615)

Mme Linda Hepner: Je vais céder la parole au directeur municipal qui a effectué l'analyse.

M. Vincent Lalonde: Merci.

La décision de recourir à un PPP n'est pas nécessairement finale. Nous avons été présélectionnés, ce qui signifie que nous avons passé les étapes initiales qui consistent à déterminer si le réseau a une valeur suffisante pour justifier la poursuite de l'analyse. Toutefois, il faudra une analyse de rentabilisation complète, laquelle sera présentée plus tard ce printemps, pour vraiment déterminer si cette option va permettre d'optimiser les ressources. Il ne s'agit aucunement d'une décision finale, mais elle fait partie du continuum de l'étude des façons dont nous pourrions nous doter d'un aussi grand réseau.

M. Peter Braid: D'accord.

Continuons à considérer ce projet comme un PPP potentiel: si le projet était approuvé et qu'il faisait l'objet d'un PPP, à qui appartiendrait le réseau? Le réseau de transport en commun appartiendrait-il au secteur privé ou à la Ville de Surrey?

Mme Linda Hepner: Le réseau ferait partie de TransLink, qui est un réseau régional. Il appartiendrait à TransLink.

M. Peter Braid: TransLink est-il un organisme du secteur public ou du secteur privé?

Mme Linda Hepner: C'est un organisme du secteur public.

M. Peter Braid: Merci.

Même si un projet est réalisé en tant que PPP, il est certain qu'il appartient encore au secteur public. Je veux seulement le confirmer; est-ce exact?

Mme Linda Hepner: C'est exact.

M. Peter Braid: Madame Hepner...

Mme Linda Hepner: Un concessionnaire entretiendrait et exploiterait le réseau.

M. Peter Braid: Exactement, mais il appartient tout de même à TransLink, au consortium de villes et de municipalités.

Mme Linda Hepner: Oui, c'est exact.

M. Peter Braid: La propriété n'est pas cédée.

Mme Linda Hepner: C'est exact.

M. Peter Braid: Merci.

Madame Hepner, pourriez-vous brièvement nous donner des détails sur le conseil des maires de TransLink? Je crois que vous en faites partie.

Mme Linda Hepner: J'en fais partie, tout comme mon collègue, M. Corrigan.

Il s'agit d'un consortium de tous les maires de la région. Je crois qu'il en compte 22.

M. Peter Braid: Merci.

Mme Linda Hepner: Et il...

M. Peter Braid: Désolé, madame Hepner, aviez-vous une dernière chose à dire?

Mme Linda Hepner: J'allais ajouter quelque chose à ce sujet.

Il s'agit d'un consortium de tous les maires de la région qui agit en tant que défenseur de TransLink et de la gouvernance de cet organisme. Deux de nos membres — je suis un des deux — siègent au conseil d'administration de TransLink. Le conseil des maires nous fournit les consignes et les directives qu'ils voudraient que le président et moi-même présentions au conseil d'administration.

M. Peter Braid: Monsieur Corrigan, quelles sont vos réflexions sur TransLink?

M. Derek Corrigan: TransLink est un réseau qui présente de grandes lacunes.

On l'a retiré aux administrations municipales en conséquence de l'opposition initiale de maires locaux à la priorité accordée à la Canada Line par rapport à la ligne menant à Coquitlam. Le ministre de l'époque, Kevin Falcon, a retiré aux maires la direction de TransLink et, par la suite, a établi le conseil des maires. Ce conseil n'a aucun pouvoir réel à l'égard de la direction du réseau, à part les deux maires qui sont sélectionnés par vote pondéré afin de siéger au conseil d'administration. Par conséquent, les deux plus grandes villes ont utilisé leur vote pondéré pour siéger au conseil d'administration.

C'est extrêmement frustrant. Les maires de la région demandent constamment à reprendre les commandes de TransLink et veulent que le gouvernement modifie le système de gouvernance qui a été mis en place. Au fil des ans, il a été une source de grande frustration et a été considéré comme une vengeance envers les maires qui s'étaient opposés à un plan provincial visant à accorder la priorité à la Canada Line pour les Jeux olympiques.

M. Peter Braid: Vous avez mentionné la réglementation des eaux usées que vous devrez respecter.

Burnaby devra-t-elle respecter les exigences pour 2020 ou pour 2040?

M. Derek Corrigan: Ce sera les exigences de 2020 relativement à l'usine de traitement des eaux usées de Lions Gate et, par conséquent, il s'agit de la grande priorité de la région au chapitre du financement des infrastructures.

Nous avons tous convenu que, même si cette usine est située sur la rive Nord, elle est d'une extrême importance pour nous afin que nous puissions respecter les lignes directrices qui ont été présentées par le gouvernement fédéral relativement aux eaux usées qui se déversent dans l'inlet Burrard. Encore une fois, nous avons éprouvé une très grande frustration à l'égard du fait de ne pas avoir pu désigner ce projet prioritaire.

Il s'agit également d'un réseau qui est intégré dans le reste des réseaux de traitement des eaux usées du Vancouver métropolitain, et il serait très difficile de le privatiser. Ce serait comme si on mettait un exploitant du secteur privé au beau milieu d'un réseau qui est totalement intégré.

Cela ne semble pas avoir eu beaucoup d'effet sur nos discussions avec le gouvernement fédéral. De fait, bien que nous lui ayons présenté un modèle de conception, de construction et de financement à étudier, on nous a dit que nous devons suivre le processus de privatisation, le processus de PPP. Nous avons également reçu des approbations de KPMG selon lesquelles il ne s'agit pas...

• (1620)

M. Peter Braid: Quelle est la valeur du projet?

M. Derek Corrigan: Il s'agit d'un projet d'environ 700 à 800 millions de dollars.

M. Peter Braid: À quelle étape est l'étude de ce projet?

M. Derek Corrigan: Elle est à l'étape de la demande de financement auprès du gouvernement fédéral. Nous tentons d'entrer dans le processus du Fonds Chantiers Canada. On nous a écartés.

Il semble y avoir deux systèmes qui sont en fonction. Le premier est un système de PPP pur, et l'autre, c'est le système du Fonds Chantiers Canada, mais les deux sont requis pour passer la présélection aux fins des partenariats public-privé. On nous a dit de façon informelle qu'il est peu probable que le projet soit approuvé s'il ne suit pas un modèle de PPP.

Le président: Merci.

Désolé, monsieur Braid, votre temps est écoulé.

Monsieur Komarnicki, vous avez sept minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Nous avons certes entendu des divergences d'opinion à l'égard d'une partie du financement et de la façon dont ces fonds sont consentis. J'ai entendu M. Corrigan dire qu'il y avait un déficit sur le plan des infrastructures. Nous avons entendu cela, mais personne ne peut nous dire exactement de quoi il s'agit. Je sais que l'âge des infrastructures publiques de base a diminué au cours des 10 dernières années — il a baissé de 2,8 ans à partir de 17,5 ans —, alors nous allons dans la bonne direction. Le financement en ce qui a trait au soutien fédéral des programmes d'infrastructure provinciaux et municipaux est passé de 400 millions de dollars en 2002 à plus de 4,7 milliards de dollars en 2003, alors nous allons dans la bonne direction. Il en faut toujours plus, bien entendu, et il est certainement bon de voir la Ville de Surrey nommer une foule de projets réalisés dans le cadre de divers programmes de financement qui ont été rendus accessibles au fil des ans et s'en prévaloir.

Bien entendu, le tout dernier a été le PPP que vous examinez. J'ai une question qui s'adresse peut-être à Mme Hepner ou au directeur municipal. Nous avons entendu des groupes qui soutiennent les PPP parler de la complexité d'un tel partenariat et du fait que les projets ne sont pas tous adaptés aux PPP. Bien sûr, il y a des contrats à signer et des analyses de rentabilisation à effectuer, non seulement du côté du capital et de la construction, mais aussi du côté de l'entretien. Beaucoup de conceptions différentes ont eu lieu, et ainsi de suite, alors j'aimerais vous demander si vous avez un groupe ou un organisme interne qui possède l'expertise et la capacité nécessaires pour examiner tous ces projets d'un point de vue juridique et du point de vue des divers autres services afin de déterminer s'il s'agit d'un bon ou d'un mauvais accord à conclure.

Avez-vous fait appel à des experts externes qui sont disponibles pour s'occuper de la recherche sur le projet, pour tirer parti de leur expertise afin de passer au peigne fin les obligations contractuelles ainsi que les coûts qui s'y rattachent et les économies? Pouvez-vous peut-être répondre à cette question?

Mme Linda Hepner: Je ne peux certainement pas y répondre, mais mon directeur municipal, si. Je voudrais faire son éloge, car nous avons une excellente équipe. Je vais le laisser répondre à la question.

M. Vincent Lalonde: Merci.

Comme dans le cas de tout PPP, les ententes contractuelles sont assez complexes, et il est très important de les comprendre pleinement. Pour ce faire, nous avons mobilisé beaucoup de partenaires. Partnerships BC est un groupe local de la Colombie-Britannique établi par le gouvernement provincial qui possède beaucoup d'expertise, alors nous avons retenu ses services pour qu'il nous aide. Nous avons retenu les services d'intervenants du secteur privé. Beaucoup de grands cabinets comptables et diverses sociétés spécialisées dans les infrastructures possèdent une certaine expertise. Comme je le mentionnais en réponse à une question précédente, il faut suivre un long processus, qui est très approfondi, et il est très important de le faire adéquatement. Nous avons acquis pas mal d'expertise dans le cadre du projet Bio-Carburant afin de nous familiariser avec ce processus. Toute ville qui entreprend son premier PPP a tout un apprentissage devant elle, je dirais.

•(1625)

M. Ed Komarnicki: Merci. Je sais qu'il s'agit d'enjeux très cruciaux et que, si on s'organise bien et qu'on reçoit le soutien dont on a besoin, on peut faire fonctionner les bons projets.

Monsieur Corrigan, je sais que vous avez mentionné le fait que vous n'avez pas de dettes et que vous avez 700 millions de dollars à la banque. Il s'agit là d'une lueur d'espoir, c'est certain. Vous étiez préoccupé par le fait que vous deviez présenter des demandes — un peu en fonction du bien-fondé de chaque projet — et que des fonds étaient réservés au financement de projets particuliers, que ce soit le transport en commun ou la porte de l'Asie-Pacifique.

Un autre fonds est très populaire auprès des municipalités; il s'agit du fonds de la taxe sur l'essence. Au cours d'une certaine période, il a augmenté, puis doublé. Il a été indexé, et les catégories aux fins desquelles il peut être utilisé ont été élargies considérablement afin d'inclure pratiquement tout projet qu'une municipalité pourrait vouloir entreprendre. Je comprends bien que, si on doit se préparer à une demande particulière, on pourrait abandonner certaines infrastructures, mais, en ce qui a trait au fonds de la taxe sur l'essence, appréciez-vous ce type de fonds? Aimez-vous ce que vous avez vu au fil des ans en ce qui a trait à son expansion, à son indexation, à l'élargissement de ce pourquoi il peut être utilisé?

Estimez-vous qu'il est utile pour répondre à vos besoins immédiats, selon l'ordre de priorité que vous leur donnez, pas celui de quelqu'un d'autre?

M. Derek Corrigan: Je l'apprécie beaucoup et je crois que tous les maires de la région apprécient le Fonds de la taxe sur l'essence. Nous considérons qu'il s'agit d'un ajout très utile aux autres programmes qui nous sont offerts.

L'un des problèmes du Fonds de la taxe sur l'essence, au départ, était l'ingérence politique considérable des gouvernements provinciaux et fédéral concernant la répartition des fonds. Dans le Lower Mainland, nous étions en position de transférer l'ensemble de ces fonds à TransLink, pour l'amélioration des transports, et nous — les maires du Lower Mainland — avons décidé qu'au lieu d'utiliser cet argent chacun de notre côté, nous réunirions les fonds dans le but d'améliorer les actifs à la disposition de TransLink.

Nous aimerions que ces fonds nous soient consentis à des fins opérationnelles plutôt que, simplement, comme mise de fond. Cela nous permettrait de résoudre bon nombre de nos problèmes de financement du transport en commun, le fait de recevoir cet argent de manière constante, car nous pourrions nous en servir pour accroître notre pouvoir d'emprunt actuel. Mais, même en tant que source de capital, ce fonds nous est utile.

M. Ed Komarnicki: Je comprends cela. Étant donné que vous savez exactement combien d'argent vous allez recevoir, et que le calcul est assez précis, vous pouvez compter sur cet argent, vous pouvez en tirer profit, vous pouvez vous en servir pour emprunter et, comme vous le dites, vous pouvez vous en servir pour réaliser toutes les sortes de projets que les municipalités envisagent. Je dirais aussi que, lorsqu'on ajoute à cela le remboursement de la TPS, qui représente environ 33 milliards de dollars sur 10 ans, c'est une contribution assez importante.

J'aimerais poser une question qui concerne Clean Energy Canada. Quand j'ai entendu la déclaration sur les besoins en matière de financement de l'infrastructure de divers programmes d'énergie propre, mais je n'ai rien entendu au sujet des initiatives de captage et de stockage du carbone mises en oeuvre dans les provinces qui produisent de l'électricité à partir du charbon, par exemple pour la production d'électricité comme dans mon comté de Souris—Moose Mountain, où on a investi des sommes considérables pour capter et piéger le carbone. En plus de le capter, on l'utilise aussi à des fins de récupération plus efficace du pétrole. Ne faudrait-il pas envisager ces initiatives, ou du moins, les ajouter à votre liste des projets d'infrastructure que vous aimeriez voir financés?

M. Dan Woynilowicz: Cette liste n'est aucunement exhaustive en ce qui a trait aux types de projets qui ont reçu du financement grâce à ces divers programmes. Il est certain que les initiatives de captage et de stockage du carbone ont reçu une part importante du soutien du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, en Alberta comme en Saskatchewan, pour les sables bitumineux et pour les centrales alimentées au charbon.

Quand on parle d'électricité, notre objectif, en réalité, consisterait à miser sur les importantes ressources énergétiques renouvelables du Canada qui présentent en premier lieu l'avantage de ne pas polluer l'air ni de produire du carbone, mais qui sont en outre renouvelables et, au bout du compte, inépuisables. Nous croyons vraiment qu'elles représentent un véritable débouché pour le Canada, à l'échelle du pays comme à l'échelle internationale.

•(1630)

M. Ed Komarnicki: Merci.

Je vois que le président ne me permettra pas de poser d'autres questions. Nous avons à Estevan, en Saskatchewan, des installations de captage du carbone de premier ordre.

Le président: Merci de cette annonce.

Monsieur Sandhu, vous avez cinq minutes.

M. Jasbir Sandhu (Surrey-Nord, NPD): Merci, monsieur le président. Bonjour aux témoins. J'aimerais moi aussi compter M. Corrigan et Mme Hepner parmi mes amis, car je sais que ces deux maires travaillent très dur, dans notre région, en particulier Linda Hepner. Permettez-moi de vous appeler Linda.

Je viens de Surrey, bien sûr, et je sais que l'engorgement du réseau routier de notre ville représente bien des défis. J'ai emprunté ces routes, la route King George, en particulier. En fait, mon bureau se trouve sur la 104^e Avenue, et, selon le nouveau trajet du train léger sur rails... J'en ai fait moi-même l'expérience, je sais combien de temps prennent ces trajets pendant l'heure de pointe, quand il y a beaucoup de circulation, alors je salue cette annonce, je salue cette initiative grâce à laquelle nous pourrions continuer d'aller de l'avant.

Madame Hepner, aimeriez-vous recevoir ce financement avant ou après les élections?

Mme Linda Hepner: Est-ce qu'il serait accessible aujourd'hui, Jasbir?

M. Jasbir Sandhu: J'espère que le gouvernement va faire cette annonce avant les élections. Ma deuxième question...

Mme Linda Hepner: J'aimerais recevoir cet argent le plus tôt possible.

M. Jasbir Sandhu: Nous sommes en train de revitaliser le centre-ville de Whalley. Il y a eu beaucoup de développement. On y a construit un nouvel hôtel de ville, et on aménage l'Innovation boulevard tout le long de University Drive. Avez-vous d'autres projets d'infrastructure pour le secteur, pour le développement de la ville de Surrey, de ce que nous appelons aujourd'hui le centre-ville, à l'égard desquels le gouvernement fédéral pourrait vous aider?

Mme Linda Hepner: Notre projet prioritaire, actuellement, c'est le transport léger sur rails, le TLR. Dans la mesure où l'aménagement de cette voie de communication de 27 kilomètres nous permettra de façonner nos structures, étant donné notre croissance, je crois que cela nous ouvrira des débouchés. À l'heure actuelle, le TLR est mon principal but.

M. Jasbir Sandhu: Monsieur Lalonde, vous avez parlé de certaines des limites des PPP et de la façon dont ces limites influent ce genre de projet. Il faut juger chacun des projets selon ses propres mérites. Certains projets sont plus propices aux PPP que d'autres. Est-ce que le modèle des PPP constituerait un obstacle pour certains projets à Surrey qui seraient prêts à démarrer?

Et aussi à Burnaby, monsieur Corrigan, si vous voulez répondre à cette question.

Est-ce que cela limite les projets que vous songez à mettre en oeuvre à Surrey et à Burnaby?

M. Vincent Lalonde: Je crois que vous avez raison. Le PPP est un très bon moyen de transférer certains risques du secteur public vers le secteur privé, dans la mesure où vous les doublez d'ententes pertinentes qui garantissent que ces risques seront vraiment transférés. Mais cela a un coût. Il ne s'agit pas d'un système gratuit.

En ce qui concerne notre biocarburant, l'un des principaux facteurs faisant que ce projet se prêtait très bien à un PPP était le fait que, sur la scène internationale, de nombreuses technologies permettant de produire du carburant à partir de nos déchets organiques se faisaient

concurrence. Il a été très difficile pour la ville de déterminer avec certitude laquelle de ces technologies pouvait être implantée et exploitée avec succès. Grâce aux PPP, nous avons pu déterminer à quelle équipe — à quel consortium, essentiellement — nous allions confier le mandat de fournir du carburant, au bout du compte, sans avoir à prendre quelque risque que ce soit sur le plan technologique. Bien sûr, tout cela a un prix. Il faut payer le consortium privé qui prend ces risques, mais au moins on sait ce qu'on paye et ce qu'on en retire.

C'est un bon exemple de projet convenable pour les PPP. Il faut un projet comportant une part importante d'innovation et d'expertise, ou de transfert de risques, parce qu'il y a des coûts inhérents au système des PPP.

• (1635)

M. Derek Corrigan: Cela suppose un examen minutieux pour déterminer s'il convient ou non de conclure un PPP. Dans le cas par exemple des installations de valorisation énergétique des déchets, comme les installations actuelles de Burnaby ou les nouvelles installations qui devraient voir le jour à Vancouver, c'est un domaine exigeant une technologie spéciale et une expertise spéciale, où un partenariat avec le secteur privé, selon lequel le bailleur de fonds est le secteur public, fonctionne extrêmement bien; c'est le modèle que nous envisageons pour l'avenir.

Dans le cas où nous possédons une expertise, par exemple dans le domaine des eaux usées, un domaine où notre personnel est probablement le plus expérimenté, et un domaine où le système est intégré avec d'autres éléments de notre système, il ne serait pas indiqué de songer à la privatisation. Ce n'est pas quelque chose qu'on ferait, ce ne serait pas sensé. C'est pourquoi je suis très préoccupé lorsque les décisions sont fondées sur une idéologie plutôt que sur le bon sens et des considérations pratiques. Il faudrait que nous ayons la possibilité d'utiliser le PPP lorsque le projet s'y prête et que, lorsque le projet n'est pas adapté à cette méthode, notre opinion soit respectée si nous voulons que ces projets soient intégrés dans l'infrastructure publique ordinaire.

Le président: Monsieur Watson, vous avez cinq minutes.

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

Merci aux témoins, qui participent à la séance par vidéoconférence.

J'aimerais m'adresser d'abord au représentant de Clean Energy Canada et à M. Woynilowicz.

D'abord et avant tout, comme je suis ici depuis 2004, j'ai un peu de mémoire institutionnelle en ce qui concerne des choses comme le programme ÉcoFiducie. Je crois que la part de 586 millions de dollars de l'Ontario avait servi à fermer la centrale alimentée au charbon, ce qui représentait un important pas en avant dans le dossier de l'énergie propre en Ontario.

En ce qui concerne les solutions de rechange que vous préférez, dans le domaine de l'énergie propre, dans le contexte de nos discussions au sujet de l'infrastructure d'aujourd'hui, pensez-vous que les fonds destinés à l'infrastructure devraient être affectés, par exemple, à des parcs éoliens, à des éoliennes, à des centrales solaires, à des choses du même type?

M. Dan Woynilowicz: Vu la baisse des coûts dans les secteurs de l'énergie solaire et de l'énergie éolienne, je ne crois pas qu'il soit vraiment nécessaire de lancer des programmes axés sur la construction et la production d'énergie. Dans la mesure où ces choses sont exigées dans certaines provinces, je crois qu'il vaut mieux que les provinces s'en occupent.

Ce que j'essayais de mettre en relief, c'est qu'il faut mener le Canada vers un système de production d'électricité plus rationnel. À l'heure actuelle, le système est très fragmenté, province par province. Ce n'est pas un système optimal qui nous permettrait de maximiser l'intégration de l'énergie renouvelable ou d'exploiter la possibilité d'exporter en fait des surplus d'énergie renouvelable vers les États-Unis, afin d'aider nos voisins du sud.

M. Jeff Watson: Par exemple, si l'Ontario avait conclu une entente pluriannuelle de transport d'énergie hydroélectrique pour exploiter ce type d'énergie plutôt que, disons, les éoliennes ou autre chose... Vous créez ce système, d'une certaine façon. Ce sont des choix de connectivité qui auraient pu être faits, par exemple, n'est-ce pas?

M. Dan Woynilowicz: C'est exact.

M. Jeff Watson: D'accord.

Tous les pays ne prennent pas la même approche. L'Australie, par exemple, encourage les municipalités à privatiser les services publics et d'autres actifs qui génèrent des recettes. Si ces actifs sont réaffectés à d'autres infrastructures qui génèrent des recettes, par exemple le système de transport en commun ou d'autres services publics, l'État ajoute un supplément qui correspond à 15 % de la valeur de la privatisation, si vous voulez, de cet actif.

Que pensez-vous de cette association entre les deniers publics et la privatisation des actifs qui génèrent des recettes, par exemple les services publics?

M. Dan Woynilowicz: Nous n'avons pas étudié cet enjeu spécifiquement, alors je ne peux pas vous dire, comme ça, que j'ai une opinion particulière à ce sujet. En ce qui concerne notre réseau électrique, il est évident que le prix de l'électricité a subi des pressions importantes, lesquelles tiennent en grande partie au fait que notre infrastructure est maintenant très vieille et qu'elle doit être renouvelée et mise à niveau. Je crois que nous devons chercher la meilleure façon de fournir l'énergie fiable et propre que les gens s'attendent à obtenir, mais le faire de la façon la plus rentable possible. Nous sommes certainement ouverts à des suggestions innovatrices et créatrices sur les moyens d'y arriver.

M. Jeff Watson: À titre d'exemple, on pourrait privatiser Hydro One, en Ontario, ou le système de transport en commun. Je ne dirai pas s'il s'agit d'un bon ou d'un mauvais investissement, mais du côté de la production de revenus, ce n'est pas en général une solution qui assure l'équilibre. L'agrandissement du réseau de l'énergie propre de l'Ontario, peut-être par l'ajout de centrales hydroélectriques, par exemple, pourrait être le résultat d'une privatisation.

Est-ce que cette approche, par exemple, ne serait pas beaucoup plus efficace?

• (1640)

M. Dan Woynilowicz: C'est très particulier à chaque administration. Par exemple, en Colombie-Britannique, des projets énergétiques ont intégré des volets d'énergie éolienne ou des microcentrales hydroélectriques. Je crois que ce modèle a été fructueux en Colombie-Britannique. Je ne crois pas que ce soit nécessairement un modèle idéal pour toutes les provinces. Des décisions de ce type sont prises plus efficacement par chacun des gouvernements provinciaux, en fonction du système de la province et du système que la province souhaite.

M. Jeff Watson: Je m'adresse maintenant à M. Corrigan pour parler de la ville de Burnaby; je reviens à la question qui concerne le fonds de la taxe sur l'essence, une affectation directe. Est-ce que je vous ai bien entendu dire qu'à l'heure actuelle, l'affectation de la taxe

sur l'essence qui vous est destinée pour les projets municipaux n'est pas versée à la ville de Burnaby? Est-ce que j'ai bien compris?

M. Derek Corrigan: Vous avez tout à fait raison. Selon l'entente, les sommes tirées du Fonds sont toutes versées à TransLink, en tant que mise de fonds. C'est ce que prévoyait l'entente conclue par les maires de la région pour les 10 premières années. C'est l'entente qui a été conclue, et elle a été renouvelée, telle quelle.

M. Jeff Watson: Est-ce que cela se passe de la même manière à Surrey, alors?

M. Derek Corrigan: Cela se passe de la même manière à Surrey et à Vancouver.

M. Jeff Watson: C'est très intéressant.

On a plusieurs fois fait allusion à la façon de mesurer le déficit en matière d'infrastructure. Nous avons reçu des représentants de la Fédération canadienne des municipalités et de nombreux autres témoins qui ont essayé de nous aider à trouver le moyen de mesurer le déficit en matière d'infrastructure à un moment donné dans le temps. On peut présumer que des actifs doivent constamment être remplacés, à l'échelle du pays, et c'est pourquoi je ne crois pas que nous puissions jamais combler le déficit en matière d'infrastructure, si vous voyez ce que je veux dire.

Est-ce que c'est là un moyen précis de mesurer ce problème particulier? Est-ce que vous mesurez le déficit infrastructurel, à Burnaby, par exemple, et si vous le faites, quel est le résultat et comment mesurez-vous vos progrès par rapport à ce résultat?

M. Derek Corrigan: Nous le faisons. À Burnaby, ce que nous faisons, c'est que, immédiatement après avoir mis un actif en service, nous commençons à constituer une réserve pour remplacer cet actif. Notre méthode est l'une des façons les plus progressistes de maintenir une approche durable en matière d'actifs, et c'est le modèle que les autres villes essaient de reproduire pour s'assurer de constituer des réserves en vue de se protéger contre des déficits futurs potentiels.

M. Jeff Watson: C'est ainsi que cela doit être. Merci.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Madame Sims, vous avez cinq minutes.

Mme Jinny Jogindera Sims: Merci beaucoup.

Derek, cette fois-ci, je vais vous adresser ma première question.

J'ai fait pas mal de recherche sur les PPP et sur leur efficacité. Comme vous le savez, il y a beaucoup de documentation à ce sujet, et les conclusions ne sont pas toutes favorables, cependant. Comme vous l'avez souligné — Linda aussi —, il y a un certain type de projet qui, en raison en particulier de leur aspect hautement technologique ou spécialisé, pourrait tirer profit d'un tel partenariat.

Dans le budget de 2015, on annonçait de nouveaux investissements dans l'infrastructure, par l'intermédiaire de PPP Canada, et on exigeait que les municipalités trouvent d'autres mécanismes de financement en faisant intervenir le secteur privé. Il me semble que le gouvernement impose des critères que je qualifierais de très stricts en insistant pour que vous mettiez sur pied un PPP pour toucher de l'argent.

Pensez-vous que le gouvernement fédéral prend la bonne approche en forçant les municipalités à adopter exclusivement le modèle de financement des PPP pour avoir droit à ce financement? Est-ce que c'est la meilleure manière d'assurer l'entretien et la croissance de cette infrastructure?

M. Derek Corrigan: Non, je ne crois pas. Comme je l'ai dit plus tôt, il est raisonnable que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux demandent d'envisager ce modèle parmi d'autres modèles d'approvisionnement, et c'est effectivement un modèle qu'il faut envisager pendant le processus. C'est un modèle qui mérite qu'on l'examine minutieusement, mais ce n'est pas la seule solution à laquelle il faudrait recourir pour obtenir du financement du gouvernement fédéral. Nous avons un cas semblable ici, en Colombie-Britannique, car nous devons passer par Partnerships B. C. J'ai participé au PPP de la Canada Line en tant que membre actif de TransLink tout au long de ce processus, et j'estime que c'était l'une des périodes les plus frustrantes et décevantes de ma carrière. Toute l'information était cachée au public. Nous n'avions même pas le droit de demander à nos employés s'ils étaient d'accord avec nous. La plus grande partie des conseils que nous recevions provenait de consultants externes qui avaient souvent intérêt à ce que le projet se poursuive. C'était très problématique.

Il existe bien sûr des projets dans lesquels un partenariat public-privé peut représenter un immense avantage pour le public et pour le secteur privé, mais il y a d'autres projets où ce modèle n'est pas une option valide. Récemment, nous avons suivi exactement le même processus pour l'usine de traitement des eaux usées Lions Gate. À la fin du processus, la firme KPMG, qui menait une enquête et un examen pour le compte de Partnerships B.C., a reconnu que ce projet ne se prêtait pas à un PPP. Mais nous nous retrouvons dans une situation où le financement disponible ne sera versé qu'à des projets réalisés en PPP, ce qui fait que notre projet se retrouve au bas de la liste.

• (1645)

Mme Jinny Jogindera Sims: Merci, Derek.

Seriez-vous d'accord pour dire que les règles qui régissent les projets d'infrastructure en PPP empêchent les investissements qui pourraient être consacrés à des projets d'infrastructure prêts à démarrer d'être versés rapidement?

M. Derek Corrigan: Je dirais exactement la même chose. La longueur du processus nécessaire pour mettre sur pied un PPP, même dans le cas de projets simples, joue contre nous. Nous pouvons réaliser exactement la même chose à partir d'un projet de conception-construction, méthode de construction très efficace qui fournit l'occasion d'établir un calendrier de travail serré; il y a donc d'autres options au chapitre de la construction qui nous permettent d'arriver aux mêmes fins, mais sans avoir à céder le contrôle du projet au secteur privé, ni les éventuelles activités d'exploitation et d'entretien, qui doivent nécessairement être intégrées aux autres services qui sont fournis.

Le fait de confier l'exploitation de la Canada Line au secteur privé, alors que le reste du réseau du SkyTrain est exploité par une société qui fait partie de TransLink, me semble un grotesque gaspillage de fonds. Il est certain que cette situation place le partenaire du secteur privé au milieu de la planification d'un système qui exige l'intégration.

Mme Jinny Jogindera Sims: Merci, Derek.

Ma prochaine question est très courte, et j'espère que vous allez tous deux y répondre.

Est-ce que le processus que le gouvernement adopte constitue un meilleur mécanisme que le financement fédéral direct consenti pour soutenir les projets d'infrastructure publique?

M. Derek Corrigan: Ce n'est pas un meilleur système. Je préférerais que le gouvernement fédéral verse un financement direct pour les projets d'infrastructure publique.

Mme Jinny Jogindera Sims: Merci.

Avez-vous un commentaire à formuler, Linda?

Mme Linda Hepner: Merci.

Je crois que la rentabilité est un aspect que tous les ordres de gouvernement étudient. Le financement fédéral direct est toujours bienvenu, mais je suis d'accord avec Derek en ce qui concerne le processus des PPP. Bien qu'il puisse se révéler lourd, au bout du compte, s'il s'avère rentable, c'est un bon processus. Par contre, si vous vous retrouvez, comme Derek l'a également mentionné, devant l'annonce des célébrations du 150^e et que vous n'avez pas de projet prêt à démarrer, il faudra plus de temps.

Le financement direct, c'est toujours bien accueilli par les administrations municipales.

Mme Jinny Jogindera Sims: Merci à vous deux.

Le président: Nous donnons maintenant la parole à M. Yurdiga, pour cinq minutes.

M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de comparaître aujourd'hui par vidéoconférence. J'aimerais adresser ma première question aux trois participants.

L'innovation est la clé qui permettra d'atteindre l'objectif de l'industrie du transport en commun, à savoir une efficacité et une efficacité plus grandes. Toutefois, les technologies émergentes se révèlent souvent beaucoup plus coûteuses que les solutions classiques. De nombreuses municipalités, en raison de contraintes budgétaires, continuent à investir dans les technologies classiques. Qu'est-ce que votre expérience vous a appris au sujet de la différence de coût entre les nouvelles technologies ou les technologies émergentes par rapport aux technologies classiques?

Monsieur Woynillowicz.

M. Dan Woynillowicz: Je crois que la technologie de pointe a en effet tendance à coûter plus cher, au début, jusqu'à ce qu'il soit possible de faire certaines économies d'échelle. Je crois que c'est pour cette raison que nous avons dû attendre une assez bonne période avant de voir les technologies comme la technologie solaire ou la technologie éolienne devenir économiquement compétitives. Nous sommes arrivés à cette échelle, et je crois qu'il est possible d'intensifier leur adoption, y compris pour les services publics, et que le risque et le coût seront moindres. Je crois qu'il est ardu pour les sociétés d'État d'être à l'avant-garde et de recourir aux nouvelles technologies et aux technologies novatrices, qui tendent à s'assortir de risques et de coûts plus élevés.

Par ailleurs, je crois que le fait d'être à l'avant-garde procure souvent des avantages complémentaires, particulièrement pour les administrations qui peuvent puiser dans le talent local, dans les universités et dans le secteur privé, et qui peuvent encourager ce talent.

Je crois que cela dépend de la technologie et aussi de l'administration, de sa tolérance au risque si elle se plaçait tout à l'avant-garde de la nouvelle technologie.

• (1650)

M. David Yurdiga: Que répondez-vous, madame Hepner?

Mme Linda Hepner: Merci. Je crois que le mot clé, c'est que nous voulons être à l'avant-garde, mais pas « tout » à l'avant-garde.

Par exemple, prenez les lumières LED; leur coût, avec le temps, a diminué au point où il est possible d'être un chef de file, c'est compétitif, mais au tout début, on veut parfois que la technologie ait fait ses preuves. On pourrait dire la même chose de nos camions fonctionnant au gaz naturel comprimé. Nous avons un parc de véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé; nous voulons être à l'avant-garde, mais nous voulons aussi parfois que la technologie ait fait ses preuves, pour être certain d'en avoir pour notre argent.

Est-ce que vous voulez donner un autre exemple, Vince? Non? D'accord.

M. David Yurdiga: Merci.

Monsieur Corrigan.

M. Derek Corrigan: Du point de vue de la ville de Burnaby, nous sommes heureux de participer à des projets pilotes qui nous permettent de mettre à l'épreuve de nouvelles technologies ou des technologies émergentes, ce que les villes font souvent. Nous travaillons de concert pour essayer d'intégrer, par exemple, les lumières DEL, les lampadaires DEL, qui vont par la suite devenir la norme dans l'industrie.

Nous avons été la première ville à entreprendre un important projet touchant les terrains intercalaires. Il s'agissait à l'origine de surfaces de ciment recouvertes de gazon synthétique, d'Astro Turf. Nous avons lancé un gros projet de terrains à intercalaires de sable, et c'est maintenant devenu la norme dans l'industrie, mais il y avait un certain risque à devenir la première ville à faire l'expérience sur une échelle aussi vaste de ce type de surface. Par la suite, toutes les autres villes nous ont suivis.

Nous prenons à tour de rôle la responsabilité des enjeux et nous voulons tous être créatifs et innovateurs dans la façon dont nous les abordons, mais les grands engagements qui nous obligent à risquer les principaux actifs du Lower Mainland en misant sur une technologie émergente ne sont pas les bienvenus. Nous voulons être prudents et consciencieux, parce que nous voulons vraiment nous assurer que les deniers publics sont utilisés de la meilleure façon possible.

M. David Yurdiga: Ma prochaine question s'adresse à Mme Hepner. À l'heure actuelle, de nombreux réseaux de transport en commun ont de la difficulté à équilibrer leur budget. Je ne crois pas qu'il en existe un qui arrive vraiment à le faire. Quelles sont les autres sources de revenus, à part les usagers? Est-ce qu'il y a des magasins de détail dans les stations? Où pourriez-vous trouver l'argent nécessaire pour réaliser un bénéfice, ou du moins, boucler votre budget, étant donné que cela représente un lourd fardeau pour les municipalités?

Mme Linda Hepner: Nous verrions cela comme une façon de façonner nos structures et de gérer notre croissance. Souvent, les stations offrent des possibilités de croissance et de développement, et l'utilisation des terres comme outil à cette fin serait un des principaux moyens que nous explorerions pour mettre en valeur les stations. Sur nos 27 kilomètres, nous nous attendons à ce qu'il y ait 19 stations où nous pourrions trouver des débouchés pour la valorisation des terres.

M. David Yurdiga: D'accord, merci.

J'aimerais poser la même question à M. Corrigan.

M. Derek Corrigan: Je trouve parfois paradoxal que nous parlions de l'autofinancement du système de transport en commun alors qu'il n'en est pas question quand on parle des routes et des ponts. Nous nous attendons à ce que l'avantage des énormes subsides

et investissements dans les routes et les ponts représente au bout du compte un investissement économique, car il nous procure une plus grande mobilité et nous permet de transporter des marchandises jusqu'aux collectivités et à l'intérieur des collectivités.

Je crois que cela se passe de la même manière dans le transport en commun. Les investissements dans le transport en commun produisent d'énormes avantages sur le plan économique, mais ils ne suffisent pas à assurer son autonomie financière, comme c'est le cas pour les ponts et les routes. Ils ne sont pas autonomes sur le plan financier. Ils représentent un énorme investissement, mais ces investissements visent un objectif économique plus important. C'est exactement la même chose dans les municipalités urbaines. Le transport en commun devrait avoir droit au même traitement que les routes et les ponts.

• (1655)

Le président: D'accord, votre temps est écoulé.

J'aimerais revenir sur une question posée par M. Yurdiga.

Madame Hepner, je sais qu'on peut faire faire de la publicité sur les wagons et dans les stations, entre autres. Avez-vous une idée du pourcentage que cela représente sur les recettes totales? Est-ce que c'est beaucoup? J'aimerais seulement avoir un chiffre, c'est plus ou moins pour mon information personnelle.

Mme Linda Hepner: Je ne connais pas ce chiffre par coeur, mais je sais qu'il serait modeste. Pensez à l'ensemble de notre réseau régional TransLink: il y a des ponts, il y a des routes, il y a le traversier — SeaBus —, il y a des autobus, et il y a le transport adapté — HandyDART —, il y a le train et il y a le transport léger sur rails. Cela représenterait une très petite partie du financement.

Le président: D'accord.

Monsieur Corrigan, êtes-vous d'accord avec cela ou voulez-vous ajouter un commentaire?

M. Derek Corrigan: J'ajouterais un commentaire. J'étais autrefois président de British Columbia Transit, organe responsable de tous les systèmes de la province, et je puis vous affirmer que les recettes que l'on peut tirer même de programmes de publicité très dynamiques sont relativement infimes par rapport aux budgets nécessaires pour exploiter ce réseau. C'est une source de revenus dans laquelle nous puisons, mais ce n'est certainement pas une panacée.

Le président: D'accord. Merci beaucoup.

Madame Young, vous avez cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Bonjour. Encore une fois, merci aux témoins de s'adresser à nous aujourd'hui.

J'ai été particulièrement impressionnée, madame Hepner, par votre projet de biocarburant à Surrey. Je sais que vous en avez déjà parlé, mais j'aimerais que vous preniez un peu de temps pour renseigner le comité sur ce sujet, sur le processus, sur l'objectif du projet et sur ses résultats.

Mme Linda Hepner: Merci de poser la question.

Nous avons récemment donné le coup d'envoi à ce projet. Ce sera le premier système à circuit fermé en Amérique du Nord. Les déchets organiques seront recueillis à la source, transportés vers les installations, transformés en carburant qui alimentera les camions à ordures de même que tout le parc de véhicules de la ville, et les résidus, en tant que composés organiques, profiteront à nos agriculteurs ou à nos entrepreneurs en aménagement du paysage. La boucle sera tout à fait bouclée.

Est-ce que cela répond à votre question?

Mme Wai Young: Oui, tout à fait, merci beaucoup. Pourriez-vous cependant nous donner un aperçu du budget et des échéanciers? Combien de temps vous a-t-il fallu avant d'arriver à la première pelletée de terre, et quelle a été la contribution financière du gouvernement fédéral?

Mme Linda Hepner: Le gouvernement fédéral a contribué de 17 millions de dollars, ce qui représente environ 25 % du financement total. Je crois que c'était un processus sur deux ans. Je suis désolée, je n'ai pas assisté aux débuts du processus, mais il a fallu environ deux ans.

M. Vincent Lalonde: Oui. Je peux ajouter que le processus était assez compliqué, parce que nous avons dû, pour commencer, déterminer si le PPP était une méthode appropriée. Nous avons ensuite mené une recherche à l'échelle internationale pour sélectionner des équipes, et nous avons reçu plus d'une dizaine de réponses, essentiellement de l'Asie, de l'Europe, de l'Amérique du Nord et du Canada. Le processus nous a ensuite amenés à retenir trois principaux soumissionnaires dont l'analyse de rentabilisation, en tant qu'équipe, était la meilleure. Il a fallu ensuite faire le choix final, et, comme la mairesse l'a indiqué, cette équipe est en train aujourd'hui de construire les installations. Le projet se résume en fait à cette équipe.

La contribution de la ville se calcule par tonnes de déchets organiques livrés, et le projet garantit qu'un certain volume de carburant nous sera livré, ce qui nous permettra de récupérer le coût des redevances de déversement. Essentiellement, comme la mairesse l'a mentionné, le carburant sert ensuite aux camions qui recueillent les déchets. Nous faisons déjà la collecte de tous ces déchets, alors nous avons déterminé qu'il s'agissait d'un bon moment pour la ville de prendre un risque pour le secteur privé en garantissant les matières premières.

Nous avons commencé il y a deux ans à préparer la population à fournir cette matière première, alors le secteur privé n'a pas eu à assumer ce risque, qu'il nous a été facile de prendre, et qui réduit d'autant le coût du projet.

Maintenant que nous avons terminé le projet et choisi la technologie, nous savons que nous disposerons d'une quantité suffisante de carburant pour alimenter non seulement les camions à ordures qui recueillent les déchets... En passant, cet aspect faisait partie intégrante de ce que nous avons dit aux citoyens pour leur faire comprendre ce que nous allions faire avec ces déchets organiques. Quand nous avons lancé le programme, il y a un an et demi, nous avons réduit de moitié notre tonnage de déchets, pour la ville de Surrey, en deux mois seulement. C'est parce que le public avait bien compris que nous ajoutions maintenant de la valeur à quelque chose qui était auparavant considéré comme un déchet. Cela avait de la valeur pour la ville, alors tout le monde a contribué.

Le dernier aspect, qui est plutôt emballant, c'est que, comme notre réseau énergétique de district se trouve maintenant dans le centre-ville, nous envisageons d'utiliser le carburant excédentaire — qui est pur, propre et dépourvu de carbone — pour aider à chauffer nos gratte-ciel du centre-ville.

• (1700)

Mme Linda Hepner: Au bout du compte, lorsque les installations seront terminées, il y a aussi un volet de sensibilisation. Nous avons l'intention d'enseigner à nos jeunes à quel point c'est important et ce que cela représente. C'était à nos yeux un élément qu'il était important d'intégrer au projet de construction.

Mme Wai Young: Étant donné qu'il s'agit du premier projet du genre en Amérique du Nord, avez-vous trouvé difficile de convaincre le gouvernement fédéral d'en être un partenaire?

Nous entendons constamment les médias et les membres de l'opposition dire que le gouvernement ne s'intéresse pas à ce type de projets environnementaux innovateurs, alors que, de toute évidence, vous avez réussi à obtenir un engagement et un financement de ce niveau justement pour un projet environnemental innovateur de ce type.

M. Vincent Lalonde: Je peux répondre à cette question.

Le gouvernement fédéral s'était engagé dès le début; nous avons donc demandé un financement pour le PPP en sachant que nous avions cet engagement financier, mais, bien sûr, il nous fallait faire nos devoirs à l'égard du processus de PPP, alors il était essentiel et très utile d'indiquer à la ville de Surrey qu'il était possible d'obtenir de l'aide pour ce projet de biocarburant et qu'il ne fallait pas nécessairement faire les choses de l'ancienne manière, que nous pouvions envisager d'innover.

Cela a donné à la ville un filet de sécurité, qui l'a aidé à investir dans le processus, étant donné que le processus exige un investissement de temps et d'argent et qu'il faut l'explorer. Mais cela en a valu la peine, parce que nous savions que le gouvernement fédéral s'était déjà engagé.

Mme Wai Young: Si je comprends les signes qu'on me fait, je n'ai plus de temps.

Merci beaucoup.

Le président: Oui, votre temps est écoulé. La sonnerie d'appel va retentir à 17 h 15, et le comité a quelques affaires à traiter.

J'aimerais vous remercier d'avoir témoigné aujourd'hui. Votre participation était très importante.

Sur ce, nous allons suspendre les travaux, puis reprendre à huis clos pour traiter certaines affaires.

Encore une fois, merci.

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>