



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 008 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 24 octobre 2011

Président

M. Merv Tweed

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

Le lundi 24 octobre 2011

•(1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à la huitième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. À l'ordre du jour, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons l'étude de la Stratégie nationale de transport en commun.

Pendant la première moitié de la réunion, nous accueillons M. David Marit, le président de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities. De l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties, nous avons Carolyn Kolebaba, qui est vice-présidente.

Soyez les bienvenus. Je sais que vous connaissez la façon de procéder. Je vous demanderais donc de commencer, puis nous passerons aux questions.

M. David Marit (président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities): Merci, monsieur le président.

Je veux profiter de cette occasion pour remercier le comité d'avoir invité la SARM à comparaître aujourd'hui pour donner le point de vue des régions rurales sur le transport en commun et certaines de nos préoccupations.

La SARM est une association indépendante qui représente l'ensemble des 296 municipalités rurales de la Saskatchewan. L'adhésion à l'association est volontaire, et notre force nous vient des membres qui, de leur voix collective, nous guident dans l'élaboration des politiques.

Les questions qui revêtent une grande importance pour les membres de la SARM sont celles qui ont une incidence sur la qualité de la vie et la productivité des collectivités rurales. Encore une fois, nous tenons à remercier le comité de nous permettre de témoigner et d'attirer son attention sur les questions liées au transport en commun en milieu rural.

À la lecture des témoignages des réunions antérieures, nous avons été heureux de constater que plusieurs membres du comité ont parlé de la nécessité de se pencher sur le milieu rural et de bien comprendre que tous les Canadiens méritent d'avoir accès à des services de transport en commun de base. Nous sommes conscients qu'en période de ralentissement économique, il est difficile pour les gouvernements d'affecter de grandes sommes au financement de nouveaux programmes nationaux.

Aujourd'hui, nous sommes ici pour vous dire que la SARM reconnaît les difficultés avec lesquelles nos homologues des régions urbaines doivent composer par rapport au transport en commun. Nous voulons aussi vous parler des problèmes de transport en commun spécifiques aux municipalités rurales et aux collectivités de la Saskatchewan.

Habituellement, quand on pense aux collectivités rurales, on ne pense pas au transport en commun, mais il y a une grande partie de la

population urbaine qui en dépend pour avoir accès aux services essentiels et aux emplois. De plus, les régions rurales du Canada accueillent les industries qui génèrent la croissance dans le reste du pays. Les ressources naturelles, l'énergie, les produits de l'agriculture et les matières brutes extraites des régions rurales représentent maintenant 50 p. 100 des exportations canadiennes. Grâce aux revenus générés, aux emplois créés et aux impôts versés, tous les ordres de gouvernement profitent des avantages économiques qui en découlent.

La SARM est ici aujourd'hui pour défendre les intérêts de ses membres et pour demander qu'on n'oublie pas les régions rurales lors de la préparation des stratégies fédérales sur le transport en commun et l'affectation des fonds, que ce soit dans le cadre de la Stratégie nationale de transport en commun ou du prochain programme national d'infrastructure.

On sait très bien que partout au Canada, la majorité des services en matière de santé, d'éducation, de services sociaux et d'autres services essentiels financés par les provinces ou le fédéral qui étaient auparavant facilement accessibles dans les régions rurales ont été centralisés dans les centres urbains stratégiques. À cet égard, un bon exemple est celui de la capacité des gens des régions urbaines d'avoir accès à des soins de santé de qualité.

En 2001, la Société de la médecine rurale du Canada a indiqué qu'en 1991, 14,9 p. 100 des médecins canadiens exerçaient leur profession en milieu rural. En 1996, ce chiffre avait chuté à 9,8 p. 100. Dans le même rapport, on prévoit que la proportion de médecins par tranche de 1 000 habitants passera de 0,79 en 1999 à 0,53 d'ici 2021.

Dans le rapport, on affirme aussi qu'en raison de la fermeture des centres hospitaliers ruraux et la centralisation de nombreux services de soins de santé dans les grandes villes, les habitants des régions rurales auront plus de difficulté à avoir accès aux services.

Pour que les Saskatchewanais qui vivent et qui travaillent dans les régions rurales de la province aient accès aux services essentiels, il faut qu'on leur offre un choix par l'intermédiaire de services de transport en commun fiables et financés par le secteur public. Il faut porter une attention particulière à ceux qui ne peuvent se déplacer en automobile pour avoir accès aux services. Les aînés, les jeunes, les personnes handicapées et les familles à faible revenu qui ont peu ou qui n'ont pas accès à une automobile ne peuvent pas se rendre à l'école, à l'hôpital, etc.

Selon le Bulletin d'analyse des régions rurales et petites villes du Canada de 2008 de Statistique Canada, la population rurale canadienne est plus âgée que la population urbaine. Dans les régions majoritairement rurales, les aînés forment 15 p. 100 de la population, contre 13 p. 100 dans les régions essentiellement urbaines.

Les industries installées en région rurale doivent avoir accès à un bassin de main-d'oeuvre stable. Or, en région rurale, ce bassin est clairsemé et n'est pas concentré dans un centre urbain. Elles doivent aussi avoir accès à des modes de transport efficaces pour envoyer ou recevoir des produits tels que des fournitures de bureau, des ordinateurs, du matériel informatique et des composantes utilisés pour la fabrication de produits, de même que pour envoyer des produits finis aux consommateurs. De tels services sont particulièrement essentiels pour les entreprises à domicile en milieu rural.

Les déplacements des employés entre leur domicile et leur lieu de travail et le transport des marchandises en provenance ou vers les industries en milieu rural par l'intermédiaire du transport en commun sont importants, tant pour la productivité globale des industries rurales que pour le moyen de subsistance des habitants des régions rurales. Il s'agit d'une chose à laquelle tous les Canadiens de ces régions devraient avoir accès. En conséquence, à l'avenir, le financement de ces sociétés de transport en commun par tous les ordres de gouvernement devrait être maintenu.

Si le gouvernement fédéral décide de mettre en oeuvre une stratégie nationale de transport en commun, il doit investir selon une formule de partage des frais et réserver les fonds à la satisfaction des besoins en transport en commun de régions rurales. Pour les habitants des collectivités rurales qui ne peuvent pas se déplacer en automobile ou qui n'en ont pas les moyens, le transport en commun constitue un mode de transport fiable et durable, qui leur permet d'avoir accès aux services essentiels. Donc, il s'agit d'un bien public.

• (1535)

Le financement de tels systèmes ne devrait pas seulement incomber aux administrations municipales. Le financement doit être réservé pour éviter que les municipalités rurales ne soient en concurrence avec les municipalités pour le même montant global. Il est difficile d'évaluer et de comparer équitablement des petits projets en milieu rural qui visent à desservir un petit nombre de personnes sur un vaste territoire avec des projets urbains destinés à un grand bassin de population concentré dans une zone restreinte.

Les municipalités devraient participer au financement, mais le gouvernement fédéral et celui de la province le devraient aussi. Le financement devrait provenir d'une autre source que le fonds de la taxe sur l'essence du fédéral, puisque ce financement est déjà entièrement consacré à l'entretien des routes, aux réseaux d'aqueduc et à d'autres infrastructures des municipalités rurales. Les fonds ne devraient pas seulement servir à financer les nouveaux projets, mais aussi pour soutenir des réseaux de transport en commun comme, en Saskatchewan, la Saskatchewan transportation corporation; actuellement, c'est la province de la Saskatchewan qui assume cette responsabilité. L'objectif est d'assurer, à long terme, la viabilité des entreprises et des citoyens.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Carolyn.

Mme Carolyn Kolebaba (vice-présidente, Alberta Association of Municipal Districts and Counties): Merci.

Monsieur le président, membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes, bonjour.

Merci de m'accueillir aujourd'hui. Je m'appelle Carolyn Kolebaba et je suis vice-présidente de l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties, l'AAMDC.

L'association représente 69 municipalités rurales, qui couvrent environ 95 p. 100 de la superficie de l'Alberta. Depuis 1909, nous aidons les collectivités rurales à bâtir des administrations municipales solides et efficaces.

L'AAMDC est fière de la relation qu'elle entretient avec son équivalent au fédéral, la Fédération canadienne des municipalités, ou FCM. Notre président est membre de son conseil d'administration, tandis que notre directeur général participe activement aux fonctions administratives de la FCM. À titre de vice-présidente, je siège aux comités de la FCM sur les transports, l'environnement et les collectivités rurales et nordiques.

Je tiens à vous remercier de donner à l'AAMDC l'occasion de s'exprimer sur cette question fort importante.

Le transport public rural est un facteur important dont il faut tenir compte dans l'élaboration d'une stratégie nationale de transport en commun, et ce, en raison de la pauvreté qui existe en milieu rural et du moteur économique que représentent ces régions.

Tout d'abord, il faut comprendre que la pauvreté en milieu rural est bien différente de celle en milieu urbain. Par exemple, une personne travaillant au salaire minimum en ville pourra avoir accès à un logement abordable et au transport public. En campagne, cette même personne aura plus de difficulté à se trouver un logement abordable et devra penser tout d'abord à se procurer un véhicule avant de satisfaire d'autres besoins. Un plan en matière de transport en commun qui ne tiendrait pas compte des régions rurales ignorerait cette réalité, celle de la pauvreté en milieu rural.

Pour ce qui est de l'effet que le transport en commun pourrait avoir sur les aînés, une récente étude américaine révèle que les hommes vivent sept ans après avoir cessé de conduire, et les femmes, dix ans. Au moment où la population canadienne vieillit et que bien des gens risquent de vivre toute une décennie sans véhicule, l'absence d'une stratégie relative au transport en commun se fera sentir davantage. Le manque d'accès à un véhicule personnel et les lacunes dans le transport en commun en région rurale feront en sorte que certains besoins des aînés demeureront insatisfaits.

Une étude réalisée en 2008 montre que les aînés vivant en milieu rural ont davantage de besoins non satisfaits que ceux vivant en milieu urbain. Même le Sénat a relevé ce problème. Comme le souligne le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts dans son rapport publié en 2008 intitulé *Au-delà de l'exode: Mettre un terme à la pauvreté rurale*, l'absence de transport public « constitue un sérieux problème pour les aînés, les personnes handicapées et les citoyens à faible revenu des régions rurales ».

D'ailleurs, le Comité recommandait que le gouvernement fédéral engage des fonds à égalité de parts avec les municipalités pour créer une nouvelle infrastructure de transport rural. Il recommandait également au gouvernement d'étudier de quelle façon on pourrait coordonner les services existants de transport en milieu rural afin de créer un réseau souple permettant d'offrir des services de transport supplémentaires aux citoyens habitant en milieu rural.

En Alberta, nous amorçons la transition vers une déréglementation des réseaux d'autobus. En raison des nouveaux modèles d'affaires et de la rigidité de l'ancien régime, Greyhound n'était plus en mesure de desservir toutes les régions albertaines sans soutien gouvernemental. Ainsi, le gouvernement de l'Alberta a choisi de déréglementer l'industrie et de permettre à de plus petits joueurs d'y entrer.

Cependant, le 1^{er} octobre, Greyhound a interrompu son service dans plusieurs collectivités et, à ce jour, peu d'entreprises ont manifesté l'intérêt de prendre sa place. Même si nous avons bon espoir que le vide sera comblé tandis que les entreprises se manifesteront, il y aura toujours, vraisemblablement, des lacunes sur le plan du service. Cela ne fera qu'aggraver la situation pour les aînés et les citoyens à faible revenu. Pour les régions rurales de l'Alberta, il est important que le Comité se penche sur cette question.

Notre association classe le transport en commun nécessaire dans les régions rurales en deux catégories.

Premièrement, il y a les déplacements des citoyens des zones périphériques d'une région vers un centre industriel ou un grand centre. Parfois, ces déplacements sont d'une distance pouvant aller jusqu'à 100 km dans une direction. Ils se font quotidiennement. Dans de tels cas, la plupart des gens ont tendance à utiliser leur propre véhicule. Si l'on veut réduire véritablement les émissions de gaz à effet de serre, prolonger la durée de vie des infrastructures routières et veiller à ce que les citoyens puissent se rendre à leur travail de façon économique, il faut s'attaquer à ces habitudes de transport au sein des régions.

Deuxièmement, il y a les déplacements effectués par ceux qui n'ont pas accès à un véhicule, comme je l'ai dit plus tôt. Ces déplacements sont moins fréquents. Les résidents doivent trouver un moyen de transport pour voyager entre un grand centre et leur collectivité. Souvent, de tels déplacements sont nécessaires, que ce soit pour aller à un rendez-vous médical, acheter des articles non disponibles dans la région ou visiter la famille.

C'est ce système de « réseau en étoile » qui est menacé en Alberta et ailleurs. Alors qu'on observe, au Canada, une baisse de la demande pour les services de grandes sociétés de transport par autobus, la stratégie nationale de transport en commun serait incomplète si elle ne tenait pas compte des besoins de cette minorité.

En résumé, les industries situées dans les régions rurales du Canada — l'agriculture, la foresterie, la pêche et l'exploitation des ressources naturelles — représentent plus de 50 p. 100 des exportations nationales. Elles fournissent l'énergie, des denrées alimentaires et les matières premières qui stimulent la croissance dans le reste du pays. Sans un réseau de transport rural des personnes et des biens efficace et efficient, les régions rurales du Canada ne pourront continuer de contribuer à la réussite économique du Canada.

• (1540)

En conséquence, le gouvernement fédéral doit investir selon une formule de partage des frais et réserver les fonds à la satisfaction des besoins en transport en commun de régions rurales, parce que nous croyons qu'il ne s'agit pas là d'une responsabilité qui relève uniquement des administrations municipales. Ces fonds doivent être réservés aux municipalités rurales afin d'éviter qu'elles soient en concurrence avec les collectivités urbaines pour la répartition des ressources. Les municipalités rurales de l'Alberta devraient investir, mais le gouvernement fédéral devrait aussi le faire dans le cadre d'une entente de partage des coûts, comme le recommande le rapport du comité sénatorial.

En terminant, le financement ne doit pas provenir du fonds de la taxe sur l'essence, puisqu'il est déjà entièrement consacré aux routes, aux aqueducs et à d'autres infrastructures des municipalités rurales. La stratégie à long terme sur les infrastructures qui a été annoncée lors du dernier budget serait le programme idéal pour réserver des fonds pour le transport en milieu rural. Encore une fois, le

programme permettrait de combler les lacunes tant sur le plan des infrastructures que sur celui du transport en milieu rural.

Je vous remercie de votre temps. Je vais essayer de répondre à vos questions.

• (1545)

Le président: Merci de votre exposé.

Avant de céder la parole à M. Nicholls, je vais vous donner un exemple. Quand le gouvernement du Manitoba a voulu augmenter l'âge requis pour l'obtention du permis de conduire. Lorsque nous nous sommes plaints ou que nous avons exprimé nos préoccupations par rapport aux jeunes et à leurs déplacements, on nous a répondu qu'ils n'avaient qu'à utiliser le transport en commun. Malheureusement, nous n'avons pas de transport en commun. Donc, parfois, il y a aussi un manque de communication entre les différents organismes.

Monsieur Nicholls.

Mr. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NDP): Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse davantage à M. Marit. C'est un plaisir d'accueillir quelqu'un de Willow Bunch No. 42.

J'ai un grand intérêt pour certaines des initiatives auxquelles la SARM a participé au fil des ans, comme l'initiative Clearing the Path qui, je crois, était un partenariat qui visait à uniformiser les objectifs et à établir des stratégies sur les défis que devront relever les collectivités rurales. Vous et vos collègues avez dit que dans le monde municipal, les structures et la réglementation sont parfois un obstacle au développement économique des régions rurales de la Saskatchewan.

Est-ce exact?

M. David Marit: Oui.

M. Jamie Nicholls: Donc, je suppose qu'il est utile de réunir tous les intervenants et de discuter de tous les problèmes que vous avez pu avoir. Certaines choses que vous avez constatées étaient des problèmes liés à la nécessité d'établir des priorités et des normes sur tous les plans, au fait que les municipalités doivent financer le développement économique et faire preuve d'une plus grande prévoyance en matière de développement économique.

Je viens d'un endroit qui était moins urbanisé quand j'étais jeune, mais ma circonscription couvre un territoire principalement rural. Voici donc ma question: comment quelqu'un de Vaudreuil-Soulanges, au Québec, peut-il entendre parler des formidables initiatives mises en oeuvre par le SARM?

M. David Marit: Eh bien, je vous remercie beaucoup d'avoir posé la question. Je ne sais pas comment; je suppose que nous avons étudié le projet et qu'ensuite, nous avons pensé que nous devions examiner nos propres pratiques. C'est quelque chose que nos membres ont appuyé. En réalité, c'est une autre bonne chose qui en a découlé.

Je pense que c'est par l'intermédiaire des comités de la FCM que nous pourrions travailler là-dessus avec les autres municipalités. Parmi les comités, il y en a un qu'on appelle un groupe de discussion sur les collectivités rurales, et j'en suis le président. Presque tous les organismes municipaux du Canada y participent. Ce serait peut-être une façon de le faire. Il en est ressorti de très importantes recommandations.

M. Jamie Nicholls: Ne serait-il pas utile d'avoir un groupe de discussion organisé par le gouvernement fédéral où les parties intéressées pourraient se réunir et discuter de ces choses?

M. David Marit: Oui. Nous avons essayé cela à Edmonton, il y a quelques années. Nous avons nommé le forum « *Rural Matters!* », et l'AAMDC en a assumé la direction. Nous avons organisé un atelier de trois jours auquel ont participé des gens provenant de municipalités rurales situées partout au Canada, et nous avons produit un document vivant qui traitait justement de cette question, à savoir ce dont le Canada rural avait besoin.

M. Jamie Nicholls: C'est formidable.

L'initiative *Clearing the Path* comportait un sous-comité des transports dont vous n'étiez pas membre, contrairement à Jim Hallick.

M. David Marit: Oui.

M. Jamie Nicholls: Par conséquent, la SARM avait également son mot à dire dans ce projet. D'après ce que j'ai compris, ils sont parvenus à la conclusion qu'ils allaient devoir faire des investissements pour que le transport lourd puisse emprunter les routes secondaires. Mais aujourd'hui, nous parlons davantage du transport en commun. J'orienterai donc mes questions en conséquence.

Dans la Saskatchewan rurale, j'imagine que, par « transport en commun », on entend transport intermunicipal, n'est-ce pas?

M. David Marit: Oui.

M. Jamie Nicholls: Donc, nous parlons de la STC ou de Greyhound. Ce sont les principaux acteurs de ce marché...?

M. David Marit: C'est exact.

M. Jamie Nicholls: J'étais heureux de constater que l'achalandage de la STC avait augmenté de 10 p. 100 l'année dernière. Les gens semblent donc apprécier de plus en plus le service. Ils choisissent de voyager avec la STC pour diverses raisons, dont la commodité, les avantages environnementaux et la possibilité d'être productifs ou de se détendre à bord de ses autocars.

La STC a reçu des subventions de la CIC, la Crown Investment Corporation, pour financer des itinéraires moins fréquentés. Elle a donc conçu une façon de financer ces itinéraires, alors qu'une entreprise privée comme Greyhound aurait peut-être éliminé ces itinéraires non rentables, n'est-ce pas? La région de Montréal dispose d'un service semblable. Il s'appelle le CIT. Comment le CIT pourrait-il tirer des enseignements des progrès que la STC a accomplis par rapport à certaines de ces questions?

M. David Marit: Je ne pense pas que ce soit une question d'enseignement. C'est plutôt une question d'engagement. À mon avis, c'est là où la province est passée aux actes, et c'est la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui.

La STC est une société d'État provinciale qui a perdu de l'argent au cours des dernières années, mais elle assure la communication avec près de 260 collectivités rurales de la Saskatchewan. Ce lien est non seulement essentiel pour transporter des personnes, mais il est devenu essentiel pour transporter des marchandises. Le fret contribue peu à peu à une part importante de ses recettes. Bon nombre de ses autocars tirent maintenant des remorques qui permettent d'apporter des marchandises à ces collectivités et d'en rapporter...

• (1550)

M. Jamie Nicholls: Je ne veux pas vous interrompre pendant que vous répondez à ma question, mais je sais que le temps dont je dispose diminue rapidement, alors j'aimerais passer à la question suivante.

M. David Marit: Bien sûr.

M. Jamie Nicholls: Les conservateurs ont réduit le financement des services ferroviaires, comme les libéraux l'avaient fait dans les

années 1980. Je crois comprendre que cela a touché bon nombre de collectivités rurales. Appuieriez-vous une stratégie qui examinerait la façon dont on pourrait rétablir les services ferroviaires voyageurs pour aider les collectivités rurales?

M. David Marit: Pour de nombreuses raisons, je serais préoccupé par la logistique de tels services. Compte tenu de la quantité de fret qui traverse le Canada à l'heure actuelle, je serais très préoccupé par les questions de sécurité. Les trains qui assurent la liaison Vancouver—Toronto et Vancouver—Chicago traversent nos collectivités pratiquement toutes les heures. Ces trains ont un mille à un mille et demi de longueur. Je ne dis pas qu'on ne devrait pas envisager ces services, mais je serais très préoccupé par les questions de sécurité.

M. Jamie Nicholls: Ma prochaine question s'adresse à Mme Kolebaba.

Je crois comprendre que Greyhound a l'intention d'éliminer 12 itinéraires ruraux en Alberta après la déréglementation. Bien qu'à mon avis, il ne faille pas que le gouvernement protège le monopole d'une entreprise privée, quels sont certains des moyens que nous pouvons utiliser pour améliorer le service sur les itinéraires ruraux?

Mme Carolyn Kolebaba: En Alberta, ils ont décidé qu'ils allaient les supprimer, alors c'est un fait accompli. Ils espèrent que des entrepreneurs viendront contribuer à l'offre.

Mais, dans certaines régions rurales ou reculées de nos provinces, les services ne sont pas rentables. Si nous voulons nous assurer de desservir les milieux ruraux ainsi que les milieux urbains, nous devons élaborer, d'une manière ou d'une autre, la formule qui convient le mieux à ces régions et l'intégrer dans une étude nationale sur les transports qui envisagera la façon dont nous pouvons atteindre cet objectif. Je ne suis pas ici pour vous indiquer comment vous y prendre, mais je sais qu'il faut s'attaquer à ce problème, et nous devons trouver un moyen de nous assurer que ces gens bénéficient des mêmes services de transport que ceux dont jouissent les autres citoyens de ce merveilleux pays.

M. Jamie Nicholls: Je suis entièrement d'accord.

Le président: Merci.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Je demanderais à nos témoins de mettre leur petit appareil afin de rapprocher les deux solitudes.

Monsieur Marit, vous avez utilisé l'expression *matter of commitment*. J'aime beaucoup cette expression. Mme Kolebaba a aussi parlé de qualité de vie, de gouvernance et du rôle de chacun des gouvernements. Je comprends cela.

On a surtout parlé de financement. J'aimerais commencer par cette question. Vous dites que la taxe sur l'essence ne peut pas être utilisée parce qu'elle est déjà utilisée pour les infrastructures. Pensez-vous qu'on doit augmenter cette taxe pour offrir d'autres services ou doit-on avoir un fonds dédié aux infrastructures qui comprendrait une stratégie nationale de transport public? De toute façon, on ne peut pas avoir de stratégie nationale de transport public sans une stratégie pour les infrastructures. À un moment donné, c'est soit un rail, soit une route. On parle surtout de l'utilisation de ces fonds pour entretenir les routes.

Souvent, un des problèmes qu'on a au Québec, c'est que les infrastructures ont déperissé pendant de nombreuses années. Comme le dit le chauffeur d'autobus, on avance en arrière. Comment voyez-vous cela? D'où vont venir les fonds? Je pose la question aux deux témoins ainsi qu'à Mme Kolebaba.

Je suis favorable à un fonds dédié à l'infrastructure qui comprendrait une politique des transports. Vous voulez la formule 50/50. Le Fonds Chantiers Canada peut comporter la formule un tiers, un tiers et un tiers. Tout en respectant les compétences, sommes-nous en mesure d'avoir une vraie stratégie qui impliquerait une relation entre le gouvernement canadien et les municipalités? Devrait-on faire affaire strictement avec le gouvernement provincial? Je sais qu'en Alberta et au Québec, c'est très délicat. Devrait-on dire qu'on conclura une entente avec la province et qu'on s'assurera qu'il y a un fonds dédié aux municipalités?

• (1555)

[Traduction]

M. David Marit: Monsieur le président, je vais m'attaquer en premier à cette question.

En ce qui concerne le financement, il y a une chose que nous demandons depuis longtemps — et qu'à mon avis, nous devons obtenir —, à savoir une stratégie d'infrastructure à long terme. Le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités doivent en développer une. Je pense que cette enveloppe englobera tout.

Elle doit faire partie de la solution, que l'on parle de transport en commun ou, dans le cas de la Saskatchewan rurale, de routes ou de ponts qui, tout comme ceux du reste du Canada, nécessitent d'urgentes réparations, ou d'infrastructures pour l'eau potable et les eaux usées dans le cadre du plan Chantiers Canada. Si les responsables du Fonds Chantiers Canada n'étaient pas intervenus pour aider certaines collectivités de ma province à apporter à leurs infrastructures pour l'eau et les eaux usées les changements requis par la réglementation, elles éprouveraient de grandes difficultés aujourd'hui. Ce programme était excellent.

Alors que nous entamons cette discussion, nous devons penser à ce qui se passera en 2014. Selon moi, il est important que nous, les dirigeants municipaux, participions à la discussion sur le financement et son allocation. Vous avez soulevé une importante question lorsque vous avez parlé des compétences provinciales par rapport aux compétences municipales. Cela tracasse bon nombre de municipalités. Certaines provinces entretiennent d'excellentes relations de travail avec les organisations municipales qui relèvent d'elles. D'autres entretiennent des relations plus tendues avec les municipalités. Je pense que nous devons simplement nous employer à corriger la situation.

En fin de compte, nous servons les mêmes personnes. C'est l'argument clé à faire valoir. Ces gens qui vivent dans toutes les parties du Canada et relèvent de toutes les administrations du pays, ont tous droit à des services adéquats et méritent d'y avoir accès.

Mme Carolyn Kolebaba: Monsieur le président, les transports en commun dans les régions rurales de l'Alberta ne respectent pas les frontières. Je vais prendre l'exemple de Lloydminster. Les citoyens de Lloydminster interagissent.

À mon avis, bon nombre de nos citoyens ruraux traversent de 10 à 15 municipalités pour se rendre là où ils doivent aller, pour des raisons de santé ou d'autres raisons. Par conséquent, j'estime que nous — les représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux — sommes tous ici pour appuyer les mêmes contribuables. L'aide dont nous avons besoin dans ces domaines est une

formule qui, selon moi, doit tenir compte de la taille des régions rurales, de leur faible population et de leurs besoins. Lorsque nous avons interrogé nos aînés et que nous avons mené une enquête, ils ont mentionné les cinq enjeux suivants: la disponibilité, l'abordabilité, l'acceptabilité, l'accessibilité et l'adaptabilité. Par conséquent, nous devons, d'une manière ou d'une autre, trouver une solution qui n'est pas uniforme pour tous.

Vous avez demandé si nous devrions augmenter la taxe sur l'essence. À cet égard, je m'en remets à vous, car vous vous y connaissez mieux que moi dans ce domaine, mais je pense que la formule, peu importe la façon dont elle est créée, doit absolument tenir compte du facteur d'éloignement des collectivités rurales. Je sais que c'est un problème difficile à résoudre, mais...

L'hon. Denis Coderre: Je le crois. C'est une question de conduite des affaires publiques — je suis Québécois, alors, comme les Albertains, je suis un rebelle qui défend une cause...

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Denis Coderre: ... en conséquence, nous devons trouver un moyen de nous assurer que nous n'adoptons pas une approche universelle pour gérer le pays... C'est une question de qualité de vie. Les gens qui vivent dans des milieux ruraux ont des besoins, et il faut respecter leur qualité de vie. Vous ne demandez pas... Dans ces régions, les jeunes quittent la maison en raison des problèmes d'accessibilité et d'autres problèmes de ce genre. Je comprends cela. Maintenant, faisons ce qu'il est possible de faire. C'est l'enjeu de base qui justifie notre présence ici. Par conséquent, nous devons formuler des recommandations.

En ce qui concerne la taxe sur l'essence, vous avez dit tous les deux qu'elle était déjà utilisée et que c'était les mêmes personnes qui la payaient. Votre problème est toujours lié au nombre d'habitants de vos régions, et nous le savons tous. Par conséquent, vous devez bénéficier d'une nouvelle entente en ce qui concerne le rôle que le gouvernement devrait assumer, car le gouvernement fédéral n'est pas chargé de prendre soin des municipalités. Mais, en même temps, le pays ne prospérera que si les municipalités jouissent d'une nouvelle réalité. Nous devons donc trouver un moyen d'y arriver.

Qu'est-ce que vous recommandez et, en particulier en ce qui concerne l'argent, d'où proviendra-t-il? Parlons-nous de partenariats entre les secteurs privé et public, ou de changements à apporter à la façon dont nous dépensons l'argent? D'où cet argent devrait-il provenir? Ces questions vous plaisent-elles...?

Le président: Il vous reste 30 secondes.

M. David Marit: Trente secondes?

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Denis Coderre: Maintenant, vous comprenez ce que je ressens.

• (1600)

M. David Marit: Vous siégez à Ottawa précisément pour décider de l'endroit d'où proviendront les fonds.

Toutefois, si vous me le permettez, j'aimerais formuler des observations concernant l'un des arguments que vous avez fait valoir à propos des partenariats public-privé. Nous avons constaté que, dans une certaine mesure, dans les régions rurales du Canada et de la Saskatchewan, les PPP... Je pense que le gouvernement doit revoir la conception des PPP afin qu'ils soient mieux adaptés à un usage rural. Les PPP sont une excellente solution lorsqu'un besoin existe, mais, si vous examinez là où ils ont lieu, vous constaterez qu'ils se déroulent habituellement dans les grandes villes du Canada.

C'est bien, mais dans les régions rurales du Canada, nous devons trouver un moyen de rendre les PPP... Selon moi, nous laissons passer une bonne occasion, et j'estime que le gouvernement fédéral, le secteur privé et les dirigeants municipaux doivent profiter de la présente occasion pour examiner les PPP et les adapter aux milieux ruraux. À mon avis, nous devrions faire quelque chose dans ce domaine; c'est une approche que nous devrions envisager. À l'heure actuelle, la formule PPP ne fonctionne pas pour les applications rurales en raison des normes et des mesures qui ont été établies à cet égard.

Le président: Monsieur Albas.

M. Dan Albas (Okanagan—Coquihalla, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins d'aujourd'hui par votre entremise. Je leur suis reconnaissant de leurs observations.

J'ai été conseiller municipal en Colombie-Britannique, et je sais que le processus est assurément difficile. Je vous suis reconnaissant des efforts que vous déployez au nom des municipalités de vos régions.

En ce qui concerne le plan Chantiers Canada, les programmes d'infrastructure étaient conçus comme des programmes globaux dont les fonds fédéraux pouvaient être affectés à un certain nombre de types d'investissement, comme des routes locales, des infrastructures pour l'eau potable et les eaux usées, des infrastructures culturelles et sportives et des infrastructures de transport en commun.

Préférez-vous des programmes omnibus de ce genre qui permettent aux municipalités de choisir le type d'investissement qui leur convient, ou préférez-vous que le gouvernement fédéral crée un fonds unique dont les investissements peuvent seulement être consacrés à un certain type d'infrastructure — par exemple, des investissements dans les infrastructures de transport en commun?

M. David Marit: Merci, monsieur le président.

Je pense que nous devons continuer de mettre en oeuvre des programmes globaux. Je crois qu'il est important que nous le fassions. Mais, dans le cadre du programme global, nous devons commencer à préciser si l'on pourra investir dans le transport en commun, dans des infrastructures rurales ou dans d'autres types d'infrastructure.

Nous avons examiné très attentivement le Fonds Chantiers Canada et les bienfaits qui en ont découlé. Comme je l'ai dit plus tôt, il a permis la réalisation de grandes choses. Je pense que nous devons examiner les besoins à satisfaire. Si l'on jette un coup d'oeil aux sommes que le Fonds Chantiers Canada a investies dans la province de la Saskatchewan, on constate que le volet rural — soit le volet que je représente et qui comprend les routes et les ponts des municipalités rurales — a reçu 4 p. 100 des fonds. La raison en est que...

Je ne critique pas le plan. Certaines des collectivités que je représente... Ma propre collectivité est un bon exemple. Si un projet d'infrastructure pour l'eau potable n'avait pas été mis en oeuvre, notre collectivité serait aujourd'hui dans une situation désastreuse.

Nous pouvons nous employer à améliorer nos routes et nos ponts dans la mesure où c'est nécessaire, mais je pense que, pendant que nous avançons vers 2014, le moment est opportun d'examiner la conception du programme et les paramètres du fonds, et de nous demander ce que nous pourrions faire pour améliorer le programme légèrement?

Nous ne demandons pas la lune. Nous demandons simplement que quelque chose soit fait.

Mme Carolyn Kolebaba: Je pense que, peu importe la formule qui sera obtenue ou que vous déciderez de nous attribuer — si vous arrivez même à cette décision —, j'aimerais vous faire une suggestion. Nous avons présenté une demande dans le cadre du plan Chantiers Canada, et permettez-moi de vous dire que les formalités administratives auxquelles une petite municipalité doit se soumettre pour obtenir ces fonds entraînent des coûts presque aussi élevés que les sommes qu'elle obtient. Il faut que, d'une manière ou d'une autre, le processus soit simplifié. Si vous voulez que les petites municipalités présentent des demandes, il faut que le processus soit facile.

Le transport en commun dont nous avons besoin est aussi simple qu'un service d'autobus pour déplacer nos aînés. Dans ma région, nous ne demandons pas les routes et les ponts dont mon homologue a parlé, bien que nous ayons également des problèmes de cette nature. Mais en ce qui concerne le transport en commun et les liaisons dont nous bénéficions, nous voulons simplement que les gens des milieux ruraux albertains puissent partir de leur domicile et se rendre au cabinet de leur médecin ou à leurs sources d'alimentation. Le reste sera obtenu par l'intermédiaire d'autres programmes.

Ce transport en commun est absolument nécessaire pour notre avenir. Le nombre d'immigrants augmente. Il y a des gens qui ne sont pas en mesure de conduire. Il faut qu'un système de transport en commun soit mis sur pied, et nous sommes prêts à contribuer à ce projet.

Cette réponse vous aide-t-elle?

● (1605)

M. Dan Albas: Lorsque vous dites que vous êtes prête à participer, voulez-vous dire que vous êtes prête à imposer davantage les contribuables pour subventionner un tel service? Dans le cadre de notre étude, nous avons jusqu'à maintenant entendu dire que de nombreuses municipalités subventionnent souvent ce service et que, pour une agglomération de la taille de Toronto, c'est de 20 à 40 p. 100, voire 50 ou 60 p. 100, du service qui l'est.

Est-ce bien ce que vous voulez dire par donner un coup de main?

Mme Carolyn Kolebaba: Pour ce qui est de ma municipalité du comté de Northern Sunrise, je peux vous dire que nous subventionnons une fourgonnette pour les personnes âgées; nous allons les chercher à leur domicile en zone rurale, nous les conduisons à Grande Prairie ou à Peace River pour leurs rendez-vous médicaux et nous nous assurons de les ramener chez eux avec leur épicerie.

Nous prenons soin de nos aînés. Nous avons donc déjà des mesures en place. Il nous faut seulement une aide supplémentaire pour améliorer le service.

M. Dan Albas: Si j'ai le temps, monsieur le président, j'aimerais faire part d'un commentaire.

J'ai déjà été conseiller municipal. Ce qui me dérange, c'est que nous discutons de tels projets avec les municipalités et les provinces, mais ces mêmes municipalités finissent par devoir subventionner une partie de leurs services de transport, ce qui fait qu'il ne leur reste plus d'argent pour financer l'infrastructure fondamentale. En fin de compte, les municipalités finissent encore par avoir besoin du programme d'infrastructure.

Je m'inquiète toujours du fait que parfois nous créons ainsi des besoins additionnels en ne mettant pas l'accent directement sur l'aspect financier.

Merci.

Le président: Voulez-vous commenter, monsieur Marit?

M. David Marit: Oui, monsieur le président. Merci de la question.

Il faut que je mentionne un élément au sujet du transport en milieu rural qu'un citoyen ne peut pas savoir. La plupart du temps, ce sont des parents ou un aidant qui conduisent les gens ayant des besoins spéciaux partout où ils doivent se rendre, comme à l'école. Ces gens n'ont pas accès à un réseau de transport qui leur permettrait de sortir de leur collectivité pour faire ce qu'ils doivent faire. Un tel réseau est inexistant en milieu rural, et c'est un problème que nous devrions aborder.

Le président: Merci.

Monsieur Toet.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci également aux témoins de leur temps.

Madame Kolebaba, j'aimerais avoir une précision au sujet du financement. Dans votre exposé, vous avez dit être favorable à un partage égal des coûts entre les municipalités et le gouvernement fédéral. J'aimerais savoir comment les provinces cadrent dans votre proposition. Les provinces ne jouent-elles pas un rôle important dans le dossier?

Mme Carolyn Kolebaba: Oui, tout à fait. En Alberta, les services de soutien familial et communautaire financent le programme à 80 p. 100. Les municipalités fournissent 20 p. 100. Par l'entremise de ce programme, nous offrons divers programmes pour les jeunes, les personnes handicapées et les personnes âgées. Nous affectons une partie de l'argent au transport, puis la municipalité le subventionne en pigeant dans le fonds commun que nous avons pour les administrations municipales.

Ce n'est pas suffisant. Nous savons qu'il nous faut plus d'argent. Nous faisons ce que nous pouvons pour le financer à l'heure actuelle, et notre province nous a permis de nous servir de ces fonds pour y arriver, mais c'est insuffisant. Comme je l'ai aussi dit, nous ne nous arrêtons pas aux frontières; les usagers veulent se rendre plus loin.

M. Lawrence Toet: Cependant, ne voyez-vous pas le rôle...? Vous utilisez déjà une certaine portion du financement qui provient du gouvernement provincial, et vous avez l'autorisation d'en réaffecter une partie. Ne croyez-vous pas que la province doit jouer un rôle clé dans une stratégie de transport en commun, si vous voulez en mettre une sur pied?

Mme Carolyn Kolebaba: Absolument. Nous avons demandé d'examiner l'ensemble des possibilités pour trouver des moyens de transporter les gens. Donc, oui, c'est certain... En milieu urbain, c'est plus simple. C'est stable. En milieu rural, tout dépend des conditions météorologiques ou des chemins de gravier ou de terre; il n'y a pas des routes asphaltées.

Même en Alberta, on ne s'accorde pas sur la façon de procéder. C'est une discussion que, selon moi, l'Alberta et le gouvernement fédéral doivent avoir, mais il faut aussi inclure les municipalités pour que nous puissions vous aider à comprendre les besoins et qu'ainsi les fonds soient investis au bon endroit, et ce, de façon honnête et efficace.

Cela vous aide-t-il?

M. Lawrence Toet: Oui.

Mme Carolyn Kolebaba: Merci.

M. Lawrence Toet: J'aimerais aussi parler de la divergence en ce qui concerne les besoins, comme vous l'avez brièvement mentionné. M. Marit a mis un peu plus l'accent sur les besoins en infrastructure que sur les besoins opérationnels, alors qu'on dirait que c'est le contraire dans votre cas, madame Kolebaba.

Vous pouvez tous les deux répondre à ma question. Comment vous attaquez-vous à ces deux défis à la fois différents et uniques, quand même deux provinces rurales avec une importante population rurale aux prises avec sensiblement les mêmes enjeux...? Comme vous l'avez dit, 95 p. 100 de votre population se trouvent à l'extérieur des grands centres urbains. Comment abordez-vous ces enjeux précis qui prévalent de manière très conflictuelle dans deux provinces voisines? De plus, comment pouvons-nous tout inclure dans une stratégie?

•(1610)

Mme Carolyn Kolebaba: Eh bien, en Alberta, si nous ajoutons une autre fourgonnette, elle empruntera la même infrastructure dont nous nous servons actuellement pour transporter les gens. Cela ne veut pas dire pour autant que nos routes sont asphaltées ou qu'elles ne le sont pas. Je mets aujourd'hui l'accent sur le transport en commun. Il faut faire mieux à ce sujet.

Nous continuerons de moderniser l'infrastructure en Alberta. Nous continuerons d'améliorer les routes pour nos usagers, mais nous devons, pour l'instant, renforcer les services et transporter davantage de gens, parce que la population vieillit... Il s'agit de la même route que nous empruntons pour aller chercher des gens à Grande Prairie. C'est le même trajet. L'infrastructure existe. Il suffit d'augmenter le parc de véhicules.

Lorsque vous discuterez avec les provinces, je vous invite à aborder la question du transport pour les gens ayant des besoins spéciaux et du financement à ce sujet. Si le gouvernement fédéral accepte d'investir dans ce domaine, nous pourrions certainement offrir à ces gens un accès accru aux services de transport.

Le président: David?

M. David Marit: Oui. Merci, monsieur le président.

En ce qui concerne la question du transport, je confirme que les routes et les ponts sont très importants à nos yeux, mais nous discutons aujourd'hui du transport en commun. Je vous en remercie.

En Saskatchewan, comme je l'ai mentionné dans mon exposé, je ne connais pas de transport adapté financé par l'État qui dessert le milieu rural, outre la STC qui assure le transport des personnes âgées. En milieu rural, ce sont souvent des bénévoles ou des membres de la famille qui s'occupent du transport, et c'est formidable. Nous sommes très fiers de nos bénévoles et des gens qui travaillent dans le milieu communautaire.

Ma collègue a mentionné que les frontières ne tiennent plus lorsqu'il est question des besoins en matière de transport. Nous devons conduire les gens qui ont besoin du service là où ils doivent se rendre. Comme je l'ai dit dans mon exposé, quand vous voyez des établissements de soins de santé se fusionner, des établissements d'enseignement se fusionner, et des choses du genre, cela a un énorme effet sur l'ensemble du milieu rural de la Saskatchewan. C'est un mode de vie. La Saskatchewan est une province agricole. Quand des gens ont besoin de transport adapté, il faut examiner le besoin.

Cela ne veut pas dire pour autant que nous ne pouvons pas regarder du côté du monde municipal, parce que c'est une possibilité; c'est un peu ce que la STC fait. Toutefois, comme je l'ai dit plus tôt, cette société d'État perd de l'argent année après année. Elle pourrait faire mieux à bien des égards, mais je crois que nous pouvons réaliser des progrès en concertant les efforts du gouvernement fédéral, des provinces et des municipalités sur un projet qui pourrait fonctionner et qui serait rentable.

Rien n'empêche de transporter dans un même autobus tant des personnes âgées que des personnes ayant des besoins spéciaux. Nous devrions peut-être examiner cette possibilité en ce qui a trait au concept et à la coopération entre les diverses administrations.

M. Lawrence Toet: J'aimerais aborder un autre élément. Vous êtes aux prises avec des défis uniques, en raison bien entendu de la superficie et de la demande, qui est parfois un peu plus élevée, mais parfois très faible. À votre avis, comment le secteur privé peut-il vous aider à résoudre les enjeux en matière de transport en milieu rural? Évidemment, dans les très petites collectivités, c'est parfois la solution logique qui s'impose.

M. David Marit: C'est vrai. Selon moi, nous devrions évaluer la possibilité d'avoir recours, dans une certaine mesure, à des PPP et voir où c'est possible.

Le secteur privé est motivé par l'appât du gain. Nous le savons. Malheureusement, lorsqu'il est question de régions rurales ou éloignées au Canada, ce sont les coûts relatifs à la prestation des services de transport qui posent problème. Voilà pourquoi on ne se bouscule pas pour y offrir ces services. Nous regardons ce que le secteur privé peut faire à ce sujet. N'empêche que malheureusement des gens ayant besoin de ces services vivent dans ces régions. Par conséquent, je crois que l'État, les provinces et les municipalités se doivent d'agir.

Il y a 10 ans, les municipalités rurales de la Saskatchewan agissaient différemment en ce qui concerne le partage des coûts et la réalisation de projets. C'est ce que nous constatons lorsqu'il y a une croissance, mais je crois que nous avons là l'occasion de concerter les efforts du gouvernement fédéral, des provinces et du monde municipal dans le but d'offrir un service, selon nous, très important en zone rurale non seulement en Alberta et en Saskatchewan, mais aussi dans le reste du Canada. C'est vraiment le cas.

•(1615)

Le président: Merci.

J'ai l'impression de réentendre le débat sur les écoles, lorsque nous essayions de déterminer comment nous allions transporter les enfants d'une école à l'autre.

Des voix: Oh, oh!

M. David Marit: Par contre, n'est-ce pas le cas?

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): À ce sujet, ce que j'entends tourne toujours autour de la coordination et de l'élaboration d'un plan détaillé.

Mon projet de loi d'initiative parlementaire sera débattu en deuxième lecture en Chambre mercredi. Il n'est pas de mon cru; il s'agit d'une initiative de la Fédération canadienne des municipalités.

L'opinion est que le gouvernement fédéral peut prendre les devants et regrouper, par exemple, la Saskatchewan avec le SARM, l'Alberta avec votre association et les maires de quelques grandes villes, puis, une province à la fois, une municipalité à la fois, demander ce que serait le plan. Par exemple, quel serait le plan pour

le milieu rural de la Saskatchewan? Quel serait le plan pour les grandes villes, comme Saskatoon et Regina? Comment un réseau de transport en commun pourrait-il relier les villages aux villes sans que les municipalités locales soient obligées de hausser leurs impôts fonciers?

Lorsque vous avez un plan, vous pouvez ensuite déterminer qui paie quoi et si les services seront assurés par les villes, les provinces, Greyhound, le secteur privé ou quelqu'un qui possède une fourgonnette ou un taxi. Vous devez au moins avoir en main un plan approfondi avant de déterminer qui paie quoi et comment. Pour le long terme, qui assumera les coûts pour réparer ou changer le parc d'autobus dans 10 ou 20 ans? Tout finit par briser. Donc, si vous obtenez du financement pour acheter de nouveaux autobus, qui assumera les coûts des réparations? Les municipalités devront-elles, pour ce faire, puiser à même les poches des citoyens en haussant les impôts fonciers?

En ayant un tel plan et une telle discussion, je crois que nous serions capables d'arriver à un financement constant et prévisible pour garantir la stabilité des services. Actuellement, on dirait qu'il y a des fluctuations. Parfois l'argent est au rendez-vous, et parfois il ne l'est pas. Tout dépend des gouvernements fédéral, provinciaux ou territoriaux, et dans le cas d'un programme à coûts partagés, les municipalités n'ont parfois tout simplement pas les moyens d'assumer leur part.

Dans un premier temps, est-ce le rôle que vous voulez que le gouvernement fédéral joue? Bien entendu, il faut un certain financement pour soutenir le tout et éviter que le milieu rural de la Saskatchewan ne reçoive que 4 p. 100 du Fonds Chantiers Canada.

M. David Marit: Je crois que c'est le bon moment pour en discuter. Nous savons que le Fonds Chantiers Canada prend fin en 2014. Nous devrions donc discuter avec d'autres groupes des éléments que nous aimerions voir dans la stratégie ainsi que dans le programme. Ensuite, si nous examinons le financement à long terme de l'infrastructure, qu'est-ce que cela comprend? Selon moi, voilà ce dont nous devons discuter. Quels éléments allons-nous inclure dans le plan d'infrastructure à long terme? Le transport en commun, comme tout le reste, en fera partie. Cependant, comment allons-nous aborder la question?

N'empêche qu'il y a d'autres joueurs que nous devons inclure dans la discussion, surtout en ce qui concerne le milieu rural. Je ne sais pas ce qu'il en est du côté des villes, parce que je ne suis pas un spécialiste de leurs enjeux. Je ne suis pas non plus vraiment un spécialiste du côté rural, mais c'est ce dont je suis venu vous parler. Je crois que nous devons inclure d'autres groupes, surtout lorsqu'il est question du transport rural en Saskatchewan. Il faudra inclure l'éducation et la santé, et aussi les services sociaux.

Ensuite, il faut trouver le moyen de former des partenariats harmonieux pour concrétiser le tout, parce que je constate que beaucoup de possibilités s'ouvrent à nous. Si le gouvernement fédéral incluait quelque chose dans la stratégie nationale de transport en commun, je sais que cette décision ouvrirait la porte à d'énormes possibilités en zone rurale en Saskatchewan et partout au Canada. J'ai beaucoup d'idées en tête que nous pourrions vraiment étudier, mais l'accent est aujourd'hui mis sur le transport en commun.

•(1620)

Mme Olivia Chow: Et du côté de l'Alberta...?

Mme Carolyn Kolebaba: Merci beaucoup, monsieur le président.

Dans notre cas, nous avons déjà un système en place. Il fonctionne bien, et nous le faisons évoluer. Il nous faut simplement des fonds additionnels pour que cela continue.

Je doute qu'une énorme bureaucratie organisée autour du système de transport en commun soit la solution. Je crois que les municipalités savent très bien qu'elles doivent dépenser cet argent de la meilleure façon possible. Pour ce qui est d'affecter des crédits au transport en commun, c'est excellent, mais ensuite, il faut veiller à ce que les municipalités rendent des comptes en remplissant tous les documents nécessaires qui s'y rattachent.

Je suis sûre qu'on pourrait simplifier cela. Il faut s'en occuper. Comment le faire au moyen de la stratégie nationale, si l'on y regarde de près, c'est une question dont les associations vous parleraient volontiers, et davantage que le temps nous permet de le faire ici.

C'est une nécessité. N'oubliez pas les régions rurales, car elles doivent transporter les personnes handicapées, les aînés et les jeunes. Nous devons le faire pour que nous soyons tous en santé.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Je vous remercie de votre présence aujourd'hui.

Jusqu'ici, je n'ai pas entendu d'argument qui pourrait me convaincre que c'est le gouvernement fédéral et non le gouvernement provincial qui devrait aider vos municipalités à financer cette initiative.

M. David Marit: Je crois que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer, qu'il a une responsabilité à l'égard des services du transport en commun et des besoins. J'ai vécu toute ma vie dans une région rurale de la Saskatchewan. Je suis tout à fait capable de conduire pour aller là où j'ai besoin d'aller.

Cela me touche de très près, monsieur le président, et j'espère que je réussirai à passer à travers. Nous avons eu beaucoup de chance, car lorsque notre fils est venu au monde, il y a 26 ans, il était en parfaite santé. Trois semaines plus tard, l'enfant de ma belle-soeur et de mon beau-frère est né avec un handicap, dans la ville de Saskatoon. Il est encore en fauteuil roulant, 26 ans plus tard.

Si cela était arrivé à notre fils, soit j'aurais dû quitter la ferme, soit mon fils aurait dû quitter la maison, ce qui est terrible à dire. Ou alors j'aurais dû faire l'acquisition d'un autobus pour le transporter à l'école spéciale.

Leur fils vit à Saskatoon et chaque jour, on le transporte en autobus à l'école spéciale, où il étudie et travaille dans la collectivité aujourd'hui.

Voilà les choses sur lesquelles il faut se pencher.

M. Pierre Poilievre: L'autobus est fourni par un organisme...?

M. David Marit: Oui.

M. Pierre Poilievre: De quel organisme s'agit-il?

M. David Marit: Je pense qu'à Saskatoon, cet organisme s'appelle Paratransit.

M. Pierre Poilievre: Quelle est l'administration publique qui le finance?

M. David Marit: C'est probablement la ville.

M. Pierre Poilievre: D'accord.

M. David Marit: Mais est-ce uniquement la ville qui doit jouer ce rôle? En milieu rural, que dois-je faire...?

M. Pierre Poilievre: Est-ce votre situation personnelle?

M. David Marit: Oui.

M. Pierre Poilievre: D'accord. Vous venez de nous donner un exemple de la façon dont une municipalité fournit le service.

Mme Carolyn Kolebaba: Puis-je répondre?

Le président: Bien sûr.

Mme Carolyn Kolebaba: Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous dire que la raison pour laquelle le gouvernement canadien devrait participer au financement, c'est que plus nous offrons de services, plus la demande grandit de la part des aînés. Même s'ils ne sont plus capables de conduire — ce que j'ai oublié de souligner, c'est que de plus en plus d'aînés perdent leur permis de conduire parce qu'ils ne voient pas bien —, cela ne veut pas dire qu'ils ne veulent pas se déplacer. Cela ne signifie pas, comme Lloydminster...

M. Pierre Poilievre: Excusez-moi. Nous n'avons pas beaucoup de temps. Je suis curieux de savoir pourquoi le gouvernement fédéral est le mieux placé pour fournir un service très localisé comme celui-là. S'il y a un moyen d'obtenir une réponse à cette question, ce serait très utile.

Mme Carolyn Kolebaba: D'accord. Je propose que vous le fassiez pour les villes, à leur manière. Si un réseau de transport en commun va du point A au point B, que ce soit n'importe où au Canada, alors il devrait relever du même...

M. Pierre Poilievre: Donc, personne ne peut me dire pourquoi il s'agirait d'une responsabilité fédérale plutôt que municipale ou provinciale.

Mme Carolyn Kolebaba: Si je peux me permettre, il y a trois niveaux d'administration publique. Chacun de nous reçoit quelques dollars, et tous, nous...

M. Pierre Poilievre: Le gouvernement fédéral a accès à la même source de revenus que les provinces, exactement la même. En fait, c'est très simple; les revenus proviennent de monsieur et madame tout le monde, ou « Martha et Henry », comme le premier ministre de l'Alberta avait l'habitude de les appeler.

Mme Carolyn Kolebaba: Exactement.

M. Pierre Poilievre: Les revenus ne viennent de nulle part ailleurs; nous n'avons donc accès à aucun trésor ici, au gouvernement fédéral, auquel les provinces n'auraient pas accès. En fait, dans bien des cas, les provinces ont davantage, car elles reçoivent des redevances pétrolières, et c'est leur droit. Vous êtes de l'Alberta, et c'est particulièrement le cas dans votre province.

Personne ne m'a encore dit pourquoi ce service localisé devrait être fourni par le gouvernement fédéral plutôt qu'une administration publique locale.

•(1625)

Mme Carolyn Kolebaba: Notre service n'est pas localisé. Nous parcourons plus de 250 kilomètres pour transporter une personne dans un établissement régional.

M. Pierre Poilievre: Nommez-moi deux municipalités.

Mme Carolyn Kolebaba: Je pense au Northern Sunrise County jusqu'à la ville de Grande Prairie. Je pense à notre collaboration entre Dawson Creek, en Colombie-Britannique, et le Nord de l'Alberta, et aux liens du côté de la Saskatchewan entre l'Alberta et la Saskatchewan. Ce que je veux dire, c'est que si vous croyez que l'Alberta rurale a sa place dans un système de transport public, alors nous devrions en discuter davantage pour vous aider à comprendre ce que nous n'avons pas mentionné...

M. Pierre Poilievre: Comprenez-moi bien: nous ne préconisons pas ici d'empiéter sur le champ de compétences provincial à l'intérieur des grandes villes non plus. Ce n'est pas que nous excluons les collectivités rurales. Nous fonctionnons simplement selon le principe de base que les services devraient être fournis par les gouvernements qui sont les plus près de la population, et pas le contraire. Lorsqu'on commence à avoir une étrange multiplication des intervenants pour la même responsabilité, il est très difficile pour le contribuable de savoir qui est responsable des services qu'il reçoit.

Je vais passer à un deuxième sujet, et croyez-moi, il est important que vous répondiez à cette question si vous voulez que votre demande soit prise au sérieux. Où prendrions-nous l'argent? Selon vous, devrions-nous augmenter les impôts, accroître le déficit ou couper dans un autre secteur afin de fournir le financement que vous demandez aujourd'hui?

Mme Carolyn Kolebaba: Eh bien, je propose une redistribution des fonds.

M. Pierre Poilievre: De...?

Mme Carolyn Kolebaba: Je propose que dans la TPS et la taxe sur l'essence... Chose incroyable, à mesure que l'économie canadienne va continuer de s'améliorer, une partie de cette... Je propose que ce soit peut-être... du côté de l'imposition au gouvernement fédéral. Je pourrais proposer bien des choses. Mais comme je ne suis pas très à l'aise en ce qui concerne les enveloppes du gouvernement fédéral, si je vous donnais une réponse directe, ce ne serait pas correct de ma part.

Le président: Je dois vous interrompre. Je vous remercie de votre présence. Nous avons toujours des discussions intéressantes lorsque nos amis de l'Ouest viennent nous donner certains conseils. Nous vous en remercions et nous avons hâte de poursuivre ces discussions dans l'avenir.

Nous allons nous arrêter pour deux minutes. J'invite les autres témoins à nous rejoindre à la table.

• (1625)

_____ (Pause) _____

• (1630)

Le président: Je vous souhaite de nouveau la bienvenue à la deuxième partie de la huitième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Nous accueillons maintenant M. Gregory Thomas, directeur fédéral et de l'Ontario, Fédération canadienne des contribuables.

Merci d'être ici. Vous savez comment nous procédons. Veuillez nous présenter votre exposé.

M. Gregory Thomas (directeur fédéral et de l'Ontario, Fédération canadienne des contribuables): Merci, monsieur le président.

À titre de directeur fédéral de la Fédération canadienne des contribuables, je représente 70 000 partisans de partout au Canada. Nous sommes la plus importante et la plus ancienne organisation de défense des contribuables au Canada, une organisation apolitique et fière de l'être, qui est financée uniquement par les contributions

volontaires de ses partisans. Nous n'avons jamais accepté de financement, quel qu'il soit, du gouvernement — nous n'en accepterons jamais —, et nous ne sommes pas une organisation caritative.

Dans le cadre de notre discussion sur une stratégie nationale de transport, il est important que nous ayons un certain contexte. Le gouvernement vient d'annoncer un déficit budgétaire de 33,4 milliards de dollars pour l'année dernière. Il est intéressant de noter que les revenus ont bondi de 18,5 milliards de dollars par rapport à l'année précédente, une poussée appréciable de 8,5 p. 100, ce qui a amené le gouvernement à moins de 5 milliards des revenus record atteints en 2007-2008. Or, il y a à peine trois ans, ces revenus record étaient suffisants pour générer un surplus de près de 10 milliards de dollars, alors que durant la dernière année, le gouvernement a enregistré un déficit de 33,4 milliards, en raison d'une hausse des dépenses annuelles, qui sont passées de 233 à 270 milliards de dollars durant la même période.

Les recettes du gouvernement étaient suffisantes l'année dernière pour générer un surplus si le gouvernement minoritaire avait simplement contrôlé les dépenses, mais nous avons maintenant un problème de dépenses, un problème de taille.

Compte tenu des quatre années de déficits massifs qui ont effacé 10 années de progrès sur le plan de la réduction de la dette fédérale du Canada, nous envisageons la proposition d'une stratégie nationale de transport en commun avec quelques appréhensions. Nous constatons l'enthousiasme de la Fédération canadienne des municipalités à l'égard de cette stratégie. Dans son mémoire, la FCM précise qu'elle représente 90 p. 100 de la population canadienne et elle souhaite que l'on demande plus d'argent aux contribuables canadiens pour financer les réseaux municipaux de transport en commun.

Nous comprenons les administrations municipales canadiennes. Elles ont construit une grande partie des routes du pays, et pendant des années, elles ont vu le gouvernement fédéral percevoir des frais d'utilisation pour les routes, sous la forme d'une taxe d'accise sur l'essence, même s'il n'en investissait pas un sou dans les routes. Nous appuyons donc le transfert des revenus de la taxe sur l'essence aux villes pour les projets routiers. Nous préférierions que toutes les recettes provenant de la taxe sur l'essence soient investies dans les routes ainsi que la construction et l'entretien des ponts, et que les municipalités et les provinces perçoivent les revenus, plutôt que de laisser cela au gouvernement fédéral et à la Fédération canadienne des municipalités.

Soyons clairs: le gouvernement du Canada n'a aucune raison de percevoir une taxe d'accise sur l'essence, sauf que la réalité évidente et décourageante, c'est qu'il le peut et, donc, qu'il le fait.

Bien sûr, le gouvernement du Canada a dépensé 5 milliards de dollars pour le transport en commun depuis 2006, dont 1,1 milliard des recettes provenant de la taxe sur l'essence, montant qu'il aurait dû légitimement investir dans les routes et les ponts, et non dans les réseaux de transport en commun. Lorsqu'il a commencé à réaffecter les revenus de la taxe sur l'essence au transport en commun, cela n'a pas permis de satisfaire aux demandes de la FCM et des administrations municipales, qui ne voient que l'insuffisance du financement fédéral.

Ne nous faisons pas d'illusions: le concept d'une stratégie nationale en matière de transport, surtout tel qu'il est présenté dans le projet de loi de l'opposition officielle, n'est rien de plus qu'une façon d'obtenir de l'argent. Le prétendu projet de loi ne contient aucune stratégie; il propose seulement que le gouvernement convoque une conférence et réunisse un groupe d'intervenants en quête d'argent afin d'établir une liste de demandes et de la soumettre au Parlement.

Au cas où il subsisterait des doutes relativement au fait qu'il s'agit d'une façon flagrante d'obtenir de l'argent, sachez que la province de Québec est totalement dispensée de tout élément de la politique de la stratégie. Le projet de loi prévoit seulement que tout élément de stratégie qui aurait un impact sur le sol souverain du Québec serait simplement monétisé, transformé en un chèque du fédéral et remis à l'Assemblée nationale.

Le passage en question dit: « Compte tenu de la nature spéciale et unique de la compétence du gouvernement du Québec en matière de transport en commun », et se termine en indiquant que le Québec peut « recevoir le financement intégral, sans condition, auquel il aurait droit en vertu de... », sous le titre de la mesure législative.

Une voix: [Note de la rédaction: inaudible]

M. Gregory Thomas: Oui, intitulée « Stratégie nationale de transport en commun », donc...

Une voix: [Note de la rédaction: inaudible]

M. Gregory Thomas: Nous n'avons rien contre la compétence du Québec en matière de transport en commun, mais nous ne trouvons pas qu'elle est unique. Nous pensons que le transport en commun relève de la compétence des provinces. Peut-être que si le Parlement cessait de percevoir une taxe d'accise odieuse sur l'essence, les provinces pourraient elles-mêmes imposer une taxe, se financer et faire ce qu'elles veulent.

On nous a demandé récemment de nous prononcer sur la possibilité de mettre en place des péages pour financer le remplacement du pont Champlain à Montréal, lors d'une entrevue radiophonique, et l'intervieweur a été renversé d'apprendre que nous appuyions avec enthousiasme cette idée. J'ai dû souligner que nous sommes la Fédération canadienne des contribuables, pas la fédération montréalaise des automobilistes du pont, et que nous croyons que ceux qui utilisent un service devraient en assumer les coûts.

•(1635)

Nous sommes donc d'avis que la FCM, dans son ensemble, a fait la preuve de sa mauvaise gestion des fonds publics, et qu'elle ne devrait pas recevoir davantage d'argent du fédéral pour la construction d'un empire municipal. La participation aux élections municipales est ridiculement basse et bien inférieure à 90 p. 100. Les politiciens municipaux sont principalement redevables aux personnes qui travaillent pour les villes et qui reçoivent une rémunération démesurée, des avantages sociaux et des pensions en échange de leur soutien, et également aux personnes qui achètent des terrains situés le plus loin possible des réseaux de transports en commun, des écoles, des infrastructures municipales et autres commodités, et qui construisent ensuite des habitations sur ces terrains.

Ici, à Ottawa, on n'a qu'à consulter les journaux du week-end dernier pour trouver des annonces de nouvelles habitations situées bien loin des transports en commun.

Les administrations municipales approuvent ces projets avec enthousiasme, prélèvent des droits d'aménagement exorbitants pour les parcs, l'éclairage des rues, les trottoirs et les arbres de rue, puis

elles vous envoient leurs lobbyistes afin de réclamer des milliards pour mettre en place des systèmes de transport en commun élaborés et transporter tous ces nouveaux arrivants à leur lieu de travail éloigné. La démarche des villes semble consister à remplir les pâturages de garages doubles, puis à réclamer l'aide du fédéral pour l'élargissement des routes et l'amélioration des systèmes de transport en commun, afin d'empêcher l'effondrement de leurs économies régionales à cause de l'engorgement routier.

Une voix: Dites-nous ce que vous pensez vraiment.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Merci.

Je vais donner la parole à Mme Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Je remercie nos témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Vous avez parlé des dépenses excessives du gouvernement et de l'augmentation de celles-ci. Vous avez travaillé pour deux ministres. J'aimerais savoir lesquels.

M. Gregory Thomas: Il s'agit de Suzanne Blais-Grenier, anciennement députée de Rosemont, et d'André Bissonnette, qui a été député de Saint-Jean pendant les années 1980.

Mme Isabelle Morin: Les bienfaits du transport en commun au pays sont évalués à 10 milliards de dollars par année. Cela comprend les retombées économiques ainsi que les bienfaits pour les usagers, l'environnement et la collectivité. On estime que leur valeur est deux fois plus élevée que celle des frais de fonctionnement et d'investissement des pouvoirs au chapitre des transports collectifs.

Vous opposez-vous aux dépenses gouvernementales en matière de transport collectif même si, à l'évidence, c'est profitable pour l'économie et que cela contribue au bien-être des gens?

•(1640)

M. Gregory Thomas: Oui.

Mme Isabelle Morin: D'accord.

Pouvez-vous nous donner plus de détails, s'il vous plaît? Étant donné que le système fonctionne bien, qu'il profite aux gens et à l'économie en plus de permettre une redistribution des avoirs qui aide ceux qui en ont besoin, j'aimerais savoir pourquoi vous vous opposez à cela.

[Traduction]

M. Gregory Thomas: À la Fédération canadienne des contribuables, nous ne considérons pas la redistribution de la richesse comme un bien public. Nous croyons que la richesse se gagne et que des taxes sont perçues pour fournir des services publics, et donc, nous n'appuierions pas la redistribution de la richesse, sous aucune forme. Nous dirions même que dans une province comme la Colombie-Britannique, on a rejeté la TVH parce qu'elle comportait une redistribution de la richesse excessive.

En ce qui concerne toute la question de la taxe fédérale d'accise sur l'essence et la stratégie en matière de transports, je pense que c'est une occasion historique pour l'opposition et le gouvernement de se rassembler. Le gouvernement et l'opposition officielle appuient l'idée du Québec dans ce domaine. Je crois qu'il ne serait pas trop difficile de l'étendre aux grandes provinces de l'Ontario et de l'Alberta et à toutes les autres provinces, et que le gouvernement cesse de percevoir la taxe d'accise et laisse les provinces le faire.

De plus, plutôt que de proposer uniquement que d'autres se rassemblent et élaborent une stratégie, je pense qu'une stratégie qui incite les gouvernements à fixer le prix pour les services qu'ils fournissent... En Colombie-Britannique, les travaux sur le pont Port Mann coûteront 3,3 milliards de dollars. C'est la même chose pour le pont Champlain à Montréal; ce sont des dépenses de plusieurs milliards de dollars.

Si vous roulez sur l'autoroute 401 à Toronto, elle est congestionnée 24 heures par jour, 7 sept jours par semaine.

Il s'agit d'investissements de plusieurs milliards de dollars dans le transport dont les prix ne sont pas fixés du tout. Puisqu'on les traite comme des biens gratuits, les gens se font construire de grandes maisons avec un garage assez grand pour y mettre deux véhicules, à l'autre bout de l'autoroute et ils contribuent à sa congestion. C'est une catastrophe. C'est une catastrophe économique pour tout le monde.

Pour ce qui est de l'idée d'élaborer, ici à Ottawa, une stratégie sur la façon de décongestionner Toronto mieux que les Torontois peuvent le faire sur le terrain, je crois qu'elle ne tient pas la route.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Au cours de votre exposé, vous nous avez dit que les villes et les provinces devraient recueillir elles-mêmes l'argent pour le financement des routes. Dans le fond, vous êtes favorable aux taxes pour les provinces et les villes, mais pas à celles destinées au fédéral.

[Traduction]

M. Gregory Thomas: Eh bien, pour leurs champs de compétence, oui.

En réalité, la construction de routes et le développement de réseaux de transport en commun ne relèvent pas du gouvernement fédéral qui, malgré tout, perçoit des taxes sur l'essence. Cela a provoqué du ressentiment dans les administrations municipales et provinciales, qui disent que vous percevez des taxes sur l'essence, et qu'aucun revenu n'est retourné à Montréal, à Toronto, à Sherbrooke, ou n'importe où ailleurs pour être investi dans les routes, les autobus ou autre chose.

Ce mécanisme complexe a été conçu de façon à ce que le gouvernement prenne de l'argent des contribuables qu'il ne devrait pas percevoir. Il faudrait le rendre aux gens qui devraient percevoir la taxe afin qu'ils puissent utiliser cet argent pour construire des routes.

Nous n'avons pas écrit la Constitution dans les années 1800. Si des gens sont d'avis que le transport en commun devrait relever du gouvernement fédéral, on pourrait proposer de réécrire la Constitution. Toutefois, il est probablement sensé que le transport en commun relève des villes, qui doivent avoir les moyens de le financer.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Selon vous, quelle est la meilleure méthode pour combler les besoins des Canadiens qui ne sont pas satisfaits présentement par le transport en commun offert par les villes? Puisque les municipalités nous disent qu'elles manquent d'argent, quelle est la meilleure façon d'assurer le transport en commun?

M. Gregory Thomas: Notre recommandation serait que le fédéral abandonne la taxe sur l'essence et que les provinces et les villes en prennent la responsabilité. Elles récupéreraient ainsi l'argent et le pouvoir de taxation à cet égard.

•(1645)

Mme Isabelle Morin: Qu'allez-vous faire pour vous assurer que les municipalités rurales aient assez de fonds?

M. Gregory Thomas: Je viens de Vancouver où, pour un litre d'essence, toutes les taxes combinées équivalent à 50 sous.

Mme Isabelle Morin: Je vous parle d'une municipalité rurale qui n'est pas Vancouver.

M. Gregory Thomas: Vous parlez d'une municipalité rurale. C'est aussi une question de ce qu'on entend par « rural ». Est-ce que nous parlons de Rivière-du-Loup ou...

Mme Isabelle Morin: Une petite municipalité.

M. Gregory Thomas: Pouvez-vous me donner un exemple?

Mme Isabelle Morin: Saskatoon.

M. Gregory Thomas: D'accord.

Une voix: Prince Albert?

[Traduction]

L'hon. Denis Coderre: J'invoque le Règlement.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Je dois intervenir. Je vais vous donner le temps d'y penser pendant les sept minutes d'intervention de M. Coderre.

Une voix: Brandon, au Manitoba.

Une voix: Prince Albert.

Le président: Brandon est le coeur du Canada.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le président.

Saskatoon est maintenant considéré comme une municipalité rurale!

Monsieur Thomas, finalement, si je vous comprends bien, le fédéral n'a rien à voir en ce qui a trait aux services de transport en commun.

[Traduction]

Il devrait se retirer.

[Français]

C'est bien ça?

M. Gregory Thomas: Oui, c'est exact.

L'hon. Denis Coderre: Oui, vous êtes clair dans vos propos. J'aime votre clarté. On ne se chicanera pas.

Vous dites aussi que le gouvernement canadien ne devrait pas s'impliquer relativement aux infrastructures?

M. Gregory Thomas: Ça dépend. S'il s'agit par exemple de ports internationaux, comme le port de Vancouver...

L'hon. Denis Coderre: Nous avons la Société des ponts. C'est du côté du fleuve Saint-Laurent. Est-ce que ça veut dire qu'on devrait abandonner la Société des ponts et que l'on n'aurait pas dû investir d'argent dans le pont Champlain?

Vous avez travaillé pour André Bissonnette. Vous connaissez bien la Rive-Sud. Vous savez comment ça fonctionne. Donc, vous dites *pull out*.

[Traduction]

Vous pouvez me répondre en anglais. Je suis un député libéral. Vous pouvez parler dans les deux langues officielles. Cela ne me pose aucun problème, pourvu que vous compreniez ma question et que vous y répondiez.

Donc, nous devrions abandonner la Société des ponts...?

M. Gregory Thomas: L'idée selon laquelle le gouvernement fédéral exploite un pont d'une rive à l'autre au Canada n'est pas logique. Ce pont est relié au réseau routier d'une ville et d'une province qui a été conçu, construit et qui est entretenu par le Québec à 100 p. 100. N'ai-je pas raison?

L'hon. Denis Coderre: Non, car le pont est un investissement non seulement pour l'économie locale, mais pour tout l'Est du Canada.

[Français]

Par vos propos, vous êtes en train de faire passer le Tea Party pour une tisane. Ayant déjà fait partie d'un gouvernement, je sais qu'il doit faire des investissements. En ce sens, les taxes servent en retour à obtenir des services. Sur ce point, je suis d'accord avec vous.

Dans une économie de base, les infrastructures sont ce qui apporte des investissements. Quand il y a des investissements, il y a de la richesse et cette richesse se transforme en services. Par contre, un gouvernement n'est pas une compagnie. Il doit donner des services, et ce, pas seulement à Montréal. Il y a aussi des contribuables dans les régions rurales qui ont droit à ces services. Or, s'ils n'ont pas de moyens de transport et d'infrastructures, il y a un problème, monsieur Thomas.

Je suis un adepte du centrisme radical. J'essaie de trouver l'équilibre entre les deux. Hier, à *Tout le monde en parle*, si vous l'avez écouté, monsieur le président, Richard Martineau, qui n'est pas nécessairement de la gauche, a dit que pour avoir de la profondeur, il fallait avoir un œil gauche et un œil droit, ce que j'ai bien aimé. Il faut donc trouver une façon d'avoir une certaine profondeur.

Je suis d'accord avec vous sur la question de la responsabilisation. Il faut trouver des moyens d'assurer la responsabilisation pour que l'argent soit bien dépensé. Toutefois, êtes-vous en train de nous dire qu'on n'a pas à s'occuper de transport en commun, que ce n'est pas de nos affaires et qu'on ne devrait pas avoir de stratégie nationale au sujet des transports? C'est un point de vue avec lequel je ne suis pas d'accord, mais que je respecte.

Ou encore, est-ce que vous dites qu'on devrait peut-être revoir la façon dont on investit notre argent pour s'assurer que les gens obtiennent des services? Les gens n'ont pas tous de grosses maisons et deux véhicules. Il y en a qui n'ont pas tant de moyens que cela, mais qui veulent quand même contribuer à préserver l'environnement. Ils s'investissent donc en utilisant les transports en commun. Quel est le rôle des gouvernements à cet égard?

Finalement, ai-je bien entendu que vous vouliez qu'on élimine la taxe sur l'essence? Dans l'affirmative, cela impliquera-t-il de donner un pouvoir de taxation aux provinces et aux municipalités qui feraient ce qu'elles voudraient de cet argent? Est-ce bien ce que vous nous dites aujourd'hui? J'essaie juste de comprendre.

• (1650)

[Traduction]

Le président: Monsieur Thomas.

M. Gregory Thomas: Oui. Ce que je veux dire, c'est que depuis la Confédération, les routes relèvent des provinces. Le gouvernement fédéral perçoit une taxe sur l'essence depuis moins longtemps. Pendant très longtemps, le gouvernement fédéral percevait une taxe sur l'essence et ne contribuait pas aux routes, ce qui a provoqué beaucoup de ressentiment dans les milieux urbains et dans les provinces. Maintenant, le gouvernement fédéral perçoit une taxe et, par la Fédération canadienne des municipalités, transfère l'argent.

Je n'ai pas compris la référence au Tea Party que vous avez faite, car vous êtes passé d'une langue à l'autre. Qu'avez-vous dit au sujet du Tea Party?

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Cela fait partie de mon humour. C'était une référence humoristique. Ça explique les deux solitudes. Parfois, on a de bons énoncés en français qu'on a du mal à traduire. Cela veut juste dire que même si on peut avoir des points de vue bien sentis, la politique, comme la vie, est faite de nuances. On ne peut pas juste dire que c'est comme cela, que c'est mauvais, que tout le monde est comme cela et qu'on ne devrait pas s'engager.

Avec tout le respect que j'ai pour vous, monsieur Thomas, je salue tout organisme qui demande à ce que l'argent soit bien dépensé. Le rôle du gouvernement est aussi de s'assurer que l'ensemble des citoyens, peu importe où ils sont, *from coast to coast to coast*, aient des services.

J'ai dit trois *coast*? C'est bien ce que j'ai dit? L'autre *coast*, c'est la frontière américaine.

Le gouvernement canadien a un rôle. Je suis du Québec et je veux qu'on respecte la Constitution. Je comprends qu'on puisse avoir à investir et il faut s'assurer que tout le monde peut jouer un rôle. Or, vous nous dites qu'il n'y a pas de rôle du tout et qu'en plus, le gouvernement fédéral devrait retirer la taxe sur l'essence. Je pense qu'il y aura des injustices entre les municipalités. Ce n'est pas seulement une question de municipalités, c'est une question de citoyenneté. Les citoyens ont tous le droit d'avoir la même qualité de vie et d'appartenir à la première classe, qu'ils vivent en milieu rural ou urbain.

Il faut qu'on se donne une grille sur la façon de dépenser l'argent. Il faut investir, car on ne va pas laisser les gens crever de faim. Une des façons d'investir est de le faire dans les infrastructures. Le gouvernement canadien, avec l'accord de l'opposition officielle, a décidé d'investir pour assurer la protection de notre économie tout en offrant des services aux gens, comme on l'a fait à l'époque.

En fait, je respecte votre point de vue. Je vous demande seulement d'apporter certaines nuances. Il est important qu'un gouvernement joue son rôle pour offrir des services aux gens.

Je pourrais parler pendant des heures, monsieur le président, mais je vais m'arrêter ici.

[Traduction]

Le président: Monsieur Watson.

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

À titre d'information pour mon collègue, il y a une quatrième côte: puisqu'en Ontario, il y a plus de 1 000 kilomètres de littoral au sud, pourquoi ne pas s'en tenir à « l'ensemble du pays », qui est notre devise, je suppose?

Je remercie nos témoins de comparaître. Mes questions seront très différentes. Il est vrai que votre point de vue est très différent de celui des autres témoins. Jusqu'à maintenant, tout le monde appuie, dans une certaine mesure, une stratégie nationale de transport en commun, quelle qu'elle soit. Puisque vous êtes le premier témoin qui rejette d'emblée l'idée, je ne sais pas si je peux maintenant vous poser des questions sur ce qu'une stratégie nationale de transport en commun devrait contenir.

Toutefois, vous soulevez quelque chose qui, pendant que j'écoutais les témoins, a commencé à me gruger un peu. Un enseignant est venu comparaître à titre personnel, et je lui ai demandé ce que l'idée d'une stratégie de transport en commun tente de résoudre et si elle tente de résoudre quelque chose qui relève du fédéral.

La question que j'ai soulevée, c'est que nous avons vraisemblablement un problème de densification dans les municipalités, auquel s'ajoutent les problèmes de revenu pour les municipalités concernant la décharge des responsabilités dans les provinces. J'ai posé la question suivante: demande-t-on maintenant au gouvernement fédéral de payer pour des problèmes qu'il n'a pas causés?

J'aimerais connaître votre point de vue là-dessus.

•(1655)

M. Gregory Thomas: Il est très clair que pour chaque sou de la taxe d'accise sur l'essence que le gouvernement du Canada cesserait de percevoir, les municipalités ou les provinces commenceraient à les percevoir, dans bien des cas, et elles investiraient cet argent dans les routes et les transports. Nous pensons donc que la façon la plus simple et la plus efficace de procéder, c'est que le gouvernement fédéral abandonne cette taxe.

M. Jeff Watson: Permettez-moi de préciser les choses un peu plus. Si l'un des problèmes fondamentaux, c'est la densification dans les municipalités, de quelle façon une stratégie de transport en commun contribue-t-elle à résoudre le problème? Ou, si l'un des problèmes fondamentaux sur le plan des revenus, c'est que les provinces se sont déchargées de leurs responsabilités, de quelle façon une stratégie nationale de transport en commun règle-t-elle le problème? C'est plus exactement cette question que je veux vous poser.

M. Gregory Thomas: Nous ne croyons pas que des lignes directrices générales permettent de fournir des services efficaces. Dans le domaine des soins de santé, nous croyons que la Loi canadienne sur la santé a nui à l'innovation et a empêché les provinces et les autorités sanitaires locales d'innover.

Pour ce qui est de la densification et de la décharge de responsabilité, nous croyons que le plus gros problème concernant le transport en commun, c'est que l'accès aux routes est gratuit. On voit de plus grandes maisons loin des grands centres, car emprunter une route pour se rendre au travail ne coûte rien, et nous pensons qu'il y aurait densification si les gens devaient payer pour emprunter les routes.

Je peux vous raconter brièvement ce qui s'est passé dans mon coin de pays. Dans l'une des villes situées dans la vallée du Fraser, on a créé beaucoup d'emplois et on a modifié le zonage de toutes sortes de terrains à usage industriel. On a procédé au zonage de façon à ce que des maisons soient bâties près des terrains à usage industriel, on a offert des incitatifs fiscaux pour que les industries s'établissent dans la ville, mais la main-d'oeuvre s'est déplacée à 30 milles de l'endroit pour pouvoir s'acheter de plus grandes maisons qui ont un plus grand garage. Donc, alors qu'auparavant, la bretelle d'accès à l'autoroute qui était congestionnée était celle des banlieues vers Vancouver, maintenant, l'échangeur d'autoroute entre la ville et la vallée est congestionné, et celui qui était pratiquement dans les montagnes, parce que l'accès à l'autoroute était gratuit.

M. Jeff Watson: Êtes-vous en train de dire que pour étendre les réseaux de transports en commun, nous n'avons simplement qu'à déplacer le problème vers l'extérieur? Est-ce que c'est ce que vous êtes en train de dire? Je tente de comprendre.

M. Gregory Thomas: Ce que je dis, c'est que pour densifier, il faut faire payer les coûts réels que représente parcourir de très longues distances. Nous avons des problèmes d'engorgement dans des villes comme Toronto, car entrer sur le réseau d'autoroutes et en sortir ne coûtent rien aux gens, à part leur temps. Nous n'avons pas de tarification routière, si l'on veut, à part dans le cas de l'autoroute 407.

M. Jeff Watson: D'accord, très bien.

Est-ce que quelqu'un d'autre de ce côté-ci a une question? Je peux partager mon temps de parole.

•(1700)

Le président: Je cède la parole à M. Albas.

M. Dan Albas: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je veux remercier notre témoin de sa présence.

Je crois comprendre que l'un de mes anciens collègues au conseil — il a été conseiller dans une autre municipalité —, Jordan Bateman, fait partie de votre organisme. À quelques reprises, il m'a parlé de certaines des difficultés que connaissent les municipalités; vous avez donc un bon défenseur sur la côte Ouest.

Mes questions sont davantage liées à notre étude. Un certain nombre de questions qui ont été soulevées concernent l'infrastructure. J'espérais que vous répondiez à deux ou trois questions. Compte tenu de l'exposé que vous avez fait, je pense que j'ai compris l'idée générale, mais j'aimerais avoir le point de vue de votre organisme sur certaines questions fondamentales.

Des organismes comme la Fédération canadienne des municipalités et l'Association canadienne du transport urbain ont demandé au gouvernement fédéral de consacrer un peu plus d'argent provenant de la taxe d'accise à un fonds dédié aux dépenses en immobilisations dans le transport en commun. Votre groupe appuierait-il cette proposition?

M. Gregory Thomas: Pas du tout; nous nous y opposerions vivement. Nous pensons que le dossier de la FCM est tout simplement épouvantable.

M. Dan Albas: Vous êtes donc d'avis que ce qu'ils disent, c'est-à-dire qu'ils sont sous-financés par l'impôt foncier s'explique davantage par les décisions politiques qu'ils ont prises que par un argument valable?

M. Gregory Thomas: Oui.

M. Dan Albas: D'accord.

Comment votre organisme réagit-il au fait que le gouvernement s'engage à élaborer un nouveau plan à long terme pour les infrastructures, tel qu'annoncé dans le budget de 2011?

M. Gregory Thomas: Nous croyons que les projets d'infrastructure qui relèvent du gouvernement fédéral doivent être justifiés, débattus et étudiés au cas par cas. Nous rejetons le keynésianisme sous toutes ses formes. En général, nous ne sommes pas d'avis que la solution à une crise de l'endettement consiste à s'endetter davantage. Nous étions contre le dernier plan d'action économique dans son ensemble — ce qui ne veut pas dire qu'il ne contenait pas de bons éléments.

M. Dan Albas: Par exemple, vous appuieriez davantage quelque chose de stratégique comme un port interprovincial ou quelque chose qui serait essentiel au cadre économique et qui permettrait la circulation facile de biens, de services et des gens, n'est-ce pas? Appuieriez-vous les projets de portée plus large plutôt que ceux qui ne touchent qu'une municipalité?

M. Gregory Thomas: Oui, et nous croyons également qu'à certains égards, l'existence de ces fonds fédéraux entrave les projets de transport en commun et d'infrastructures qui s'avèrent nécessaires, car les provinces et les villes croient vraiment que si elles attendent suffisamment longtemps et qu'elles parlent assez fort, le gouvernement fédéral viendra à leur rescousse et investira de l'argent dans des projets locaux qui n'ont rien à voir avec la compétence fédérale.

Il y a l'exemple du projet de la ligne Evergreen à Vancouver, pour lequel on attend plus d'argent du fédéral. Il y a longtemps qu'elle aurait été construite si les villes et la province avaient été réalistes et qu'elles avaient prévu qu'Ottawa dirait non, qu'il continuerait à dire non, et qu'il ne participerait pas au projet.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire que le gouvernement fédéral finance tous les projets d'infrastructure au pays. Ils appellent cela un partenariat, mais si l'on regarde les choses de façon réaliste, ce n'est pas de cette façon que le Canada a été conçu. Ottawa devrait s'en tenir à ses projets, et les provinces, aux leurs.

M. Dan Albas: Oui, eh bien, souvent, lorsqu'une personne demande à ce qu'on fasse preuve de leadership, je pense que c'est du financement qu'elle demande, en fait.

Je veux y revenir encore une fois, pouvez-vous nous donner un exemple de projet auquel le gouvernement fédéral devrait s'en tenir, selon vous? Vous avez dit que les provinces devraient s'en tenir à leurs projets et qu'il devrait en être de même pour le gouvernement fédéral. Pouvez-vous me donner un exemple de projet que votre groupe appuierait, selon vous?

M. Gregory Thomas: Bien sûr. Nous appuyons le développement portuaire, la Voie maritime du Saint-Laurent, l'infrastructure de transport des Grands Lacs, les chasseurs à réaction, les projets qui sont clairement dans... le développement du Nord canadien...

M. Dan Albas: D'accord. Vous voulez dire, que vous appuyez des choses qui relèvent directement de notre compétence et qui ont des retombées économiques ou qui, du moins, ont trait à la défense nationale, non?

M. Gregory Thomas: Oui.

M. Dan Albas: D'accord.

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

Je vous remercie encore une fois pour votre exposé très détaillé.

Le président: Nous passons à M. Nicholls.

M. Jamie Nicholls: Merci, monsieur le président.

Monsieur Thomas, vous avez travaillé dans le secteur de l'investissement pendant 20 ans. Vous êtes diplômé d'une faculté de commerce en finance et en économie. Vous avez géré des investissements pour deux banques à charte. Lorsque vous occupez ces fonctions, examiniez-vous les renseignements d'autres banques, ou ne travailliez vous qu'en vase clos et n'examiniez que votre banque?

• (1705)

M. Gregory Thomas: Non, certains des analystes de recherche d'autres banques étaient les meilleurs, et j'ai donc lu leurs recherches.

Mr. Jamie Nicholls: Merveilleux.

Vous devez croire que nous nous opposons à tout ce que propose la Fédération canadienne des contribuables, mais je cherche plutôt un terrain d'entente. Tout comme vous, je crois bien sûr que l'aide sociale aux entreprises parasites devrait être abolie et que le

gouvernement devrait se montrer moins cachottier et briser le silence.

Puisque vous avez travaillé dans le secteur des placements, vous devez savoir que les investissements en infrastructure, comme les transports en commun, améliorent la productivité économique en retirant de la route les voitures qui ne transportent qu'une personne. Vous avez parlé des embouteillages; il y en aurait moins si nous avions un meilleur système de transport en commun.

J'aimerais revenir sur nos points en commun avec la Fédération canadienne des contribuables. Certains membres de votre fédération ont dit que la plupart des prétendus fonds de relance du Plan d'action économique ont été versés à des projets fétiches qui ne favoriseront probablement pas la croissance économique, mais qui augmenteront assurément le déficit et la dette, ce qui se traduira plus tard par une augmentation des impôts. J'imagine que votre fédération ne voit pas d'un bon oeil qu'un député consacre 50 millions de dollars des deniers publics à un projet fétiche personnel.

De plus, nous serons probablement d'accord sur ce qu'a dit un autre membre à propos du gouvernement fédéral...

M. Jeff Watson: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Il est vrai que ce sont des questions intéressantes, mais je doute qu'elles soient liées à la stratégie nationale de transport en commun.

M. Jamie Nicholls: J'y arrive, monsieur le président.

M. Jeff Watson: Je préférerais que vous en parliez dès maintenant.

Le président: Même si ce n'était pas un rappel au Règlement, je vous demanderais de poser votre question sur le transport en commun.

M. Jamie Nicholls: J'y arrive.

J'aimerais ajouter une chose sur la stratégie et le plan du gouvernement relativement aux dépenses en infrastructure — et je vais bientôt parler du transport en commun. Selon la Fédération canadienne des contribuables, le gouvernement fédéral a posé environ 9 000 affiches sur son plan de relance afin de s'attribuer les mérites de ces dépenses folles.

On a évalué que l'installation de ces affiches d'un bout à l'autre du Canada a coûté environ 3,2 millions de dollars au gouvernement.

Notre projet de loi sur la stratégie nationale de transport en commun vise justement à dépolitiser le processus pour que tout le monde puisse y participer et à dynamiser l'économie nationale en cherchant des moyens d'améliorer la productivité de nos systèmes de transport en commun.

Voici ma question. J'aimerais savoir quelle solution a la meilleure chance d'obtenir l'appui des membres de la Fédération canadienne des contribuables. Faisons abstraction du fait que la plupart d'entre eux sont contre les dépenses publiques et les paiements de transfert aux provinces, qui pourront ensuite investir dans leurs transports en commun. Laquelle des deux mesures suivantes plaira probablement davantage à vos membres: dépenser en gardant un oeil sur les projets fétiches permettant aux députés de se faire du capital politique, mais dont les répercussions économiques sont discutables, ou bien dépenser pour une stratégie qui vise à résoudre les problèmes avant même que l'argent ne soit versé, et à améliorer la reddition de comptes et les mécanismes de financement afin d'éviter le gaspillage, au bout du compte?

Les dépenses sont presque inévitables. Ne serions-nous pas mieux d'adopter à l'avance une stratégie à ce sujet plutôt que de réagir ponctuellement, en quelque sorte?

M. Gregory Thomas: Je sais que vous défendez votre projet de loi et qu'il est impossible de s'opposer à une stratégie ou à un plan, mais à notre avis, le gouvernement fédéral ne devrait pas se mêler des transports en commun. Réunir des gens à Ottawa pour établir une stratégie sur le transport en commun... Montréal, Toronto, Saskatoon et Vancouver regorgent de gens qualifiés en la matière, et ces villes ont besoin de stratégies...

M. Jamie Nicholls: Mais ce qui compte, vous l'avez dit vous-même. Lorsque vous étiez à l'emploi de banques à charte, vous utilisiez l'information provenant d'autres banques puisque leurs analystes détenaient les meilleurs renseignements. De façon similaire, le projet de loi permettrait aux experts de chaque province d'échanger l'information entre eux afin de trouver des pratiques exemplaires qui permettraient de mettre en place un système sans gaspillage. N'êtes-vous pas d'accord là-dessus?

Je sais que vous êtes contre les dépenses qui ne relèvent pas de la compétence constitutionnelle du gouvernement fédéral. J'en suis conscient, et j'ai bien compris votre message. Mais puisqu'il y aura de toute façon des dépenses et des paiements de transfert aux provinces, ne ferions-nous pas mieux de trouver à l'avance la meilleure façon d'utiliser les fonds pour le transport en commun?

• (1710)

M. Gregory Thomas: Je n'ai rien contre l'échange d'information. Un de mes bons amis coordonne un comité de chercheurs qui se penche sur des enjeux technologiques sous les auspices du Conseil national de recherches. Les 20 ou 30 chercheurs du comité, qui viennent de partout au pays, discutent souvent en groupe via Skype — chaque mois, je crois. Je pense qu'ils se réunissent une fois par année.

Je ne suis pas contre les rencontres et les échanges d'idées, mais je ne crois pas à l'existence d'une prétendue stratégie nationale. C'est impossible. Il y aura plutôt différentes stratégies liées aux économies et aux systèmes de transports locaux.

Le président: Je dois vous interrompre.

Monsieur Butt.

M. Brad Butt (Mississauga—Streetsville, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Thomas, je vous remercie d'être avec nous.

Je ne pense pas que mon collègue du NPD, qui vient d'intervenir, a bien compris le fonctionnement du Plan d'action économique du Canada et du programme de stimulation de l'infrastructure. À vrai dire, ce sont les municipalités qui ont formulé des recommandations à l'égard des projets à financer. À Mississauga, je sais que le maire et les conseillers municipaux ont sélectionné à l'unanimité 122 projets à financer.

Ce n'étaient donc vraiment pas des projets fétiches du gouvernement fédéral. Puisque les municipalités connaissent l'infrastructure de leurs rues et les besoins de leur collectivité, ce sont elles qui ont recommandé les projets à financer aux gouvernements provinciaux et fédéraux. Je tenais à rétablir les faits sur le fonctionnement du programme.

Pensez-vous que le gouvernement fédéral devrait financer les dépenses en immobilisations, les dépenses d'exploitation, les deux, ou bien ni l'un ni l'autre? Où se trouve votre limite? Si j'ai bien compris, vous croyez que certaines infrastructures devraient obtenir

du financement fédéral. Croyez-vous que le gouvernement fédéral devrait financer les dépenses d'exploitation courantes des systèmes de transport, ou bien qu'il devrait tout simplement prendre en charge les dépenses en immobilisations?

M. Gregory Thomas: Ni l'un ni l'autre. Nous croyons que les systèmes de transport devraient parvenir à l'équilibre financier ou rapporter de l'argent, à l'image de Greyhound, par exemple. Le gouvernement fédéral ne finance pas les activités des entreprises de transport.

Pour ce qui est des immobilisations et des dépenses d'exploitation, s'il est question d'une compétence fédérale, comme l'inspection des aliments ou l'inspection agricole, nous voulons que les employés fédéraux aient l'équipement de pointe qui leur permet de travailler efficacement.

J'ai lu aujourd'hui que le ministère de la Défense nationale possède environ 21 000 immeubles et qu'il désire limiter la taille de l'armée à 68 000 soldats, ce qui donne environ trois soldats par immeuble ou... C'est ce qui se trouvait aujourd'hui sur la couverture du *Citizen*.

J'ai donné une réponse interminable à votre question, mais non, nous croyons que le gouvernement fédéral doit exploiter ses propres infrastructures. Nous pensons qu'il ne devrait pas subventionner celles des provinces ou des municipalités.

M. Brad Butt: On a parlé de la taxe de 2 ¢ sur le litre d'essence et de l'utilisation qui en est faite. Je n'étais pas député lorsque le programme a été mis de l'avant par le gouvernement fédéral et lorsque les ententes ont été conclues. Si je me souviens bien, c'est la Fédération des municipalités canadiennes qui avait plaidé en faveur de laisser le plus de marge de manoeuvre possible aux municipalités dans l'utilisation de ces fonds. L'argent ne devait pas servir uniquement au transport en commun ou à l'infrastructure routière. On souhaitait pouvoir l'utiliser de manière souple.

Puis, si je comprends bien, en Ontario, où j'habite, le gouvernement libéral n'a pas permis qu'il en soit ainsi. Il a dit très clairement que la part de l'argent que la province recevrait devait être consacrée au transport en commun et à l'infrastructure routière, parce que l'argent provenait de la taxe sur l'essence.

Croyez-vous que le gouvernement fédéral devrait resserrer les règles entourant cette taxe? Est-ce que l'argent devrait être consacré au transport en commun et à d'autres dépenses liées au transport, afin qu'il y ait une certaine responsabilisation? Devrions-nous conserver un système souple comme c'est le cas actuellement? L'argent peut servir, par exemple, à la construction d'un centre communautaire, à la mise en place d'un programme récréatif, etc.

Devrions-nous resserrer un peu les règles pour nous assurer que la contribution du gouvernement fédéral est consacrée uniquement au transport en commun ou à l'infrastructure de transport?

• (1715)

M. Gregory Thomas: Nous sommes d'avis que tant que le gouvernement fédéral prélèvera la taxe d'accise sur le carburant, les sommes devraient être consacrées uniquement à l'infrastructure routière et de transport, sinon elles serviront inmanquablement à financer les augmentations de salaire du SCFP ou les salaires d'un demi-million de dollars des dirigeants municipaux, et le reste disparaîtra dans le grand trou noir qu'est la gouvernance municipale au pays.

M. Brad Butt: Je crois qu'il existe de bons exemples. Je peux vous donner de bons exemples concernant la ville de Mississauga, où le gouvernement fédéral a accepté de contribuer à parts égales avec la province et la municipalité pour réaliser des projets dont toutes les municipalités ont grandement besoin, à mon avis.

Ce qui est bien, c'est que le gouvernement fédéral ne porte pas la responsabilité de tout le projet sur ses épaules. Nous en finançons un tiers. Aimez-vous ce modèle où chaque partenaire contribue un tiers et où il y a de la responsabilisation? Tous les partenaires mettent un peu d'argent. Il n'y a pas qu'un seul palier de gouvernement qui finance le tout. Trois paliers de gouvernement sont responsables du projet et chacun d'eux doit l'approuver. La population sait donc qui l'a financé, ce qui a été fait, et si les délais ont été respectés.

Les trois paliers de gouvernement sont donc forcés, essentiellement, de collaborer. Est-ce une bonne façon de financer l'infrastructure du transport en commun au pays?

Le président: Monsieur Thomas, soyez aussi bref que possible, s'il vous plaît.

M. Gregory Thomas: Eh bien, si on ne suit pas trop trop la politique et qu'on se trouve devant le centre communautaire, où le centre à Mississauga, on ne saura pas qui l'a construit. On ne saura absolument pas qui l'a construit. Il n'y a pas de responsabilité directe. Je dirais que c'est une très mauvaise idée d'avoir trois paliers de gouvernement qui participent à un projet comme celui-là.

Je crois que le gouvernement fédéral devrait s'en tenir à ses responsabilités constitutionnelles. Si on veut bâtir un centre communautaire, c'est à la ville de s'en occuper, de le gérer, et d'en assumer la responsabilité. La ville doit toutefois pouvoir prélever les taxes dont elle a besoin pour assurer la prestation des services que souhaitent recevoir les électeurs.

Le président: Je vais laisser la dernière minute à M. Sullivan.

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

Merci, Gregory. C'est une discussion qui m'ouvre les yeux, car j'entends beaucoup d'éléments qui me font plaisir.

J'aime bien ce que vous dites, c'est-à-dire que les routes libres entraînent un étalement urbain qui engendre ensuite le besoin de transport en commun. Il suffit de voir à quel point Calgary s'est étendue au nord et au sud pour comprendre cela.

Nous sommes partis du principe que nous devons faire avec le système en place, et que nous devons mettre un peu d'ordre dans les systèmes de transport en commun au pays, dont le financement fait l'objet, à notre avis, d'un peu trop de manipulation politique.

Si vous dites qu'il faut transférer des points d'impôts aux municipalités pour financer le transport en commun, nous sommes d'accord sur ce point. S'il était possible de le faire, si le gouvernement fédéral était prêt à transférer aux municipalités les recettes de la taxe d'accise ou tout point d'impôt, croyez-vous que ce serait une bonne façon de le financer?

M. Gregory Thomas: Sous réserve de ce qui suit: la taxe sur l'essence n'est absolument pas l'affaire du gouvernement fédéral.

Nous croyons en outre qu'il est foncièrement malhonnête de percevoir la TPS ou la TVH sur le prix du carburant qui inclut déjà les taxes d'accise. Le fait de taxer une taxe est digne d'une république de bananes. Il est préférable de jouer franc jeu, comme on l'a fait au Québec, où on augmente les taux d'imposition afin de ne plus appliquer... Le système sera harmonisé.

Nous ne sommes pas nécessairement d'accord avec l'idée que, si le gouvernement fédéral cesse de prélever la taxe d'accise sur le carburant, toutes les municipalités et les provinces doivent la rétablir sur-le-champ. Si les électeurs de Toronto veulent payer plus de taxes et avoir plus de transport en commun et que les électeurs de Red Deer veulent payer moins de taxes et avoir moins de transport en commun, c'est leur choix. On peut alors choisir l'endroit où on veut aller vivre.

Nous croyons que c'est une approche qui plairait davantage aux Canadiens que de voir le gouvernement fédéral se mêler des questions de transport en commun.

• (1720)

Le président: Je dois vous arrêter ici. Merci.

Merci, monsieur Thomas.

Je vais lui faire un peu de publicité, sans honte. Il a apporté quelques-uns de ses derniers magazines, et vous pourrez en prendre en sortant.

Nous vous remercions de vos commentaires aujourd'hui.

M. Gregory Thomas: Merci, monsieur.

Le président: Pendant que vous quittez la pièce, nous allons discuter d'une motion. Je vais la lire, puis céder la parole à M. Coderre.

La motion a été déposée le 17 octobre et se lit comme suit:

Que, suite à la grève illégale des agents de contrôle de l'Aéroport international Lester B. Pearson du 7 Octobre 2011, le Comité invite des représentants de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), de Garda et des représentants de leurs syndicats.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, je serai bref.

Le 7 octobre dernier, il y a eu une grève illégale. Cela a créé des problèmes du côté des services essentiels. Pour ce qui est de la situation à l'aéroport, je crois que notre rôle est de poser des questions et de voir ce qui s'est passé. On m'a dit qu'il y avait peut-être une situation impliquant la compagnie Garda, l'ACSTA et certains syndicats. Étant donné que le fait de voir à ce que des services essentiels soient assurés fait partie de notre rôle et que ça touche l'aéroport international de Toronto, je crois tout simplement que le comité devrait réserver une journée et demander à ces gens de venir nous expliquer ce qui s'est passé. Je ne vois pas pourquoi quelqu'un s'opposerait à cela. Ce n'est pas uniquement une question de relations de travail. Cela concerne avant tout le fonctionnement de l'aéroport. Il y a eu des conséquences. On parle ici de 74 personnes.

Je crois que le problème est certainement plus sérieux. Il nous faut faire la lumière sur cette situation. C'est notre rôle, en tant que parlementaires. Il s'agit d'avoir l'heure juste. Je sais qu'on aime beaucoup parler de transport en commun, mais j'aimerais également qu'on parle de transport aérien et d'aéroports, qu'on alloue une journée à la question, que les gens viennent s'expliquer et que ça se fasse de façon ouverte. La population va alors pouvoir comprendre ce qui s'est passé le 7 octobre dernier, pourquoi il y a eu une grève et s'il existe d'autres problèmes liés au fonctionnement de l'aéroport en matière de sécurité.

[Traduction]

Le président: Quelqu'un veut-il s'exprimer?

Monsieur Butt.

M. Brad Butt: Je suis bien conscient de n'être qu'un invité ici, mais je siège au comité des ressources humaines qui traite des questions liées aux relations de travail. Bien honnêtement, je crois qu'il s'agit d'une question de cette nature. Je ne crois pas que cela relève du mandat de votre comité.

La ministre du Travail s'est impliquée personnellement dans le dossier et travaille avec les parties touchées. Je crois sincèrement que le comité des transports et de l'infrastructure mettra en péril certains aspects de la démarche s'il diffuse trop d'information. Je ne crois pas que cette question relève de votre comité et je vais voter contre la motion.

Le président: Monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls: Je pense que les consommateurs veulent savoir ce qui s'est passé. Ce sont les voyageurs dans les aéroports qui sont touchés en fin de compte, et ils tiennent à savoir ce qui s'est

passé. Ils ne sont pas en mesure de comprendre ce qui se passe quand la situation est complexe. Je suis donc en faveur de la motion.

Le président: Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Pour cette raison, je demande qu'on procède à un vote et que ce soit par appel nominal.

[Traduction]

Le président: On a demandé un vote par appel nominal. Je vais demander au greffier de procéder à l'appel.

(La motion est rejetée par 6 voix contre 5.)

Le président: La motion est rejetée.

J'aimerais simplement ajouter que le comité se réunira au complet mercredi. Le lundi suivant, le sous-comité décidera de l'orientation finale de notre étude.

Monsieur Coderre.

● (1725)

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, est-ce qu'on va discuter de la question suivante?

[Traduction]

Si nous menons une étude sur la stratégie nationale de transport en commun, allons-nous nous déplacer? Souhaitons-nous discuter d'une situation en particulier ou aurons-nous des téléconférences? J'aimerais bien que nous discutons de ces sujets.

Le président: Nous en discuterons lundi.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

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

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

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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