



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 055 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 5 mai 2015

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 5 mai 2015

• (1530)

[Traduction]

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

Merci beaucoup, monsieur Makuc, monsieur Moore et madame Tanton d'être là.

Monsieur Moore, la parole est à vous.

M. Jeff Moore (sous-ministre adjoint, Politiques et communications, Infrastructure Canada): Bonjour, monsieur le président, membres du comité. J'aimerais remercier le président et les membres du comité de nous avoir invités ici aujourd'hui.

Je m'appelle Jeff Moore, et je suis sous-ministre adjoint des Politiques et des Communications à Infrastructure Canada.

Je suis accompagné aujourd'hui par Stephanie Tanton, directrice des Politiques stratégiques, et Bogdan Makuc, directeur général par intérim des Opérations des programmes.

[Français]

Dans le contexte de l'étude du comité sur les investissements en infrastructure au Canada, j'aimerais prendre quelques instants pour vous donner un aperçu des investissements qu'a effectués Infrastructure Canada au cours des 15 dernières années au chapitre des infrastructures provinciales, territoriales et municipales.

J'aimerais également vous donner une idée de l'impact qu'ont eu les investissements de tous les ordres de gouvernement dans les infrastructures publiques et de la façon dont le niveau d'investissement au Canada se compare à celui des autres pays.

Pour terminer, j'aimerais vous donner un aperçu du Nouveau Plan Chantiers Canada et des progrès que nous avons accomplis concernant sa mise en oeuvre.

[Traduction]

J'aimerais souligner que mes observations se limiteront aux investissements fédéraux dans les infrastructures provinciales, territoriales et municipales. Les programmes des paiements de transfert d'Infrastructure Canada ne visent pas les actifs fédéraux.

Au Canada, la majorité des infrastructures de base appartiennent aux provinces, aux territoires et aux municipalités. En fait, plus de 95 % des infrastructures publiques, y compris les autoroutes, les routes locales et les ponts, les infrastructures du réseau de transport en commun et les infrastructures liées à l'eau et aux eaux usées appartiennent aux provinces, aux territoires et aux municipalités.

En se penchant sur les 20 dernières années, on peut constater un important changement dans l'approche du gouvernement du Canada en matière d'investissement dans les infrastructures provinciales, territoriales et municipales. Vous trouverez au chapitre 3.4 du Budget de 2015, à la page 210, un tableau illustrant ce changement concernant le soutien fédéral. Si jamais vous n'avez pas le budget

sous la main aujourd'hui, nous avons distribué certains tableaux à titre informatif, ou pouvons le faire.

Du milieu à la fin des années 1990, on a connu une période de sous-financement relatif des infrastructures publiques par tous les ordres de gouvernement. En fait, les investissements bruts dans les infrastructures publiques en étaient à leur plus bas niveau — pourcentage du PIB — depuis la fin des années 1940. Au début des années 2000, l'amélioration de la situation économique a cependant jeté les bases d'un changement radical en matière d'investissement dans les infrastructures publiques par tous les ordres de gouvernement.

Cela a également marqué une nouvelle orientation du gouvernement fédéral qui a reconnu le rôle essentiel que jouent les infrastructures publiques, y compris des infrastructures provinciales, territoriales et municipales, pour soutenir les objectifs nationaux au chapitre de la compétitivité économique, de l'assainissement de l'environnement et du renforcement des collectivités.

À l'aube des années 2000, le gouvernement du Canada a élaboré de nombreux programmes d'infrastructure destinés à soutenir les infrastructures dans l'ensemble du pays. Parmi les plus importants de ces programmes figuraient: le Programme infrastructures Canada, de 2,05 milliards de dollars, pour les infrastructures municipales urbaines et rurales; le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, de 4,3 milliards de dollars, pour des projets d'infrastructure de grande envergure visant à favoriser la croissance économique; le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, de 1,2 milliard de dollars de financement visant à soutenir des projets d'infrastructure municipale de moindre envergure liés, entre autres, au traitement de l'eau et des eaux usées ainsi qu'à la culture et aux loisirs, en particulier dans les petites collectivités et les collectivités des Premières Nations; et le Fonds sur l'infrastructure frontalière, de 600 millions de dollars de financement pour des projets d'infrastructure visant à maintenir et à accroître l'efficacité à long terme de la frontière entre le Canada et les États-Unis.

[Français]

En août 2002, le gouvernement du Canada a créé Infrastructure Canada en tant que nouveau ministère afin qu'il serve de point de convergence pour les questions et les programmes d'infrastructure.

• (1535)

En 2005, le gouvernement du Canada a mis en vigueur le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, soit 5 milliards de dollars sur cinq ans pour les infrastructures municipales liées au transport en commun, aux routes, à l'eau et aux eaux usées. Le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence était conçu pour fournir du financement initial prévisible aux municipalités à qui il incombait de choisir des projets en fonction de leurs propres priorités. Les fonds étaient principalement alloués en fonction du nombre d'habitants.

[Traduction]

En 2007, le gouvernement du Canada a élaboré le plan Chantiers Canada, de 33 milliards de dollars sur sept ans, constitué d'une série de programmes de financement complémentaires, entre autres: le Fonds Chantiers Canada, de 8,8 milliards de dollars, composé de financement ciblé pour des projets nationaux et régionaux au titre du volet Grandes infrastructures, et de financement ciblé pour des projets locaux au titre du volet Collectivités; le Fonds de la taxe sur l'essence, le Financement de base pour les provinces et les territoires et le remboursement de la TPS, totalisant à eux trois près de 20 milliards de dollars en financement de base; le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, totalisant ensemble plus de 3 milliards de dollars de financement pour soutenir les infrastructures de transport liées au commerce canadien; et le Fonds PPP Canada, de 1,25 milliard de dollars pour des projets réalisés en PPP.

Enfin, le Fonds de stimulation de l'infrastructure, de 4 milliards de dollars, qui a été annoncé en janvier 2009 dans le cadre du Plan d'action économique du Canada a permis de soutenir plus de 4 000 projets afin de stimuler l'économie canadienne à court terme durant une période de récession mondiale. Le Fonds de stimulation de l'infrastructure faisait partie des nombreux programmes d'infrastructure créés et mis en oeuvre par l'entremise du Plan d'action économique de 2009.

Au cours des dernières 10 à 15 dernières années, nous avons donc vu une importante augmentation du soutien fédéral pour les infrastructures provinciales, territoriales et municipales, puisqu'on est passé de 400 millions de dollars dépensés en 2002 à plus de 4,7 milliards de dollars dépensés en 2013.

Dans ce contexte, il est toutefois important de ne pas perdre de vue que — par rapport à l'ensemble des investissements provinciaux, territoriaux et municipaux dans les infrastructures — la part de financement du fédéral reste modeste. Les investissements fédéraux ont augmenté, passant de 2,5 % en moyenne dans les années 1990 à près de 13 % en 2010-2011, année qui correspond au pic du Fonds de stimulation, avant de retomber.

[Français]

Avant de vous parler de nos investissements actuels dans les infrastructures, j'aimerais vous dire où se situe le Canada par rapport aux autres pays du G7 en ce qui a trait aux investissements en matière d'infrastructures et vous communiquer de l'information sur l'âge moyen des infrastructures dans l'ensemble du Canada.

[Traduction]

Où se situe le Canada par rapport aux autres pays du G7 en ce qui a trait aux investissements en matière d'infrastructure?

D'après l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'OCDE, entre 2003 et 2013, le Canada a augmenté de façon importante ses investissements dans les immobilisations du secteur public par rapport à son PIB. En fait, au sein du G7, le Canada est le pays qui a connu la plus forte hausse, en gagnant 0,7 point de pourcentage et en passant de 3,2 % à 3,9 % de son PIB. À ce niveau de 3,9 % de son PIB, le Canada est l'un des pays du G7 qui investissent le plus; il arrive en seconde position, surpassé uniquement par la France.

Ces chiffres peuvent sembler une bonne nouvelle, mais certaines restrictions s'appliquent. En effet, ils ne tiennent pas compte des différences nationales majeures, entre autres le pourcentage des infrastructures qui sont de propriété publique ou la géographie, et ils ne fournissent pas non plus d'indication du niveau optimal

d'investissement nécessaire pour soutenir une économie concurrentielle et résiliente. De plus, ces chiffres incluent toute une gamme d'investissements en capital fixe, y compris des immeubles et de l'équipement, c'est-à-dire des actifs que nous ne considérons pas au Canada comme faisant partie des infrastructures de base.

En ce qui concerne l'âge moyen des infrastructures publiques de base, le soutien du gouvernement du Canada a aidé les administrations provinciales, territoriales et municipales à contribuer au renouvellement continu et à l'amélioration des infrastructures publiques de base au Canada. Les données relatives à l'âge moyen des infrastructures publiques de base au cours des 10 dernières années montrent une baisse de 2,8 ans, soit un âge moyen passant de 17,5 ans en 2003 à 14,7 ans en 2013.

Pour être plus précis, entre 2003 et 2013, les données indiquent que: l'âge moyen des infrastructures routières a baissé de 16 ans à 12,7 ans; l'âge moyen des infrastructures de transport en commun a baissé de 13,8 à 11,4 ans; l'âge moyen des infrastructures liées aux eaux usées a baissé de 17,7 à 16,6 ans; et, l'âge moyen des infrastructures liées à l'eau potable a baissé de 19,5 ans à 15,6 ans.

• (1540)

Ces chiffres semblent indiquer une tendance positive, mais j'aimerais toutefois souligner les limites de ces données, et principalement le fait qu'elles ne nous indiquent pas si les infrastructures suffisent à répondre aux besoins existants, si elles vont permettre de répondre aux demandes futures ou d'atteindre les grands objectifs en matière de politiques.

[Français]

Passons maintenant aux investissements fédéraux actuels dans les infrastructures.

Le succès du Plan Chantiers Canada de 2007 a constitué le fondement de la conception du Nouveau Plan Chantiers Canada, un plan d'infrastructures de 10 ans d'une valeur de 53 milliards de dollars, qui a été annoncé dans le cadre du Plan d'action économique du Canada de 2013 et qui vise à soutenir des projets favorisant la croissance économique, la création d'emplois et la productivité.

Le Nouveau Plan Chantiers Canada se compose de plusieurs programmes de financement aux objectifs complémentaires. Le Fonds d'amélioration des collectivités, qui comprend le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence et le remboursement additionnel de la taxe sur les produits et services aux municipalités, fournit 32 milliards de dollars de financement de base aux municipalités.

[Traduction]

Le Fonds de la taxe sur l'essence a été rendu permanent dans le nouveau plan, afin de fournir aux municipalités canadiennes un financement prévisible et à long terme pour les infrastructures. De plus, le fonds a été indexé à raison de 2 % par année, et les augmentations seront appliquées par tranches de 100 millions de dollars. Cela signifie que le fonds augmentera de 1,8 milliard de dollars au cours de la prochaine décennie, et qu'il fournira un total de 21,8 milliards de dollars pour les infrastructures municipales.

Enfin, le nombre des catégories d'investissement admissibles au titre du Fonds de la taxe sur l'essence est passé de 6 à 17, et elles comprennent désormais le sport, le tourisme et la culture, ce qui accorde davantage de souplesse aux municipalités.

[Français]

Nous avons également le Nouveau Fonds Chantiers Canada d'un montant de 14 milliards de dollars. Celui-ci consiste en une enveloppe pour les infrastructures nationales, provinciales et territoriales. Le volet Infrastructures nationales, ou VIN, alloue 4 milliards de dollars pour de grands projets d'infrastructure d'importance nationale qui génèrent une augmentation de l'activité économique.

Les catégories d'investissement admissibles comprennent, entre autres, les autoroutes et les grandes routes, le transport en commun, l'atténuation des catastrophes et les infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires. Il n'y a pas d'allocations provinciales ou territoriales au titre du VIN et les promoteurs potentiels présentent directement leurs demandes de financement à Infrastructure Canada.

Le volet Infrastructures provinciales-territoriales, ou VIPT, consiste en un financement de 10 milliards de dollars pour des projets nationaux, régionaux et locaux qui contribuent à la croissance économique, à l'assainissement de l'environnement et au renforcement des collectivités. Dans le cadre de ce volet, chaque province et territoire reçoit une allocation composée d'un montant de base de 250 millions de dollars, auquel s'ajoute un montant calculé au prorata de sa population. Les catégories d'investissement admissibles sont plus nombreuses que dans le cadre du VIN. Elles comprennent, entre autres, les autoroutes et les grandes routes, le transport en commun, les infrastructures de connectivité et à large bande, l'eau potable, les eaux usées, la gestion des déchets solides et l'énergie verte.

Le VIPT est séparé en deux enveloppes spécifiques, à savoir celle des Projets nationaux et régionaux d'un montant de 9 milliards de dollars, et celle du Fonds des petites collectivités d'un montant de 1 milliard de dollars destiné à des projets locaux dans les collectivités de moins de 100 000 habitants.

• (1545)

[Traduction]

Enfin, le Nouveau Plan Chantiers Canada comprend 1,5 milliard de fonds supplémentaires pour le Fonds PPP Canada, aussi appelé le Fonds partenariats public-privé Canada, administré par PPP Canada, qui soutient des projets d'infrastructures réalisés dans le cadre d'un partenariat privé-public par les provinces, les territoires, les municipalités et les Premières Nations.

Comme vous le savez, le Nouveau Fonds Chantiers Canada a été lancé il y a à peine plus d'un an, le 28 mars 2014. Depuis ce moment, Infrastructure Canada s'est principalement efforcé de travailler avec ses partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux afin que ces derniers présentent des projets aux fins d'un examen en vue d'un financement.

À ce jour, le gouvernement du Canada a annoncé plus de 68 millions de dollars de financement fédéral au titre du volet Infrastructures nationales pour des projets dont le total des coûts est estimé à 207,5 millions de dollars ainsi que 1,06 milliard de dollars de financement fédéral au titre des Projets nationaux et régionaux du volet Infrastructures provinciales-territoriales pour des projets dont le total des coûts est estimé à 5,79 milliards de dollars.

Dans le cadre du Fonds des petites collectivités, nous avons conclu 11 ententes avec les provinces et les territoires et, à deux exceptions près, toutes les administrations ont à ce jour commencé leur processus de sélection des projets.

De plus, les nouvelles ententes relatives au Fonds de la taxe sur l'essence ont été signées dans toutes les provinces et tous les territoires, et le gouvernement fédéral a transféré aux provinces et aux territoires la totalité de l'allocation nationale de 2 milliards de dollars pour 2014-2015. Dans les nouvelles ententes relatives au Fonds de la taxe sur l'essence, les provinces et les territoires se sont notamment engagés à améliorer la gestion des actifs dans leurs administrations respectives.

Avant de conclure, j'aimerais mentionner que le Budget de 2015 propose de fournir à PPP Canada 750 millions de dollars sur deux ans, à compter de 2017-2018, et 1 milliard de dollars annuellement par la suite, pour un nouveau Fonds pour le transport en commun. Ce fonds permettra de soutenir des projets réalisés au moyen de mécanismes de financement et d'octroi de fonds non conventionnels impliquant le secteur privé et qui assurent aux contribuables une utilisation plus judicieuse de leur argent, entre autres des partenariats public-privé.

[Français]

À Infrastructure Canada, notre plan pour l'année à venir sera de continuer à travailler avec diligence pour mettre en oeuvre le Nouveau Plan Chantiers Canada.

[Traduction]

J'espère que mes observations vous seront utiles. Mes collègues et moi-même répondrons avec plaisir aux questions que vous pouvez avoir.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Moore.

Nous allons passer aux questions.

Monsieur Kellway.

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président. Je tiens aussi à tous vous remercier d'être là aujourd'hui pour discuter avec nous et de nous avoir donné un aperçu aussi complet.

J'aimerais que, pour mon bénéfice, nous commençons par fournir des renseignements de base et préciser certains termes et certaines définitions. Monsieur Moore, vous faites une distinction dans votre exposé entre infrastructure et infrastructure publique de base. Est-ce exact? En quoi consiste cette distinction?

M. Jeff Moore: Habituellement, lorsque nous parlons d'infrastructure de base ou d'infrastructure municipale de base, nous parlons des infrastructures de base des municipalités, comme l'eau potable, les eaux usées et les déchets solides; ce sont les types d'infrastructure dont les municipalités ont besoin pour fonctionner.

M. Matthew Kellway: Par conséquent, compte tenu de cette distinction, dans votre rapport, les transports en commun ne sont pas considérés comme une infrastructure de base. Est-ce exact?

M. Jeff Moore: Non. Nous incluons les transports en commun dans les infrastructures de base.

M. Matthew Kellway: D'accord. Alors quels types d'infrastructures ne sont pas des infrastructures publiques de base?

Mme Stephanie Tanton (directrice, Politiques Stratégiques et Initiatives Prioritaires, Infrastructure Canada): Dans bon nombre de données que Statistique Canada recueille, les infrastructures de base incluent les catégories d'actif suivantes: les routes, les ponts, les transports en commun, les eaux usées et la culture, les loisirs et les sports. Ce sont les types d'actif inclus dans la définition d'infrastructure de base.

M. Matthew Kellway: La culture, les loisirs et les sports. Dans tous les fonds décrits ici, sous la rubrique du Nouveau Fonds Chantiers Canada, y a-t-il des fonds consacrés à des actifs d'autres catégories? Ou est-ce que tout est considéré comme...?

Mme Stephanie Tanton: Les infrastructures liées à la large bande sont aussi financées dans le cadre de nos programmes, tout comme les aéroports, les infrastructures portuaires et les infrastructures ferroviaires.

• (1550)

M. Matthew Kellway: D'accord. Je crois vous avoir entendu dire que 95 % de ces infrastructures se trouvent au niveau municipal, ou disiez-vous municipal et provincial?

M. Jeff Moore: Provincial, et territorial aussi.

M. Matthew Kellway: Et territorial. Est-ce que le pourcentage a changé au fil du temps? Je crois que, dans cette étude, on procède à un examen rétrospectif des 20 dernières années. Y a-t-il eu un changement important durant cette période? Je crois que votre exposé s'intéresse à des données qui remontent aux années 1940. Est-il possible que, durant cette longue période, les pourcentages aient changé de...?

M. Jeff Moore: Il y a eu des changements, mais je ne peux pas vous donner des chiffres exacts quant au pourcentage de changement. La part fédérale des infrastructures a diminué puisque le gouvernement fédéral a cédé certaines catégories d'actif.

M. Matthew Kellway: D'accord. Quelles catégories d'actif ont été cédées et quand cela a-t-il été fait?

M. Jeff Moore: Il y a par exemple les aéroports et les ports. Cela a été fait au cours des deux ou trois dernières décennies ou peut-être durant la dernière décennie, environ.

M. Matthew Kellway: Infrastructure Canada tient-il à l'interne des données sur les parts historiques et le changement?

M. Jeff Moore: Nous pouvons essayer d'obtenir cette information pour vous. Nous n'avons pas nécessairement toutes les données. Je crois que Transports Canada aurait peut-être certains renseignements en ce qui concerne le moment où certaines infrastructures ont été cédées et aussi sur les pourcentages.

M. Matthew Kellway: Je le demande parce que j'ai vu dans d'autres études des évaluations des fluctuations des parts d'infrastructures entre les différents ordres de gouvernement. Quelles que soient les données que vous avez, j'aimerais bien les voir.

En ce qui concerne la valeur totale des infrastructures qui relèvent d'Infrastructure Canada, avez-vous un chiffre là-dessus? En avez-vous établi les coûts?

M. Jeff Moore: J'essaie de comprendre la question. Vous voulez connaître la valeur des types d'actif que nous soutenons par le truchement de nos programmes?

M. Matthew Kellway: Oui. Avez-vous une idée de la valeur totale des actifs?

M. Jeff Moore: Non. Nous ne le savons pas, et je ne crois pas non plus que nous puissions obtenir cette information.

Le problème vient en partie du fait que les municipalités ont des problèmes de capacité en ce qui concerne la gestion des actifs. Même si nous connaissions le genre d'infrastructures qu'elles ont et la valeur et l'état de celles-ci, il serait difficile pour nous d'évaluer la valeur de ces catégories d'actifs en raison du manque de connaissance. Il ne fait aucun doute que nous sommes souvent confrontés à une lacune en matière de données.

M. Matthew Kellway: D'accord. Est-ce que ces données vous seraient utiles dans le cadre de votre rôle de gestionnaire de fonds?

M. Jeff Moore: De notre point de vue, ce serait très utile d'avoir cette information. Et ce serait probablement encore plus utile pour les provinces, les territoires et les municipalités — et je dirais même tout particulièrement pour les municipalités et les plus petites municipalités — afin qu'elles puissent prendre de meilleures décisions quant à la façon et au moment d'investir dans de nouvelles infrastructures plutôt que dans leurs actifs d'infrastructure actuels.

M. Matthew Kellway: En ce qui concerne la durabilité du financement pour les infrastructures, de quelle façon la mesurez-vous? De quelle façon définissez-vous, par exemple, la croissance de la valeur des actifs jusqu'à présent? Dans le cadre de votre planification, de quelle façon déterminez-vous quelle sera la croissance à l'avenir pour définir un niveau de financement approprié?

M. Jeff Moore: De notre point de vue, nous ne gérons aucun de ces projets ni aucun de ces actifs. Essentiellement, nous sommes un partenaire de financement des provinces et des territoires. En effet, nous fournissons des fonds aux municipalités par l'intermédiaire des provinces et des territoires. Le Fonds de la taxe sur l'essence est un très bon exemple de cette structure: le financement passe principalement par les provinces et les territoires, qui le transfèrent ensuite aux municipalités au prorata. Nous avons maintenant indexé le Fonds de la taxe sur l'essence, alors il y a un facteur de croissance utilisé afin de répondre aux besoins accrus des municipalités en matière d'infrastructure.

M. Matthew Kellway: Un peu d'un point de vue stratégique, si vous...

Le président: Votre temps est presque écoulé, mais terminez votre commentaire.

M. Matthew Kellway: Merci beaucoup.

D'un point de vue stratégique, compte tenu de vos commentaires sur la relation critique entre l'infrastructure essentielle et l'environnement, les enjeux sociaux et les questions économiques, de quelle façon, donc, déterminez-vous le type d'investissement nécessaire pour maximiser les bénéfices des infrastructures?

M. Jeff Moore: Puis-je répondre à la question?

• (1555)

Le président: Oui, vous pouvez, mais soyez bref.

M. Jeff Moore: Il faut voir nos programmes comme un genre de continuum d'interventions de la part du gouvernement fédéral. Prenons le Fonds de la taxe sur l'essence. C'est un programme de transfert aux municipalités. Ces fonds leur permettent de prendre leurs propres décisions en fonction de leurs priorités. Nous ne participons pas directement à l'établissement des priorités des municipalités.

On pourrait dire la même chose du volet Infrastructures provinciales-territoriales du Nouveau Fonds Chantiers Canada, dans le cadre duquel nous laissons les provinces et les territoires déterminer leurs priorités, et ils vont très probablement consulter les municipalités et les autres détenteurs d'actifs pour les établir. Ils nous fournissent des listes de projets en ordre de priorité, que nous passons ensuite en revue.

Le seul cas où nous établissons, dans une certaine mesure, l'ordre de priorité des projets, c'est dans le cadre du volet Infrastructures nationales du Nouveau Fonds Chantiers Canada, un fonds de 4 milliards de dollars. Dans ce cas, nous évaluons les projets d'envergure nationale au Canada. Il pourrait s'agir, entre autres, de projets portuaires ou de grands projets liés à des routes ou des autoroutes ou des chemins de fer.

Le président: Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci.

Monsieur Moore, chers collègues, êtes-vous en mesure de parler de chiffres et de budgets? Vous êtes le SMA responsable des politiques, n'est-ce pas? Vous devez donc quand même assez bien connaître les chiffres.

M. Jeff Moore: Nous pouvons très certainement essayer, oui.

M. David McGuinty: D'après ce que nous avons compris, il y a dans le Budget de 2015-2016 des compressions de 80 millions de dollars au Bureau de l'infrastructure du Canada, soit une réduction de 2 %. Est-ce exact?

M. Jeff Moore: Permettez-moi de commencer par souligner que la question posée est habituellement la suivante: pourquoi Infrastructure Canada dépense-t-il moins depuis la fin du Fonds Chantiers Canada de 2007? Lorsqu'on regarde le Budget principal de dépenses de 2013-2014, on constate que nos autorisations s'élevaient à environ 3,9 milliards de dollars en crédits votés. En 2014, nos crédits votés ont chuté à 1,3 milliard de dollars, et, en 2015-2016, nous prévoyons dépenser environ 1,6 milliard de dollars. J'imagine que c'est ce qui vous intéresse. La raison de cette diminution n'est pas à proprement parler une compression dans les programmes.

M. David McGuinty: De quoi s'agit-il alors?

M. Jeff Moore: L'explication, c'est que, entre le Budget principal des dépenses de 2013-2014 et celui de 2014-2015, il y a eu une diminution de 2,5 milliards de dollars du niveau de financement par contributions d'Infrastructure Canada sous la rubrique des crédits votés. On parle ici du financement de nos programmes d'infrastructure. La principale raison de cette diminution, c'est que le Fonds de la taxe sur l'essence a été rendu permanent par la loi et qu'il ne figure plus dans les crédits votés du Budget principal des dépenses. En effet, il y figure plutôt en tant que poste législatif. C'est ce qui explique la diminution de 2 milliards de dollars.

M. David McGuinty: D'accord. Je tente simplement de comprendre le Budget de 2015-2016. C'est une réponse assez compliquée pour le Canadien moyen qui nous regarde, qui nous écoute ou qui lit la transcription. Je ne comprends pas du tout ce que vous venez de dire. En 2015-2016, on constate une diminution de 80 millions de dollars, soit une baisse de 2 %. Est-ce une lecture appropriée du budget? Est-ce que j'ai raison ou tort?

M. Jeff Moore: Encore une fois, la seule façon de l'expliquer, c'est de dire qu'il n'y a pas eu de réduction du financement. Ce qui s'est produit c'est que...

M. David McGuinty: Y a-t-il eu une diminution?

M. Jeff Moore: En général, notre financement n'a pas diminué.

M. David McGuinty: D'accord. Passons. Nous n'allons nulle part ici. Passons à la prochaine question.

Votre présentation contient une comparaison intéressante touchant les dépenses au sein des pays de l'OCDE. Vous dites que c'est 3,9 % du PIB. Est-ce que ce pourcentage, 3,9 % du PIB, concerne uniquement le soutien fédéral ou avez-vous inclus le soutien fédéral,

provincial et municipal pour arriver à 3,9 %? C'est dans vos observations.

Mme Stephanie Tanton: Je crois que c'est l'ensemble du financement public.

M. David McGuinty: Alors on y arrive.

Mme Stephanie Tanton: Il faudrait que je confirme.

M. David McGuinty: Je crois que c'est probablement ça: 3,9 %. Alors ce n'est pas du tout la contribution fédérale; il s'agit des contributions combinées des ordres de gouvernements fédéral, provincial et municipal. C'est exact?

Ce serait très utile pour le comité, en fait, de connaître exactement combien d'argent le gouvernement fédéral consacre aux infrastructures et quel pourcentage du PIB il y verse comparativement aux contributions fédérales des pays de l'OCDE. Pouvons-nous obtenir cette information?

• (1600)

M. Jeff Moore: Je vais très certainement tenter de la fournir au comité.

M. David McGuinty: Ce serait parfait.

Puis-je vous poser une autre question à ce sujet? Selon moi, c'est quasiment inutile de comparer les dépenses combinées — et le pourcentage du PIB — du Canada et des autres pays de l'OCDE, sauf si on peut aussi dire aux Canadiens quels sont les besoins. Quels sont les vrais besoins en matière d'infrastructure? C'est l'une des choses qui ne sont pas abordées dans votre exposé, monsieur Moore, avec tout le respect que je vous dois... Vous n'avez peut-être pas les chiffres, ce que je peux comprendre. Vous pourriez peut-être nous les fournir.

Ce serait très utile pour le comité, dans le cadre de son étude, de connaître l'étendue des besoins. Quels critères et quelles données utilisez-vous pour évaluer les besoins? Je vais être très précis ici. Quelles mesures utilisez-vous pour évaluer les besoins? Quel est l'écart? Franchement, nous entendons plein de chiffres avancés par différents ordres de gouvernement, des villes. C'est très compliqué. Nous ne savons pas vraiment si nous comparons des pommes avec des oranges.

Avez-vous un chiffre ou une explication appuyés par de vraies statistiques et de vraies données à fournir aux Canadiens en ce qui concerne le manque à gagner, disons, dans 10, 20 ou 50 ans? Ou pouvez-vous les obtenir? Ce n'est pas utile de nous dire qu'une part de 3,9 % du PIB est consacrée à l'infrastructure, parce qu'il faut comparer ce chiffre avec quelque chose. Je ferai valoir que la comparaison avec d'autres pays est l'une des façons de procéder, mais, selon moi — et je crois que nous serons tous d'accord —, ce serait plus intéressant de comparer les dépenses avec les besoins.

Vous dites à la page 9 de votre mémoire que les chiffres ne fournissent pas une bonne indication du niveau optimal d'investissement nécessaire pour soutenir une économie concurrentielle et résiliente. Eh bien, n'est-ce pas justement l'objectif de nos investissements dans les infrastructures? Ne devons-nous pas justement atteindre le niveau optimal d'investissement afin de soutenir une économie concurrentielle et résiliente? Pouvons-nous nous fournir un chiffre ou une idée de ce que serait un niveau optimal d'investissement pour soutenir une économie concurrentielle et résiliente?

M. Jeff Moore: Ce serait très difficile à faire. Un certain nombre de groupes de réflexion et d'organisations ont tenté de quantifier le manque à gagner, le déficit ou les besoins en matière d'infrastructures au Canada. Selon la personne à qui l'on demande, on obtient un chiffre différent, que ce soit 200 milliards de dollars, 100 milliards de dollars ou je ne sais quel autre montant.

M. David McGuinty: Qu'est-ce qui nous empêche d'y arriver? Est-ce que ce sont les mesures, les données ou les renseignements de Statistique Canada qui clochent? Quel est le problème?

M. Jeff Moore: Le principal problème est lié à la façon dont les municipalités et les autres responsables d'actifs recueillent des renseignements et à leur capacité de le faire. Les diverses organisations et les municipalités ont un problème de capacité et elles ne sont pas capables de nous préciser le genre d'infrastructures en place, les infrastructures qui leur appartiennent, la valeur des actifs, les travaux d'entretien qui ont été reportés, l'état des actifs, leur durée de vie restante ni quels sont les travaux de réparation prioritaires.

On revient toujours à la question de la gestion des actifs. Si les collectivités et les municipalités avaient mis en place une bonne structure de gestion, nous aurions une bien meilleure idée de la nature des défis auxquels les municipalités sont confrontées.

M. David McGuinty: En conclusion, monsieur le président, il n'y a pas d'évaluation nationale de... Si quelqu'un nous arrête dans un autobus de Vancouver et nous demande « quelle est l'ampleur du manque à gagner? Quel est l'ordre de grandeur du défi dans le domaine des infrastructures? » Nous ne pouvons pas lui répondre, non?

M. Jeff Moore: Nous avons seulement les réponses que nous ont peut-être fournies la Fédération canadienne des municipalités ou d'autres groupes de réflexion nationaux, qui ont tenté de le déterminer.

Le président: Monsieur Braid, vous avez sept minutes.

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

Merci, monsieur Moore, et merci aux représentants d'Infrastructure Canada d'être là aujourd'hui. Nous commençons notre étude sur l'infrastructure, et c'est très utile de vous recevoir d'entrée de jeu. Vous nous avez brossé un tableau complet, et tout cela est très utile. Merci aussi de votre soutien et — comme vous l'avez dit à la fin de votre exposé — de travailler avec diligence pour mettre en oeuvre le Nouveau Plan Chantiers Canada.

En ce qui concerne justement le Nouveau Plan Chantiers Canada, pouvez-vous nous en décrire simplement les objectifs?

M. Jeff Moore: Essentiellement, l'objectif du Nouveau Plan Chantiers Canada est d'accroître la compétitivité économique du Canada. Il y a aussi d'autres objectifs liés aux différentes catégories d'actifs que nous appuyons. Il y a aussi des considérations environnementales, et nous appuyons d'autres objectifs clés du gouvernement du Canada. Je crois qu'on peut dire qu'il y a aussi un certain nombre de sous-objectifs dans le plan.

L'approche adoptée dans le plan est vraiment globale en raison du Fonds de la taxe sur l'essence, qui permet d'appuyer une diversité de catégories d'actifs dans les municipalités.

Comme je l'ai dit précédemment en réponse à d'autres questions, tandis que nous progressons dans la gamme des soutiens que le plan nous permet d'offrir, nous touchons davantage à des domaines liés au développement économique. Le volet Infrastructures nationales du Nouveau Fonds Chantiers Canada est un bon exemple. Dans le cadre

de ce programme, nous tenons compte de l'augmentation des activités économiques liées aux projets soutenus. Nous tentons d'atténuer les éventuelles perturbations touchant les activités économiques et nous voulons aussi accroître la productivité économique grâce au volet Infrastructures nationales du NFCC.

Il y a une diversité d'objectifs dans le plan, mais, au bout du compte, l'objectif est d'améliorer l'économie du Canada.

• (1605)

M. Peter Braid: Est-ce pour cette raison que, même si 95 % des infrastructures du pays appartiennent aux municipalités et aux provinces, le gouvernement fédéral s'intéresse à ce dossier?

M. Jeff Moore: Oui. Je suis d'accord avec cet énoncé. C'est l'une des principales raisons.

Le gouvernement du Canada a un rôle à jouer en matière de développement économique, alors le Nouveau Plan Chantiers Canada appuie bel et bien ces types d'objectifs.

M. Peter Braid: En ce qui concerne le Nouveau Plan Chantiers Canada, pouvez-vous décrire ou expliquer le rôle des autres ordres de gouvernement en ce qui concerne les demandes présentées dans le cadre du plan? Je veux parler du rôle des municipalités et du rôle des provinces. Pouvez-vous décrire, par exemple, les rôles et responsabilités des diverses parties dans le cadre du volet Infrastructures provinciales-territoriales du plan?

M. Jeff Moore: Comme je l'ai dit, dans le cadre du Nouveau Plan Chantiers Canada, il y a trois fonds principaux; le Fonds d'amélioration des collectivités, qui inclut le Fonds de la taxe sur l'essence et le remboursement additionnel de la TPS. Infrastructure Canada ne s'occupe pas du volet touchant le remboursement de la TPS, puisque cet aspect est administré par l'ARC.

En ce qui concerne le Fonds de la taxe sur l'essence, le financement est attribué par habitant et, en fait, les fonds sont affectés principalement par l'intermédiaire des provinces et des territoires. Il y a certaines exceptions à la règle, bien sûr. En Ontario, nous attribuons le financement du Fonds de la taxe sur l'essence directement à Toronto ainsi que par l'intermédiaire de l'Association des municipalités de l'Ontario. En Colombie-Britannique, il y a une exception en vertu de laquelle nous transférons aussi les fonds par l'intermédiaire de l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique.

Dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence, les provinces et les territoires agissent comme facilitateur, veillent à ce que les fonds se rendent aux municipalités et s'assurent que des rapports appropriés sont produits quant au type de projets financés.

L'autre fonds important prévu dans le Nouveau Plan Chantiers Canada est le Nouveau Fonds Chantiers Canada, qui compte un volet Infrastructures nationales, ou le VIN, comme nous l'appelons.

Dans le cadre du VIN, les demandeurs interagissent directement avec Infrastructure Canada. Que ce soit une province, un territoire, une autorité portuaire canadienne ou un intervenant du secteur privé, les intervenants interagissent directement avec Infrastructure Canada. C'est un programme fondé sur le mérite. Nous examinons les projets qui nous sont proposés et nous les évaluons. Les provinces et les territoires n'ont pas nécessairement un rôle direct à jouer dans le cadre du VIN, mais elles peuvent évidemment présenter des demandes de financement.

Puis il y a le volet Infrastructures provinciales-territoriales, ou le VIPT comme nous l'appelons. Le VIPT compte deux composantes: une pour les projets nationaux et régionaux, qui comptent pour 9 milliards de dollars, et l'autre pour les petites collectivités, qui comptent pour 1 milliard de dollars. Dans le cadre du VIPT, on verse à chaque province et chaque territoire un financement de base de 250 millions de dollars. Ensuite, ce qui reste des 10 milliards de dollars est affecté par habitant. Puis nous évaluons les affectations accordées à chaque province et chaque territoire et la part fédérale de chacun, et 10 % du montant sont réservés pour les petites collectivités, soit les municipalités qui comptent 100 000 habitants ou moins.

Pour ce qui est de la relation avec les provinces et les territoires dans le cadre du volet national-régional du VIPT, qui compte pour 9 milliards de dollars, il revient aux provinces et aux territoires d'établir leurs priorités. Dans certains cas, ils peuvent s'appuyer sur leur plan d'immobilisations sur 5 ou 10 ans ou consulter les municipalités pour connaître leurs priorités. Ils peuvent aussi tout simplement mettre en place un processus de soumission dans le cadre duquel les municipalités et d'autres bénéficiaires admissibles peuvent présenter des demandes de financement.

Une fois que les provinces et les territoires ont réalisé ce processus, ils peuvent fournir au gouvernement fédéral une liste de projets prioritaires liés au financement qui leur a été réservé, et, de notre côté, nous procédons à un examen de base des projets pour nous assurer de leur admissibilité. Une fois l'admissibilité établie, nous demandons une analyse de rentabilisation du projet à des fins de diligence raisonnable, pour nous assurer que les projets sont durables et viables. Une fois un projet approuvé, ou si un projet est approuvé, nous concluons une entente avec la province ou le territoire ou directement avec les bénéficiaires, si, par exemple, le bénéficiaire est une municipalité ou un autre bénéficiaire admissible.

Pour ce qui est des fonds réservés aux petites collectivités, soit 1 milliard de dollars sur les 10 milliards de dollars du volet Infrastructures provinciales-territoriales, nous négocions des accords avec chaque province et chaque territoire. C'est un peu comme un accord de contribution de haut niveau, dans lequel nous décrivons les conditions de la relation dans le cadre des projets financés dans les petites collectivités, comme, par exemple, la gouvernance, le processus décisionnel, la vérification, la diligence raisonnable.

Une fois l'accord signé, les provinces et les territoires peuvent décider, encore une fois, de réaliser un processus de soumission distinct pour les petites collectivités comptant 100 000 habitants ou moins. Ils peuvent aussi d'abord dresser une liste de projets prioritaires, qu'ils transmettent ensuite au gouvernement fédéral.

Habituellement les provinces et les territoires nous fournissent une liste des projets au titre du Fonds des petites collectivités. Nous procédons à une évaluation, comme nous le faisons toujours. Si les projets sont admissibles et viables, nous les financerons par l'intermédiaire de la province ou du territoire ou, dans certains cas, nous pouvons aussi traiter directement avec la municipalité.

• (1610)

Le président: D'accord...

M. Jeff Moore: C'est essentiellement de cette façon que fonctionne la relation.

Le président: Je suis désolé, je pensais que vous aviez terminé. Je ne voulais pas vous couper.

M. Jeff Moore: Ça va. Merci.

Le président: Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

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

Monsieur Moore, vous avez dit que l'on exerce une diligence raisonnable complète à l'égard des projets afin de déterminer s'ils sont « durables et viables ».

Que voulez-vous dire par « durables et viables »?

M. Jeff Moore: Je vais revenir un peu en arrière parce que l'une des premières choses que nous faisons lorsque nous recevons un projet, c'est examiner l'admissibilité. Nous déterminons si ce qui est demandé...

M. Jeff Watson: Je veux savoir ce que signifie l'expression « durables et viables », par contre.

Je comprends les autres paramètres. Je ne sais tout simplement pas ce que vous voulez dire par « durables » ou « viables ».

M. Jeff Moore: Bien sûr.

Nous étudions la gouvernance relative au projet pour nous assurer que la structure de gouvernance en place est viable pour la gestion du projet. Nous étudions également la capacité financière et toutes les sources de financement pour nous assurer qu'on a les moyens de soutenir le projet. En outre, nous étudions les exigences techniques relatives au projet, de même que la technologie utilisée, pour nous assurer qu'il s'agit d'une technologie viable et durable, et qu'elle permettra vraiment de régler le problème qu'on tente de régler, soit par l'expansion de l'actif, soit par l'établissement d'un nouvel actif.

Il s'agissait là de certains des éléments clés que nous étudions de ce point de vue.

M. Jeff Watson: Je vous remercie.

Selon moi, l'un des problèmes sur lesquels nous tentons de mettre l'accent, c'est l'idée d'un déficit sur le plan des infrastructures et la façon dont on pourrait le définir adéquatement afin de mesurer de façon appropriée nos progrès par rapport à ce déficit. Je pense que nous pouvons tous mesurer l'argent et le nombre de projets que nous faisons.

Je me souviens du moment où nous avons commencé; je pense que le déficit des infrastructures se situait aux alentours des 40 milliards de dollars. Une fois que le gouvernement fédéral a établi des partenariats de financement avec les municipalités et les provinces, cette somme a augmenté, sans égard au montant injecté, pour passer à près d'un quart de trillion de dollars pour ce qui est du déficit. Il ne s'agit donc pas d'une question sur laquelle il nous importe peu de pouvoir s'entendre.

Comme 95 % des infrastructures appartiennent aux municipalités, aux provinces et aux territoires, quel est la part des municipalités et des provinces et territoires au chapitre de cette propriété?

M. Jeff Moore: Nous n'avons pas ce chiffre sous les yeux, mais nous pouvons certainement tenter de l'obtenir pour vous.

M. Jeff Watson: Je serais heureux de connaître la répartition sur ce plan également.

Dans quelle mesure connaissons-nous bien la situation des municipalités, par exemple, pour ce qui est d'amortir leurs infrastructures, c'est-à-dire leur capacité, année après année, de justifier le remplacement de leurs infrastructures, pas seulement les projets en cours, mais même les nouvelles infrastructures qu'elles envisagent? Que savons-nous sur cette question?

• (1615)

M. Jeff Moore: Nous en savons un peu, mais je ne pense pas que nous en sachions suffisamment. Je pense qu'on en revient encore une fois à la question de la gestion des actifs.

M. Jeff Watson: Oui.

M. Jeff Moore: Si nous avons établi une gestion des actifs appropriée partout, nous pourrions répondre beaucoup plus facilement à cette question.

M. Jeff Watson: Je la pose parce que ma municipalité locale — ma ville natale d'Amherstburg — vient tout juste d'être confrontée à cela du point de vue de son budget et des décisions visant à déterminer s'il faut contracter une dette ou devenir une collectivité qui vit selon ses moyens. Mais personne n'avait jamais jeté un coup d'oeil à l'inventaire des actifs, ne s'était demandé quels pourraient être les besoins ou ne s'était demandé si le budget tenait compte de sa capacité de remplacer des infrastructures année après année et si elle mettait suffisamment d'argent en réserve aux fins de ces remplacements. Par conséquent, la ville amortit ses infrastructures. C'est une question qu'il nous importe de comprendre, si les municipalités possèdent la part du lion des infrastructures.

M. Jeff Moore: Certaines municipalités assurent très bien la gestion des actifs.

M. Jeff Watson: C'est exact.

M. Jeff Moore: Edmonton a reçu une mention au chapitre des pratiques exemplaires en matière de gestion des actifs, et, manifestement, les grandes municipalités affichent un très bon rendement. Ce qui nous préoccupe, ce sont les petites municipalités, où, pour vous donner peut-être le pire des exemples, une personne de la collectivité s'appelle Jean Untel; cette personne travaille pour la municipalité, et elle détient les connaissances liées à la gestion des actifs: elle sait où tout se trouve, sous terre, et comment fonctionnent les actifs. Si cette personne devait quitter la municipalité, ces connaissances partiraient avec elle. Nous nous inquiétons beaucoup au sujet de ces municipalités et du type de renseignements sur la gestion des actifs dont elles disposent.

M. Jeff Watson: L'autre question liée à cela, bien sûr, est la suivante: si les municipalités n'amortissent pas adéquatement leurs infrastructures, qu'est-ce qui les motive si des programmes à frais partagés leur permettent de toujours gérer leurs actifs d'une excellente façon? Les municipalités qui les gèrent très bien à même leurs propres fonds finissent pas être pénalisées parce qu'elles n'accèdent pas aux programmes de partage des coûts. Il est très important pour nous de débattre de cette question.

Quelle part de ce prétendu déficit des infrastructures est fondée sur les coûts liés au remplacement d'infrastructures existantes? Est-ce entièrement de cela dont il est question, des gens qui déterminent quel est leur parc d'infrastructures et ce qu'il faudrait pour le remplacer, ou bien ajoutent-ils cette nouvelle infrastructure qu'ils aimeraient avoir? Pouvez-vous nous donner une idée de ce qui permet de déterminer à quoi ressemble le prétendu déficit?

M. Jeff Moore: Une part du déficit, c'est l'état des actifs actuels et le coût lié à leur remplacement ainsi que, je crois — et mon collègue peut me corriger si je me trompe —, les nouveaux actifs qui sont requis.

M. Jeff Watson: Est-il même juste d'appeler cela un déficit des infrastructures s'il comprend les nouveaux actifs qui ne sont pas encore financés? Qui devrait décider si quelque chose est nécessaire ou doit également être pris en compte? Devrait-il s'agir uniquement de la décision d'une municipalité — qui, par conséquent, l'ajoute au chiffre du déficit —, ou bien n'avons nous pas intérêt à déterminer si nous pensons ou non qu'un actif pourrait être nécessaire et, par conséquent, inclus dans cette mesure?

M. Jeff Moore: C'est une bonne question. Je pense que nous aurions intérêt à le faire et que, selon moi, du point de vue du renforcement des capacités, nous voulons en faire le plus possible pour nous assurer que les municipalités ont les capacités dont elles ont besoin pour prendre ces décisions.

M. Jeff Watson: Les aidons-nous à cet égard?

M. Jeff Moore: Par le truchement du fonds de la taxe sur l'essence, nous avons une catégorie d'admissibilité appelée « renforcement des capacités », alors...

M. Jeff Watson: Elles doivent la choisir.

M. Jeff Moore: Elles doivent la choisir. Oui, elles doivent établir l'ordre de priorité. Dans le cadre de cet élément, elles peuvent en fait appuyer l'adoption d'un logiciel pour tenter de mieux gérer les actifs, et elles peuvent payer pour obtenir de meilleurs processus de planification ou plans.

M. Jeff Watson: Au moment où elles envisagent de nouveaux projets de croissance, les municipalités devraient-elles être tenues d'évaluer si elles peuvent réussir à les amortir au fil du temps? La croissance sera-t-elle rentable, pas simplement pour ce qui est de construire l'infrastructure maintenant, mais aussi de la remplacer plus tard? Un déficit des infrastructures pourrait littéralement être un chiffre infini. Les infrastructures vieillissent toujours. Elles prennent de l'expansion, et nous investissons davantage dedans. Éliminerons-nous jamais le déficit des infrastructures?

M. Jeff Moore: C'est une question épineuse pour nous parce que, en tant que gouvernement fédéral, nous voulons respecter les compétences provinciales et territoriales, et les municipalités sont des créatures des provinces et des territoires. Nous espérons que le fonds de la taxe sur l'essence et d'autres programmes que nous offrons pourront les aider du point de vue du renforcement des capacités afin qu'elles puissent répondre à certaines de ces très bonnes questions que vous posez.

• (1620)

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

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

Je vous remercie, monsieur Moore, ainsi que les autres.

En ce qui concerne le transport en commun et le fonds PPP pour le transport en commun à venir, est-il reconnu que, de façon générale, le transport en commun n'est pas durable? Il ne s'autofinance pas. Il a besoin d'une subvention municipale pour continuer. Comment cela fonctionnera-t-il dans le cadre d'un PPP motivé par le profit? Par exemple, dans le cas du réseau d'autobus de la région de York, la province a établi un PPP. C'est elle qui offre le service. Les billets coûtent 4 \$, mais la province donne au fournisseur 5 \$ par passager afin de subventionner cet autobus. Est-ce ce que nous prévoyons dans le cas du système de PPP à venir?

M. Jeff Moore: Ce sont les détails qui posent problème. Malheureusement, nous ne les avons pas encore. Ils sont encore en cours d'élaboration.

Ce que je peux dire, c'est qu'il faut étudier chaque projet au cas par cas. Il faut se pencher sur la capacité du projet en question de générer des revenus et sur les liens entre cette capacité et les avantages publics du projet. Comment peut-on combiner les deux? Il faut répondre à des questions comme: « quel est le transfert de la tolérance au risque? » Le transfert du risque financier consiste à transférer le risque pour s'assurer que le projet se déroule dans le respect des délais et du budget. Il y a beaucoup de questions à se poser au moment de réfléchir au genre de modèle financier qu'on veut appliquer à des projets comme celui-là. Je suis certain que, si PPP Canada se présentait comme témoin, ses représentants vous donneraient une réponse très solide en ce qui concerne certains des aspects.

M. Mike Sullivan: Je vais leur laisser le soin de le faire.

En 2013, il y a eu, dans ma circonscription, et dans une grande partie de Toronto, des inondations très graves qui étaient clairement dues à des infrastructures très inadéquates. Les tuyaux de drainage ne sont tout simplement pas assez gros pour faire face aux genres de tempêtes qui surviennent maintenant en raison des changements climatiques.

Infrastructure Canada a-t-il demandé aux municipalités d'évaluer ce qu'elles feraient si la tempête du siècle s'abattait sur elles tous les 10 ans et ce dont elles auraient besoin du point de vue des infrastructures afin d'accroître la capacité des systèmes de drainage?

M. Jeff Moore: Nous n'avons pas demandé aux municipalités de faire cette évaluation. Nous comptons plus ou moins sur les municipalités, sur les provinces et sur les territoires pour qu'ils effectuent ce travail par eux-mêmes, qu'ils établissent leurs priorités et qu'ils les présentent. Certes, si la gestion des eaux de ruissellement était une priorité pour la Ville de Toronto ou d'Ottawa — par exemple, à Ottawa, nous venons tout juste de financer un projet relatif à l'expansion de la capacité de gestion des eaux de ruissellement —, nous étudierions ce projet. Il pourrait s'agir d'un projet admissible, étant donné la nature du projet en question et celle du bénéficiaire. Encore une fois, tout cela nous ramène à l'établissement de l'ordre de priorité des types de projet que les bénéficiaires admissibles veulent présenter.

M. Mike Sullivan: Sur la question du budget de 2013, le ministre des finances, M. Flaherty — Dieu ait son âme — a dit que, dans l'avenir, le gouvernement assortirait les dépenses liées aux infrastructures d'une exigence selon laquelle des apprentis devront prendre part aux constructions à venir. Il y a quelques semaines, le ministre a laissé entendre devant le comité qu'une conversation était en cours avec les provinces. Je n'ai rien entendu de plus à ce sujet. Pouvez-vous nous faire un compte rendu de la situation à cet égard?

M. Jeff Moore: Oui. Dans le Plan d'action économique de 2013, trois engagements ont été pris concernant la création d'occasions d'apprentissage. L'un misait sur les pratiques d'approvisionnement fédéral. Un autre, sur les exigences du Programme d'investissement dans le logement abordable. Le troisième était un engagement à encourager les provinces, les territoires et les municipalités à favoriser le recours aux apprentis dans le cadre de projets d'infrastructure bénéficiant d'un financement fédéral.

Comme l'apprentissage est vraiment une responsabilité provinciale/territoriale et que les approches relatives à l'apprentissage peuvent varier d'une administration à une autre, nous travaillons actuellement avec les provinces et les territoires à accroître la compréhension mutuelle des possibilités d'utiliser des projets d'infrastructure financés à l'échelon fédéral pour poursuivre des objectifs d'apprentissage propres à une administration. Pour l'instant,

il s'agit principalement d'un type de travail axé sur la sensibilisation auprès des provinces et des territoires. Ce travail va se poursuivre.

• (1625)

M. Mike Sullivan: Ainsi, il n'y a encore aucun engagement ferme.

La dernière question — parce que je n'ai probablement plus de temps — concerne le renouvellement de l'infrastructure du réseau GO Transit à l'intérieur et autour de la ville de Toronto et le Lien air-rail, qui a été financé partiellement par Infrastructure Canada ou par le gouvernement fédéral. La province et le réseau GO ont tous deux indiqué qu'ils électrifieront ce système, mais qu'ils s'adresseront au gouvernement fédéral afin d'obtenir de l'aide à cet égard.

C'est l'une des raisons pour lesquelles ils n'arrivent pas à avancer. Le projet est paralysé depuis maintenant bientôt cinq ans, peut-être six, depuis que la province a convenu qu'ils allaient électrifier le système, et, maintenant, ils se tourment vers le gouvernement fédéral. Ont-ils bel et bien demandé au gouvernement fédéral de les aider à électrifier le système ferroviaire de Toronto?

M. Jeff Moore: Nous n'avons pas reçu de demande officielle SmartTrack ou ce système en entier. Nous pourrions envisager d'appuyer certains éléments, mais, pour le moment, des discussions sont encore en cours dans la municipalité, et probablement entre la municipalité et la province, concernant la façon dont ce projet ou les séries de projets pourraient être ou non considérées comme étant prioritaires au titre de nos programmes.

Il y a plusieurs possibilités qu'ils pourraient prendre en considération. Ils pourraient envisager de passer par le volet Infrastructures nationales, si on juge que ce projet pourrait avoir une importance à l'échelle nationale; ils pourraient désigner le projet comme étant prioritaire au titre du VIPT; ils pourraient s'adresser à PPP Canada; ou ils pourraient attendre l'entrée en vigueur du fonds pour le transport en commun. Plusieurs options s'offrent à eux, une fois qu'ils sauront comment ils veulent mobiliser le gouvernement fédéral à cet égard.

M. Mike Sullivan: L'aide n'a pas encore été demandée?

M. Jeff Moore: Non, pas pour le système en entier.

Le président: Madame Young, vous avez cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci de votre présence et des renseignements complets que vous nous avez déjà donnés.

Bien entendu, le Plan d'action économique de 2015 comprend le nouveau financement permanent du transport en commun. Comme je viens de Vancouver, en Colombie-Britannique, où nous tiendrons bientôt un référendum sur le transport en commun, je voudrais vous demander de nous dire — si vous le pouvez — si Vancouver a demandé un financement, ainsi que de nous fournir le nombre de projets de transport en commun qui ont reçu un financement fédéral et de nous dire quels sont les montants.

M. Jeff Moore: Nous pouvons certainement vous donner les renseignements en ce qui concerne le nombre de projets de transport en commun que nous avons appuyés. Ce n'est pas un problème.

Posez-vous la question au sujet des projets de transport en commun à Vancouver ou dans les environnements qui pourraient avoir été mis sur pied grâce au fonds pour le transport en commun, ou bien posez-vous la question en général?

Mme Wai Young: Je pose la question en général.

M. Jeff Moore: En général, en Colombie-Britannique, nous n'avons encore reçu aucune proposition de projet de transport en commun au titre du Fonds Chantiers Canada. Nous attendons de voir si nous allons recevoir quoi que ce soit sous peu de la part des municipalités de cette province.

Mme Wai Young: En outre, je me suis particulièrement intéressée à la discussion précédente au sujet de la gestion des actifs. Étant donné l'éventail des projets dans les collectivités, petites et grandes, et pour le transport en commun, de même que les eaux et les égouts, etc., si un système comme celui-ci devait être mis en place, comment envisageriez-vous sa mise en place, ou par quels organismes cela se ferait-il? S'agirait-il d'un système fédéral? Serait-il mis en place par la Fédération canadienne des municipalités? Quelqu'un a-t-il réfléchi à cela?

M. Jeff Moore: Je pense que cela dépend vraiment de la façon dont la municipalité veut considérer ce système comme une priorité. Il est certain que des associations municipales à l'échelon provincial et territorial possèdent une certaine expertise et certaines connaissances dans ce domaine, grâce auxquelles elles peuvent aider les municipalités à gérer leurs actifs. La Fédération canadienne des municipalités possède certaines connaissances dans ce domaine qui pourraient être utiles aux municipalités.

Encore une fois, comme je l'ai dit, nous pouvons offrir un soutien aux municipalités grâce aux Fonds de la taxe sur l'essence afin de les aider à renforcer leurs capacités et pour qu'elles puissent dresser un plan de gestion des actifs approprié.

Les provinces et les territoires — merci, Bodgan — possèdent également beaucoup de connaissances et certains mécanismes de soutien auxquels les municipalités ont accès pour la gestion de leurs actifs.

Mme Wai Young: À votre connaissance, combien de municipalités, de provinces ou de territoires ont établi un tel plan?

• (1630)

M. Jeff Moore: Je ne connais pas la réponse à cette question, mais la Fédération canadienne des municipalités pourrait la connaître.

Mme Wai Young: Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Vous avez deux minutes.

Mme Wai Young: C'est excellent.

Seulement pour approfondir les conversations précédentes, ce que j'ai entendu — et corrigez-moi si je me trompe —, c'était que, en réalité, nous n'avons pas un ensemble de paramètres qui sont acceptés partout pour mesurer notre déficit au chapitre des infrastructures et que cela est lié à l'élément de la gestion des actifs parce qu'il semble jouer un rôle à cet égard.

Comme il s'agit de deux éléments assez importants que nous ne semblons pas connaître au Canada, je suppose que je voudrais savoir ce que vous, en tant que représentant d'Infrastructure Canada, recommanderiez pour que l'on puisse aller de l'avant et acquérir ces connaissances, de sorte que nous puissions établir un plan d'infrastructure solide pour l'avenir.

M. Jeff Moore: Une façon dont nous pourrions le faire, ce serait en utilisant notre pouvoir fédéral pour rassembler diverses organisations. Je sais que la Fédération canadienne des municipalités travaille à un bulletin sur les infrastructures, en partenariat avec l'Association canadienne de la construction, l'Association canadienne des travaux publics et d'autres partenaires.

En 2012, on a publié un bulletin sur les infrastructures qui donnait un aperçu limité de l'état de certains des problèmes liés aux diverses infrastructures. Mais il s'agissait d'un sondage très ciblé, je dirais, parce que je crois qu'il ne ciblait que quatre catégories d'actifs, qui comprenaient les routes locales, l'eau potable, les eaux usées et peut-être un ou deux autres. Seul un nombre limité de municipalités ont répondu au sondage, qui, en fait, pourrait également présenter certains problèmes au chapitre des données.

Pour l'avenir, la FCM — en partenariat avec d'autres intervenants clés — tourne son regard vers le bulletin de 2015 sur les infrastructures aux fins duquel elle a élargi son sondage afin d'inclure plusieurs autres infrastructures. Nous espérons que nous pourrions obtenir des renseignements plus solides grâce à cette prochaine version du bulletin sur les infrastructures. Ces renseignements pourraient nous être utiles dans le cadre de certaines de nos réflexions stratégiques à mesure que nous progressons.

Mme Wai Young: Comment le Canada se compare-t-il à d'autres pays à cet égard? Sommes-nous les seuls à ne pas connaître cette information, ou bien cette ignorance est-elle pas mal la norme à l'étranger?

Mme Stephanie Tanton: Je n'en suis pas tout à fait certaine, pour être honnête avec vous. Toutefois, la chose dont il faut tenir compte dans le contexte canadien, c'est que la plupart de ces infrastructures n'appartiennent pas au gouvernement fédéral, et je pense que cela nous rend plutôt uniques. Une grande part de ces infrastructures appartient aux provinces, aux territoires et aux municipalités. Lorsqu'on effectue des comparaisons avec des pays étrangers, ce fait ajoute une complexité supplémentaire au moment de nous assurer que nous avons des données appropriées.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Mai.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être ici parmi nous aujourd'hui.

Lorsque vous étudiez des projets d'infrastructure, vous allez évaluer les retombées qui auront lieu par la suite. Lorsque M. Braid a posé une question concernant l'objectif, vous avez mentionné clairement qu'il fallait qu'il y ait, entre autres, une compétitivité économique au Canada.

Quand vous étudiez les fonds qui sont investis par les différents programmes ou directement par Infrastructure Canada, considérez-vous les retombées économiques de certains projets, c'est-à-dire la création d'emplois au Canada? Cela fait-il partie de vos évaluations?

M. Jeff Moore: Oui, certainement. C'est l'une des choses qui est évaluée quand on étudie la proposition d'une province, d'un territoire ou d'une municipalité. On va considérer les impacts sur l'économie.

Il y a également d'autres facteurs qui sont considérés. Par exemple, si c'est un réseau aquifère, on va aussi regarder les impacts dans la municipalité.

M. Hoang Mai: Quand le ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales a comparu devant ce comité, je lui ai posé des questions concernant le futur pont Champlain. Nous lui avons demandé si l'évaluation du projet comportait des critères de création d'emplois au Canada. On sait que les montants liés à ce projet vont être énormes. Le ministre a alors confirmé qu'il n'y a pas de critères d'évaluation à cet égard. Ceux qui soumissionnent pour le projet n'ont pas de bonification s'il y a davantage de création d'emplois au Canada. C'est ce que je n'arrive pas à comprendre. Si cet aspect du projet est en définitive important pour vous, pourquoi ne demande-t-on pas que la création d'emplois soit un critère à considérer lorsqu'Infrastructure Canada est responsable d'un projet?

• (1635)

[Traduction]

M. Jeff Moore: Lorsque nous évaluons nos projets, et je prendrai pour exemple le volet Infrastructures nationales, nous étudions le genre d'accroissement de l'activité économique qui découlera du projet, comment nous allons gérer les perturbations dans l'économie et comment il va accroître la productivité économique.

Dans de nombreux cas, il s'agit de la rapidité avec laquelle les gens, les biens et les services peuvent voyager, que ce soit par avion, par train, par la route ou par un port. La rapidité est très importante, car le secteur privé compte là-dessus, de nos jours, pour être plus productif.

Nous mettons davantage l'accent sur l'aspect lié à la productivité que sur l'accroissement de l'activité économique. Bien entendu, on créera toujours des emplois grâce à ces projets d'infrastructure, qu'il s'agisse d'emplois à court terme dans le domaine de la construction ou d'emplois indirects dans l'industrie des services, de même que des emplois à long terme, et il s'ensuivra des conséquences à long terme sur le produit intérieur brut.

[Français]

M. Hoang Mai: Il y a un point qui a été soulevé par l'association Manufacturiers et Exportateurs du Canada au sujet du pont Champlain. Par exemple, sur la Rive-Sud de Montréal, soit à Longueuil ou à Boucherville, on fabrique de l'acier. Si on utilisait des matériaux faits au Canada, on créerait non seulement des emplois ici, mais il y aurait également des retombées économiques directes.

Vous avez mentionné que, dans ce cas-ci, la rapidité pouvait d'une certaine façon primer sur les retombées économiques.

[Traduction]

M. Jeff Moore: Je ne parlais pas nécessairement de la rapidité avec laquelle le projet sera achevé. Il s'agissait davantage de la façon dont le projet peut entraîner un déplacement plus rapide des biens et des services. Cela dépend également de la nature du projet en tant que tel. Par exemple, si nous finançons un réseau d'eau potable, nous allons étudier le nombre de ménages qui seront raccordés à ce réseau, la qualité de l'eau ainsi que certaines des retombées économiques du projet.

M. Hoang Mai: J'ai une question qui concerne le nouveau plan Chantiers Canada. Nous avons reçu des plaintes de l'association des traversiers, qui transporte 55 millions de passagers par année et exploite des traversiers partout au pays. Le plan Chantiers Canada pose problème du fait qu'il exclut du financement les traversiers à passagers exploités en dehors des centres urbains. Pouvez-vous nous dire pourquoi?

Mme Stephanie Tanton: Si je comprends bien, rien n'empêche les exploitants de traversier d'être des bénéficiaires admissibles;

toutefois, au titre de nos catégories, les traversiers ne sont admissibles que s'ils font partie des réseaux de transport en commun. Est-ce de cela que vous parlez?

M. Hoang Mai: Oui, mais, d'après de ce que nous comprenons, ils ne peuvent pas accéder au financement du plan Chantiers Canada et, même s'ils apportent une contribution majeure à l'économie en transportant des millions de passagers, ils ne peuvent pas accéder à ce fonds. Leur plainte est liée au fait qu'ils ne répondent pas aux critères.

Mme Stephanie Tanton: Comme je l'ai dit, oui, le problème tient au fait que, actuellement, au titre de la catégorie du transport en commun, nous finançons des traversiers. Cela les oblige à faire partie d'un réseau de transport en commun, alors les traversiers qui sont en dehors de ces... Voilà mon interprétation de la question que vous soulevez.

M. Hoang Mai: Y a-t-il un plan...

Le président: Votre temps est écoulé, mais si vous êtes très bref...

M. Hoang Mai: Très brièvement, prévoit-on les inclure? Parce que je pense qu'il est important d'inclure les traversiers, même s'ils ne sont pas dans un centre urbain.

M. Jeff Moore: Nous avons maintenant un guide pour les entreprises qui montre ce qui est admissible à nos programmes et ce qui ne l'est pas. Au titre de la catégorie du transport en commun de notre programme, nous disons que nous pouvons appuyer les projets suivants:

L'infrastructure de transport en commun et le matériel roulant, ce qui comprend, sans toutefois s'y limiter, les services rapides par bus (SRB), les services de train léger (STL), les métros, les autobus, les traversiers à passagers urbains et les trains de banlieue régionaux.

• (1640)

Le président: Merci.

Monsieur Yurdiga, vous avez cinq minutes.

M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président, et je remercie les représentants d'Infrastructure Canada de leur présence aujourd'hui.

Monsieur Moore, concernant le fonds de la taxe sur l'essence, les fonds sont affectés en grande partie en fonction de la population. Quels autres critères sont utilisés pour déterminer la somme du financement qu'une municipalité reçoit?

M. Jeff Moore: C'est pas mal tout.

M. David Yurdiga: C'est tout?

M. Jeff Moore: Les sommes sont affectées au prorata de la population, oui. Les fonds circulent par notre entremise vers les provinces et les territoires, et ils les versent aux municipalités. Mais c'est entièrement fondé sur la population, sauf si...

M. Bogdan Makuc (directeur général, Intégration des programmes, Infrastructure Canada): Oui, les affectations du gouvernement fédéral aux provinces sont fondées sur la population, à l'exception des plus petites: les trois territoires et l'Île-du-Prince-Édouard, qui reçoivent un montant fixe équivalant à 0,75 % du montant total.

Mais la façon dont ils le transfèrent aux municipalités varie beaucoup, d'une province ou d'un territoire à un autre. Certaines provinces ont établi un montant minimal que chaque municipalité recevra; dans d'autres provinces, ce n'est pas le cas. En fait, il y a pas mal de différences entre la façon dont les fonds circulent à l'intérieur de chaque province et territoire. Nous pourrions passer beaucoup de temps à expliquer chaque façon de faire au cas par cas. C'est très différent, selon moi, dans le cas de presque chaque province et territoire — de légères nuances —, mais, principalement, comme l'a dit Jeff, c'est fondé sur la population.

M. David Yurdiga: La province participe-t-elle à la détermination du montant qui sera versé à une municipalité?

M. Bogdan Makuc: Les formules d'affectation sont toutes incluses dans les ententes que nous négocions et que nous signons avec chaque province et territoire. C'est une formule sur laquelle nous nous entendons.

M. David Yurdiga: C'était ce qui me préoccupait, parce qu'un grand nombre de ces petites collectivités sont un centre de service, et leur population pourrait être inférieure à 1 000 habitants, mais, ce qui arrive, c'est qu'on sert une région de 20 000 habitants. Elles subissent beaucoup de pression pour ce qui est d'offrir les infrastructures nécessaires pour répondre aux besoins. C'est pourquoi j'ai posé cette question, parce que certaines municipalités se sont dites préoccupées à cet égard.

Passons à autre chose, mais encore au sujet du fonds de la taxe sur l'essence, qui d'autre est admissible? Les Premières Nations le sont-elles? Les établissements métis sont-ils admissibles au fonds de la taxe sur l'essence?

M. Bogdan Makuc: Au titre du fonds de la taxe sur l'essence, un montant d'affectation est retiré du programme d'entrée de jeu, et il est versé à Affaires autochtones et Développement du Nord Canada pour la gestion des groupes dans les réserves, pour les Premières Nations des réserves. Cet argent est géré à l'extérieur de notre ministère, pas seulement par le truchement du fonds de la taxe sur l'essence. Des affectations sont retirées d'autres programmes également, au titre du volet des infrastructures provinciales et territoriales et du VIN.

Au-delà de cela, le fonds de la taxe sur l'essence que nous versons ensuite aux provinces et qui circule jusqu'aux municipalités est versé aux municipalités de la façon définie par chaque province et territoire. Ils décident qui sont les bénéficiaires à l'intérieur de la province ou du territoire.

La collaboration et le fait de travailler ensemble pour tenter de régler certains des problèmes que vous avez mentionnés au sujet des très petites administrations est une chose qui est encouragée au titre du fonds de la taxe sur l'essence. Nous savons que certaines provinces — et la Saskatchewan est un excellent exemple — encouragent les petites municipalités à travailler ensemble, que ce soit avec des nations autochtones ou avec d'autres groupes, pour tenter de promouvoir les infrastructures qui ont du sens à l'échelon régional.

M. David Yurdiga: J'ai déjà travaillé dans le milieu municipal, et certaines des petites collectivités... en tant que comté, nous partageons les coûts liés aux infrastructures parce que nous reconnaissons l'importance d'aider nos partenaires, puisque nous sommes une communauté — une collectivité à l'intérieur d'une collectivité — alors on aime toujours s'occuper les uns des autres. Certaines collectivités le font, et d'autres pas, mais c'est ce qui me préoccupait.

Passons aux projets de PPP; dans quelle mesure le programme est-il une réussite? Y a-t-il beaucoup de programmes de PPP qui sont mis en oeuvre, disons, en Alberta?

M. Jeff Moore: C'est drôle que vous posiez cette question, car le premier projet que nous avons approuvé au titre du Nouveau Fonds Chantiers Canada était un projet de PPP: le projet de rail léger d'Edmonton. C'était notre premier, et c'est notre seul jusqu'ici. Il y en aura d'autres. Nous espérons qu'il y en aura d'autres.

La façon dont nous traitons les PPP par le truchement du Fonds Chantiers Canada, c'est que nous étudions les projets qui atteignent un seuil de 100 millions de dollars en ce qui concerne le coût total du projet. Une fois qu'on atteint ce seuil, nous effectuons une évaluation relative au PPP pour voir si le projet serait viable en tant que PPP. Cela signifie que nous devons procéder à une évaluation de l'admissibilité du promoteur, nous assurer que nous effectuons presque une évaluation initiale, puis, si les conditions sont favorables à un PPP, nous effectuons une analyse des options d'approvisionnement qui nous indiquera le genre de mode d'approvisionnement qui conviendrait le mieux à ce type de projet.

Si l'analyse montre qu'il s'agira d'un PPP, cela aura une incidence sur notre ratio de partage des coûts. Dans la plupart des cas, nous partagerons les coûts à 33 % d'un projet. S'il s'agit d'un PPP, ce sera à 25 %.

• (1645)

M. David Yurdiga: Encore au sujet des PPP, qu'est-ce qui peut être admissible à ce genre de partenariat? Est-ce n'importe quel type d'infrastructure, ou bien seulement les programmes qui ne sont pas admissibles au titre d'autres programmes?

M. Jeff Moore: Encore une fois, tout dépend de la situation. Chaque projet est évalué au cas par cas. Certaines catégories d'actifs affichent un meilleur rendement en tant que PPP que d'autres. Cela dépend également de la taille. Plus un projet est important, plus il pourrait être viable en tant que PPP. C'est pourquoi nous utilisons le seuil de 100 millions de dollars pour le coût total du projet. Encore une fois, tout dépend du projet et de ce qu'il suppose.

Le président: Merci.

Monsieur Komarnicki, vous avez cinq minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci.

Nous entendons beaucoup parler du déficit des infrastructures — quoi que cela puisse vouloir dire —, et les estimations varient grandement. Je vois dans votre déclaration que, d'après des sondages publiés entre 1996 et 2012, il a été estimé que l'ampleur du déficit des infrastructures municipales se situait entre 44 et 238 milliards de dollars. C'est tout un écart, et on ne peut pas vraiment se fier là-dessus. À mon sens, un déficit des infrastructures devrait être une situation où, par exemple, vous devez remplacer un actif, mais ne l'avez pas fait à la fin de sa vie utile, alors vous êtes dans un genre de situation déficitaire. Par conséquent, la plupart des municipalités amortissent leurs infrastructures de base, qu'il s'agisse d'une conduite d'eau, d'un égout ou d'une usine de traitement des eaux usées. Le vieillissement de ces infrastructures a peut-être une certaine importance.

Lorsque je regarde votre déclaration préliminaire, vous avez parlé de l'âge moyen des infrastructures de base au cours des 10 dernières années, et vous montrez une réduction de 2,8 années. Au moins, cela m'indiquerait que nous faisons des progrès. Dans la même veine, si on regarde les dépenses du GP liées aux infrastructures de base par rapport au PIB, si elles augmentent, c'est bon signe.

Lorsqu'on regarde la somme d'argent qu'on a dépensée — dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit que le taux est passé de 2,5 % dans les années 1990 à 13 % à son sommet —, on peut dire qu'il s'agit d'un progrès.

Comment en arrivez-vous à la formule qui permet de calculer le vieillissement des infrastructures publiques de base? Où obtenez-vous vos renseignements? Que veulent-ils dire? Comment assemblez-vous l'âge particulier d'un projet d'infrastructure dans l'ensemble du pays? Pourriez-vous me donner un peu plus de détails à ce sujet?

M. Jeff Moore: En ce qui concerne l'âge moyen des infrastructures, les meilleures données dont nous disposons sont celles de Statistique Canada. Cet organisme utilise plusieurs variables clés pour déterminer la moyenne d'âge, comme le total des investissements dans les infrastructures publiques, l'année de l'investissement et le stock de capital brut de fin d'année. Ce dernier est calculé en fonction non pas du nombre d'unités, mais de la valeur. C'est la valeur des actifs que vous possédez qui joue dans le calcul, pas le nombre.

M. Ed Komarnicki: S'agit-il en quelque sorte d'une façon objective de déterminer comment se porte votre stock à un moment donné?

M. Jeff Moore: Oui.

M. Ed Komarnicki: Alors nous savons, en ce qui concerne les infrastructures, que la situation a évolué pour le mieux, du moins à l'égard de mesure.

M. Jeff Moore: Oui, en particulier, comme je l'ai déjà dit, pour certaines catégories d'actifs. Les infrastructures touchant les routes, le transport en commun, l'eau, les eaux usées, les ponts, la culture et les loisirs sont autant de catégories d'actifs où la moyenne d'âge semble avoir diminué.

M. Ed Komarnicki: Ce qui m'amène, je suppose, à parler des infrastructures et des actifs principaux, surtout les actifs relevant des administrations municipales. Le financement doit être dirigé vers cet échelon si l'on veut diminuer l'âge de l'actif ou réaliser des progrès à cet égard. Pour ce qui est du Fonds de la taxe sur l'essence, seriez-vous d'accord pour dire qu'il s'agit d'une solution directe pour alléger le déficit relatif aux infrastructures — quel qu'il soit —, du fait que les fonds sont distribués à toutes les collectivités en fonction du nombre d'habitants, pour s'occuper du large éventail d'actifs principaux que vous avez mentionnés?

M. Jeff Moore: Il s'agit effectivement d'un des outils à notre disposition pour remédier à certaines de ces situations et peut-être, espérons-le, réduire l'âge des infrastructures.

Encore...

• (1650)

M. Ed Komarnicki: De fait, si on s'attarde aux municipalités, on se rend compte que chacune est aux prises avec des problèmes liés aux eaux usées, aux usines de traitement des eaux, aux canalisations d'eau et d'égout et aux routes. Toutes les municipalités ont des problèmes. L'une d'elles pourrait décider de construire de sa propre initiative une usine de traitement des eaux lui coûtant 1 million de dollars, alors qu'une autre municipalité pourrait tirer parti d'un programme entré en vigueur par la suite et ainsi recevoir les deux tiers du financement des gouvernements provincial et fédéral — un tiers chacun — afin de construire la même usine de traitement des eaux, ou une autre usine d'installation.

On règle le problème d'une municipalité, mais pas celui d'une autre. La beauté des Fonds de la taxe sur l'essence est qu'on donne aux collectivités la possibilité de décider par elle-même ce qui doit

être fait, tout en sachant qu'un jour, on va régler les problèmes liés aux usines de traitement des eaux, aux routes, aux égouts, aux canalisations d'eau, etc.

Convenez-vous que nous pourrions agir directement et très positivement sur le déficit de l'infrastructure, quel qu'il soit, en percevant la taxe sur l'essence de façon permanente et en assurant la prestation d'un éventail complet de services de base?

M. Jeff Moore: C'est direct, c'est positif et cela procure également aux municipalités une source prévisible de financement afin qu'elles sachent ce qui les attend.

M. Ed Komarnicki: Dans le cadre du volet visant les petites collectivités, lequel représente 1 milliard de dollars du Fonds Chantiers Canada, les municipalités peuvent présenter une demande, et, si je comprends bien ce que vous avez dit, c'est la province qui, au bout du compte, décide où va l'argent.

Sur 15 municipalités qui présentent une demande, seulement une est retenue. Il en reste 14 qui doivent remédier au problème d'une façon ou d'une autre et qui, incapables d'agir, vont peut-être remettre cela à plus tard. Conséquemment, ne croyez-vous pas que les municipalités voudraient que ce fonds de 1 milliard de dollars qui leur est destiné soit réparti parmi toutes les municipalités au prorata de la population, comme c'est le cas pour le Fonds de la taxe sur l'essence?

Le président: La question était pour vous, alors veuillez y répondre, je vous prie.

M. Jeff Moore: Oui, absolument, il s'agirait en effet d'un autre outil à la disposition des municipalités. J'ajouterais également qu'elles peuvent présenter une demande dans le cadre du sous-volet Projets nationaux et régionaux du volet Infrastructures provinciales-territoriales, qui représente 9 milliards de dollars, si elles peuvent démontrer que le projet a une portée régionale.

Un bon exemple serait trois petites collectivités qui se regroupent afin de mettre en place un nouveau système d'alimentation en eau potable.

M. Ed Komarnicki: L'important, c'est de réaliser des progrès.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Kellway, vous avez cinq minutes. Nous allons commencer le prochain tour, et j'accorderai cinq minutes au plus à chacun afin que tout le monde puisse prendre la parole.

M. Matthew Kellway: Bien sûr, c'est compris, monsieur le président. Merci.

Je pourrais peut-être résumer un peu ce que nous avons entendu aujourd'hui. Le Nouveau Fonds Chantiers Canada vise à renforcer la compétitivité économique du Canada, mais ce sont les provinces et les territoires qui déterminent comment atteindre cet objectif, c'est-à-dire quels projets doivent avoir la priorité.

M. Jeff Moore: À l'exception du volet Infrastructures nationales, lequel est dirigé directement par l'intermédiaire d'Infrastructure Canada, c'est exact. En ce qui concerne le Fonds des petites collectivités et les Projets nationaux et régionaux du volet Infrastructures provinciales-territoriales, ce sont vraiment les provinces et les territoires qui orientent ces composantes en nous indiquant quels sont leurs projets prioritaires.

M. Matthew Kellway: Pouvez-vous me rafraîchir la mémoire? Est-ce bien le volet Infrastructures nationales qui relève entièrement d'Infrastructure Canada?

M. Jeff Moore: Absolument. C'est un programme fondé sur le mérite. On nous propose des projets, nous les évaluons en fonction de leur mérite, puis nous prenons des décisions.

M. Matthew Kellway: Qui vous soumet des projets?

M. Jeff Moore: Les projets peuvent être proposés par le secteur privé, une administration portuaire canadienne, un organe du secteur public comme une province, un territoire ou une municipalité, ainsi que par les Premières Nations...

M. Matthew Kellway: Mais cela est quand même fondé sur un processus de demande. D'autres personnes vous suggèrent des projets.

Avez-vous une politique interne qui définit les priorités que vous devez suivre au chapitre de l'investissement dans les infrastructures au Canada et des objectifs à atteindre en matière de compétitivité économique?

M. Jeff Moore: Bien évidemment, nous filtrons les projets en fonction de leur contenu et de ce qu'ils supposent. Dans le cadre du volet Infrastructures nationales, nous nous intéressons beaucoup aux autoroutes et aux routes principales ainsi qu'aux infrastructures ferroviaires, aux aéroports locaux et régionaux et aux installations maritimes. Ces projets peuvent apporter une contribution assez importante à l'économie. Il en va de même pour les infrastructures servant à l'atténuation des catastrophes, puisqu'un bon projet de ce genre peut aider à endiguer les pertes et les préjudices économiques.

Le transport en commun fait également partie des catégories admissibles, puisqu'il contribue, entre autres, à réduire les embouteillages dans les villes. Quand nous évaluons un projet, nous regardons comment il va stimuler l'activité économique. Le projet aura-t-il des retombées à l'extérieur de sa province ou de son territoire? Va-t-il également stimuler la productivité économique?

• (1655)

M. Matthew Kellway: Il me semble, d'après cette liste, que ce sont surtout les projets liés au transport et au transport en commun que vous considérez comme une priorité nationale pour renforcer la compétitivité économique du Canada.

M. Jeff Moore: Oui, par exemple, nous avons accordé du financement au Port de Montréal pour des activités d'agrandissement.

M. Matthew Kellway: Sur cette base, donc, d'un point de vue stratégique, qu'est-ce qui détermine le niveau de financement de ces fonds? Par exemple — je suis un député de Toronto, et nous évoquons tout le temps ce chiffre, parce qu'il stupéfait la plupart des Torontois —, on estime que les bouchons de circulation entraînent une perte de productivité annuelle de 6 à 11 milliards de dollars à Toronto. Il semblerait donc qu'un important investissement est nécessaire au chapitre du transport en commun à Toronto.

À votre avis, d'un point de vue stratégique, comment détermine-t-on le montant qu'il faut accorder à un fonds d'infrastructures afin d'atteindre les objectifs de ce fonds? Avez-vous des politiques relatives au niveau de financement?

M. Jeff Moore: En ce qui concerne les programmes, globalement, la décision revient au gouvernement. En bons fonctionnaires, nous allons mettre en oeuvre les décisions prises conformément au niveau de financement qui nous est accordé.

M. Matthew Kellway: Mais, en tant que responsables des politiques, que dites-vous ou que recommandez-vous par rapport à cela?

M. Jeff Moore: Encore une fois, tout se résume au processus budgétaire et aux recommandations qui en découlent. Essentiellement, nous mettons en oeuvre toute politique élaborée de cette façon.

M. Matthew Kellway: Avez-vous une politique interne relative à la gestion des actifs, par exemple? J'ai été un peu surpris par la déclaration selon laquelle « l'amélioration de la situation économique a [...] jeté les bases d'un changement radical en matière d'investissement dans les infrastructures publiques ».

J'ai l'impression que les ingénieurs feraient une crise cardiaque s'ils entendaient cela, car je crois que les responsables de la gestion des actifs diraient qu'il ne faut pas simplement attendre le redressement de l'économie. Il y a peut-être aussi des économistes qui diraient exactement la même chose. On n'attend pas une reprise économique pour maintenir l'investissement dans les actifs.

Devriez-vous bénéficier d'une forme ou d'une autre de recommandations de financement quant à la gestion des actifs? Avez-vous quelque chose à dire à ce propos?

M. Jeff Moore: En ce qui concerne la gestion des actifs, nous devons continuer d'y travailler par l'intermédiaire du Fonds de la taxe sur l'essence. D'ailleurs, nous avons une catégorie de renforcement des capacités, et nous encourageons les municipalités à continuer de tirer parti de ce volet de renforcement des capacités, puisqu'il leur fournit de la souplesse au chapitre de l'amélioration de la gestion de leurs actifs.

Encore une fois, nous avons exercé le pouvoir de convocation du gouvernement fédéral pour rassembler les provinces, les territoires, les associations municipales et d'autres intervenants pour discuter franchement de la gestion des actifs, des pratiques exemplaires actuelles et des obstacles à surmonter ainsi que pour essayer d'établir d'un forum où nous pourrions communiquer les pratiques exemplaires aux autres municipalités, soit directement ou par l'intermédiaire de la Fédération canadienne des municipalités, afin qu'elles comprennent bien quelles sont les bonnes pratiques de gestion des actifs et comment les mettre en oeuvre.

Le président: Merci.

Monsieur McGuinty, vous avez cinq minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

J'aimerais aborder la question des conditions préalables au transfert de fonds du gouvernement fédéral vers un autre ordre de gouvernement en vue de la mise en oeuvre de projets d'infrastructure.

Mais avant tout, monsieur Moore, on vous a posé plus tôt des questions par rapport à l'emploi. Quels renseignements vous fournissent-ils? Qu'exigez-vous des bénéficiaires en matière d'emploi? Quelle information vous fournit-on? Recevez-vous de l'information précise à l'égard de la création d'emplois?

M. Jeff Moore: Ce que nous faisons, si on revient aux documents que nous fournissons aux gens — nous cherchons certains résultats escomptés. Prenons par exemple, disons, le transport en commun. Un projet relatif au transport en commun nous est présenté, et nous allons vérifier en quoi ce projet va réduire les embouteillages, par exemple.

• (1700)

M. David McGuinty: Je comprends tout ça. Pendant mes cinq minutes, je veux parler du travail et de l'emploi en particulier. Quel genre de mesures, d'analyses ou de chiffres liés aux emplois obtenez-vous des bénéficiaires?

M. Jeff Moore: Voulez-vous...?

M. David McGuinty: Ce n'est pas grave si la réponse est qu'il n'y a rien de particulier par rapport à l'emploi.

M. Jeff Moore: Oui, il n'y a aucune condition quant à l'emploi.

M. David McGuinty: D'accord.

M. Jeff Moore: Nous examinons essentiellement les résultats clés, par exemple, dans le cas du transport en commun, quant aux embouteillages, à l'achalandage, à la sécurité et à la mobilité.

M. David McGuinty: Je pose la question à cause de ce que le ministre a affirmé lorsqu'il a parlé au comité le 10 mars. Je le cite:

Nous nous sommes engagés à mettre en service le nouveau pont sur le Saint-Laurent d'ici 2018 et à terminer le reste du projet de corridor d'ici 2020. On s'attend à ce que le projet crée 30 000 emplois...

Beaucoup se sont montrés sceptiques face à cette déclaration, et vous venez de confirmer, finalement, que le ministre n'est pas en mesure d'affirmer une telle chose, puisqu'il n'y a pas de conditions liées au financement de ce genre de projet précis.

J'aimerais poser ma deuxième question.

M. Jeff Moore: Quand même, c'est un projet particulier.

M. David McGuinty: En avez-vous l'analyse?

M. Jeff Moore: Nous ne participons pas à ce projet, pas moi personnellement.

M. David McGuinty: Je vois, mais le ministère, si.

M. Jeff Moore: Le ministère, oui. Mais je ne peux pas parler des emplois dans ce contexte.

M. David McGuinty: Pouvez-vous obtenir l'analyse sur laquelle repose cette annonce de 30 000 emplois? Y avez-vous accès, et pouvez-vous la procurer au comité?

M. Jeff Moore: Je vais devoir vérifier si c'est possible.

La différence entre le pont et les autres programmes est que ces derniers sont des programmes de paiements de transfert, alors les conditions pourraient s'avérer différentes...

M. David McGuinty: D'accord.

M. Jeff Moore: ... de celles qui s'appliquent au projet d'investissement PPP administré par le ministère.

M. David McGuinty: J'aimerais aborder le second thème lié aux conditions, à savoir la question de la publicité.

Demandez-vous aux provinces et aux municipalités qui reçoivent des fonds du gouvernement fédéral d'annoncer les investissements du gouvernement fédéral dans les projets?

M. Bogdan Makuc: Certainement. En ce qui concerne le Fonds de la taxe sur l'essence, nous travaillons avec les provinces et les municipalités pour veiller à ce qu'il y ait éventuellement — mais pas dans tous les cas — des panneaux d'affichages ou d'autres indications qui montrent la contribution de tous les partenaires d'un projet.

M. David McGuinty: Et qui paie pour cela?

M. Bogdan Makuc: Cela dépend du programme, mais, en général, les frais sont partagés dans le cadre du programme. Il s'agit d'un coût admissible.

M. David McGuinty: Cela nous pose un problème, puisque tous les Canadiens ont vu au moins un des 9 850 panneaux d'affichage érigés aux quatre coins du pays, qui ont coûté presque 30 millions de dollars. Nous essayons de mieux comprendre qui paie pour cela.

Il y a plusieurs années, la Ville d'Ottawa a dû installer toutes sortes de panneaux, ces panneaux bleus personnalisés que nous avons tous vus. J'ai écrit au maire d'Ottawa pour lui demander qui avait payé pour cela. Il m'a répondu que la Ville d'Ottawa y avait été contrainte, car il s'agissait d'une condition pour obtenir de l'argent pour le projet d'infrastructures. Le gouvernement conservateur fédéral a forcé la Ville d'Ottawa à dépenser 50 000 \$ pour installer ces panneaux d'affichage.

En quoi, dans la pratique, cela sert-il les Canadiens qui trouvent obscène, franchement, ce genre de dépenses pour la publicité et les panneaux d'affichage? Les Canadiens demandent pourquoi le gouvernement a dépensé à ce jour 30 millions de dollars en panneaux d'affichage, selon les estimations les plus prudentes. Comment est-ce que cela fonctionne?

Le président: Voulez-vous qu'il réponde à la question?

M. David McGuinty: Oui, bien sûr. Nous voulons une réponse, monsieur.

M. Jeff Moore: Dans certains cas, l'affichage fait partie des coûts admissibles dans le cadre d'un projet. Il est possible que le bénéficiaire paye une partie du coût du panneau. Dans d'autres cas, nous allons payer nous-mêmes, d'après ce que je comprends.

M. David McGuinty: D'accord, mais toujours l'argent des contribuables?

Le président: Laissez-le finir la question.

M. David McGuinty: Toujours l'argent des contribuables...?

Le président: Votre temps de parole est écoulé, alors laissez-le finir la question.

M. Jeff Moore: Ce serait dans le cadre de notre programme de paiements de transfert, s'il s'agit d'un coût admissible au titre de notre programme de paiements de transfert. Le financement pour les panneaux provient du programme de paiements de transfert, potentiellement pas la totalité des panneaux puisque nous partageons les coûts. Certains éléments des coûts de la signalisation pourraient également provenir de la province, du territoire et/ou de la municipalité également, si nous supposons, par exemple, le partage des coûts à un tiers, un tiers et un tiers d'un projet.

Le président: Merci.

Monsieur Braid, vous avez cinq minutes.

M. Peter Braid: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aime voir des panneaux du Plan d'action économique dans ma circonscription. Je sais que mes commettants l'apprécient quand ils constatent que des ordres de gouvernement travaillent ensemble.

Il y a également...

Ça va, monsieur McGuinty? Vous voulez de l'eau?

• (1705)

M. David McGuinty: Je m'étouffe simplement en entendant ce commentaire ridicule.

M. Peter Braid: Au sujet de la question des emplois, lorsqu'on investit dans l'infrastructure, des emplois sont créés dans l'industrie de la construction, dans les métiers, dans l'ingénierie, etc. Si je ne m'abuse, n'y a-t-il pas une formule que l'un d'entre vous connaît peut-être, où un investissement x dans les fonds consacrés aux infrastructures équivaut à un nombre y d'emplois? Quelqu'un parmi vous n'est-il pas rompu à l'utilisation de cette formule et peut-il nous dire quelle est la formule? Le savez-vous?

M. Jeff Moore: Statistique Canada utilise une formule. Le ministère utilise une équation de modélisation pour déterminer le nombre d'emplois créés selon l'investissement effectué. J'ai, ici présente, ma prétendue experte qui pourrait en savoir un peu plus à ce sujet.

Mme Stephanie Tanton: J'ajouterai seulement qu'il est plutôt difficile de pouvoir montrer avec certitude le nombre d'emplois créés grâce aux sommes consacrées à l'infrastructure. Bien sûr, il existe des méthodologies, mais, à mon avis, c'est la fiabilité de ces chiffres qu'il est plutôt difficile d'établir.

M. Jeff Moore: Il existe de nombreux modèles, mais ils ont tous leurs limites.

M. Peter Braid: Il y a donc une formule quelconque à Statistique Canada, n'est-ce pas?

M. Jeff Moore: Oui, et si elle produit des chiffres, vous devriez probablement émettre deux mises en garde à cet égard.

M. Peter Braid: D'accord.

Au chapitre du volet Infrastructures provinciales-territoriales, le VIPT, les provinces doivent établir l'ordre de priorité des projets avant de s'adresser au gouvernement fédéral. Y a-t-il des provinces plus avancées que d'autres au pays au titre du VIPT dans le cadre du Nouveau Plan Chantiers Canada?

M. Jeff Moore: Oui, je dirais que certaines sont plus avancées que d'autres, absolument.

M. Peter Braid: Pourquoi? Pourquoi certaines sont-elles plus avancées que d'autres?

M. Jeff Moore: Des défis se sont présentés en cours de route. Le Nouveau Fonds Chantiers Canada est maintenant opérationnel depuis un an environ. Des élections ont eu lieu dans certaines provinces et dans certains territoires, des changements sont survenus sur le plan du leadership, ainsi de suite. Cela a donné lieu à une transition dans la réflexion et l'établissement des priorités entourant les projets. Dans certains cas, nous avons dû attendre d'obtenir un signal clair des autres administrations au sujet de leurs priorités.

Au final, une chose importe, c'est que nous ayons des partenariats solides en place avec les provinces et les territoires. Nous comptons sur eux afin qu'ils nous fassent part de leurs priorités. Nous travaillons au rythme des provinces et des territoires et nous nous efforçons de respecter leur réflexion et leurs priorités actuelles.

M. Peter Braid: Excellent. Je vous remercie.

La question de la fréquence croissante des inondations a été soulevée. Pourriez-vous confirmer que l'atténuation des catastrophes fait partie d'une catégorie admissible au titre de chaque volet du Nouveau Plan Chantiers Canada? Est-ce exact?

M. Jeff Moore: Oui, c'est exact.

M. Peter Braid: Excellent.

En dernier lieu, lorsque Infrastructure Canada, lorsque le gouvernement du Canada, participe à un projet dans le cadre du Nouveau Plan Chantiers Canada, pourriez-vous expliquer le fonctionnement du processus de remboursement à la municipalité?

M. Bogdan Makuc: Bien sûr.

En règle générale, nous concluons un accord avant de pouvoir procéder à des paiements ou à des remboursements. Cette condition doit toujours être respectée. Une municipalité ira de l'avant et mettra en oeuvre le projet, la construction sera amorcée, et les responsables soumettront la documentation appropriée à notre organisation, Infrastructure Canada. Nous procédons à des examens, nous nous

assurons d'avoir les renseignements appropriés et nous émettons un paiement. C'est un processus assez simple.

M. Peter Braid: Mais c'est uniquement après le début des travaux et l'atteinte d'étapes clés. Est-ce exact?

M. Bogdan Makuc: Oui, c'est bien l'approche.

M. Peter Braid: Selon la nature et l'ampleur du projet ou des projets au pays, c'est ce qui déterminera notre niveau d'investissement dans le cadre du processus d'examen des prévisions budgétaires, par exemple, ou le processus budgétaire. N'est-ce pas exact?

M. Bogdan Makuc: Oui.

M. Peter Braid: Donc, la nature des projets, l'ampleur, la complexité ainsi que la présentation de la demande par la municipalité et le moment choisi pour le faire détermineront les sommes qui lui seront remboursées.

M. Bogdan Makuc: Oui. Nous travaillons avec les promoteurs des projets et nous avons des accords avec eux. Ils nous disent quelles sont leurs dépenses prévues. Nous intégrons ces données dans notre processus d'examen des prévisions budgétaires afin de pouvoir déterminer le niveau approprié de financement requis pour le ministère au cours de l'année qui suit.

M. Peter Braid: Fascinant.

● (1710)

Le président: Monsieur Watson, vous avez cinq minutes.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Vous avez présenté de l'information au comité. Est-ce votre graphique ici, présenté au comité?

M. Jeff Moore: Oui.

M. Jeff Watson: Bien.

Pour ceux qui ne peuvent pas assister aux débats aujourd'hui, il s'agit d'un graphique provenant d'Infrastructure Canada et du ministère des Finances qui porte sur les dépenses fédérales pour les infrastructures provinciales, territoriales et municipales. Il commence en 1990-1991 et se poursuit jusqu'en 2022-2023.

Du côté gauche du graphique, de 2006 environ remontant à 1990, j'ai remarqué qu'il y a peu de dépenses affectées aux infrastructures. Vers 1995, il y a une petite pointe qui correspond à une brève montée en flèche de l'infrastructure fédérale lorsque les libéraux étaient au pouvoir.

On a ensuite instauré des politiques sur la cession de l'exploitation des aéroports faisant partie de l'infrastructure fédérale en 1995, sans investissement. Je sais que la privatisation du CN a eu lieu dans les années 1990. Il y a eu une politique maritime nationale en 1995 en vue de céder les ports sous responsabilité fédérale aux municipalités régionales et locales; encore une fois, aucun investissement n'a été consenti. On voulait peut-être s'assurer que le gouvernement fédéral n'aurait pas à dépenser. Il s'agissait peut-être d'une décision stratégique des libéraux à l'époque. Toutefois, une approche stratégique très délibérée et différente a été adoptée, si j'interprète le graphique de façon appropriée, en particulier à partir de 2006, et cette tendance, par l'entremise du Plan Chantiers Canada et du Nouveau Plan Chantiers Canada par la suite, a donné lieu à un investissement fédéral massif, atteignant un sommet en 2022-2023, soit environ 6 milliards de dollars cette année-là, selon les estimations.

Mon interprétation est-elle correcte, monsieur Moore?

M. Jeff Moore: Oui.

M. Jeff Watson: Bien. Alors les décisions politiques délibérées du présent gouvernement sont résolument différentes du fait qu'elles abordent les besoins en matière d'infrastructures et qu'elles assument une ferme responsabilité fédérale. C'est bien.

J'espère que le graphique se trouvera dans un rapport émanant du présent comité, monsieur le président.

Je sais que M. McGuinty a mentionné quelque chose à propos de la signalisation. J'ai une photo de l'un des panneaux du Fonds de la taxe sur l'essence. J'ai remarqué que, pour la réfection du pont 104703, route Mole/route de comté n° 12, les partenaires sont le Canada, la Ville d'Essex et le gouvernement de l'Ontario; de plus, il est indiqué que le projet est administré par l'Association des municipalités de l'Ontario.

Pour quiconque se demande de quelle façon les impôts sont réellement utilisés, il y a quatre partenaires concernés dans le Fonds de la taxe sur l'essence. Je pense que c'est une assez bonne pratique de transparence pour les projets. Êtes-vous d'accord, monsieur Moore?

M. Jeff Moore: Cela identifie assurément les partenaires financiers.

M. Jeff Watson: Nous avons également une responsabilité liée à la façon dont l'argent est dépensé et qui garantit que chacun sait que le Fonds de la taxe sur l'essence compte de multiples partenaires, même si la décision associée au projet revient à une municipalité en particulier. Je pense que c'est là un bon partenariat et un partenariat fort, si l'on peut dire.

Nous avons suivi... Le graphique que j'examinais, qui fait état des dépenses fédérales. Manifestement, il s'agit de dépenses publiques. Avons-nous une idée du montant de capital privé que nous attirons dans l'infrastructure publique? Quelle est la tendance à cet égard? Obtenons-nous un financement plus élevé du secteur privé dans les infrastructures parce que nous y investissons des fonds publics? Comment cette tendance se dessine-t-elle, par exemple, pour 2022-2023? Comment pouvez-vous nous aider à comprendre en quoi consiste la tendance de l'investissement du secteur privé dans l'infrastructure?

M. Jeff Moore: Nous n'avons pas cette information, mais dans l'ensemble, nous visons à financer l'infrastructure publique qui appartient aux municipalités, aux provinces ou aux territoires ou qui est exploitée par celles-ci. Curieusement, le secteur privé est admissible, au moins au titre du volet Infrastructures et du VIPT également. Nous devons cependant attendre.

• (1715)

M. Jeff Watson: À un moment donné, nous aurons une référence historique qui nous permettra de suivre la tendance.

M. Jeff Moore: À un moment donné, nous espérons avoir un bilan quelconque sur la façon dont nous influençons l'investissement du secteur privé et ce genre d'infrastructure.

M. Jeff Watson: Monsieur Moore, je vous remercie.

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

M. Mike Sullivan: Merci encore, monsieur Moore.

Le Nouveau Plan Chantiers Canada de 10 ans existe depuis le printemps de 2013, d'après la petite ligne sur le graphique ici, que M. Watson montrait pour les caméras.

Pouvons-nous obtenir les données depuis ce temps: les demandes présentées, les demandes approuvées, les montants demandés, la valeur totale de chacun des projets et s'il s'agissait ou non de PPP?

M. Jeff Moore: Cela devrait être relativement facile à fournir.

M. Mike Sullivan: À partir de 2013. Je ne cherche pas à voir au-delà, mais seulement depuis le Nouveau Plan de 10 ans... qui a présenté des demandes et combien...

M. Jeff Moore: Combien d'argent ils ont reçu...?

M. Mike Sullivan: Combien ils ont demandé, combien ils ont obtenu et quelle est la valeur totale de chacun des projets. Pour les projets fédéraux, provinciaux, territoriaux et communautaires. Manifestement, les quatre types sont visés.

M. Jeff Moore: Et si c'était dans le cadre d'un PPP... je crois comprendre.

M. Mike Sullivan: Et si c'était dans le cadre d'un PPP, exactement.

Vous avez mentionné la disponibilité du secteur privé, des entreprises privées qui sont admissibles durant la période visée par les mesures de stimulation. J'ai effectué une recherche dans ma propre circonscription et découvert qu'une usine de conditionnement de la viande avait obtenu de l'argent du Fonds de stimulation. Est-ce ce à quoi vous faites référence? L'usine a obtenu 2 millions de dollars. Seulement 5 millions de dollars ont été dépensés dans la circonscription, et 2 millions de dollars sont allés à une usine de conditionnement de la viande pour améliorer son équipement. Infrastructure Canada a-t-il dépensé cet argent?

M. Jeff Moore: Probablement pas. Je peux seulement supposer qu'il s'agissait peut-être d'Agriculture et Agroalimentaire Canada ou de l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

M. Mike Sullivan: Il s'agissait de dépenses consacrées aux mesures de stimulation. C'est de cette façon...

Une voix: Quelle était la taille du panneau?

M. Mike Sullivan: C'est réellement une bonne question.

Les 3 millions de dollars restants qui ont été dépensés dans ma circonscription s'appliquaient au projet de remplacement d'une canalisation principale de la Ville de Toronto; il s'agissait donc d'un grand projet qui a été divisé, et ma circonscription avait accès à 3 millions de dollars.

Vous avez parlé d'encourager la présentation de projets. Est-ce comme les 600 millions de dollars avancés pour le prolongement du métro de Scarborough qui sont sortis de nulle part? Tout à coup, il y avait 600 millions de dollars. Il y avait eu une annonce auparavant. La province ne le demandait pas, la ville le demandait, et il y a une dispute entre la province et la ville à propos du type de financement et du type de projet qui irait de l'avant.

On a alors annoncé l'octroi de 600 millions de dollars à la ville, et nous croyons comprendre que cette somme est toujours flottante dans un budget, quelque part. Est-ce de ce genre de choses dont vous parlez lorsque vous dites que vous encouragez la présentation de projets?

M. Jeff Moore: Bon, nous encourageons toujours la présentation de projets, et c'est la dynamique dans laquelle nous évoluons avec les provinces et les territoires. Nous les encourageons à présenter leurs projets prioritaires le plus rapidement possible afin que nous puissions commencer à les évaluer et à prendre des engagements en matière de financement.

Comme je l'ai dit, nous travaillons essentiellement au rythme des provinces et des territoires, mais nous participons assez régulièrement avec eux et toujours dans l'optique de faire avancer des projets que nous croyons admissibles dans le cadre de nos programmes.

M. Mike Sullivan: Je reviendrai à ma dernière question de tout à l'heure, l'électrification du système de GO Transit, et en particulier la liaison air-rail, qui constituait, en partie, un projet d'infrastructure fédérale à l'époque. Il s'est maintenant transformé en un projet de 1,5 milliard de dollars et, jusqu'à présent, pour ce que j'en sais, il n'y a pas eu de demande précise de la province relativement à l'électrification pour ce qui est de ce projet en particulier. Vous avez mentionné SmartTrack, et je ne parle pas de SmartTrack. Je parle du fait que nous allons être la seule ville de la planète qui a un train diesel menant à son aéroport. La province n'a-t-elle pas présenté une demande à ce sujet?

• (1720)

M. Jeff Moore: En ce qui a trait à la liaison air-rail, autant que je sache, il s'agissait d'un projet appuyé par Transports Canada, et vous devriez donc en parler avec ces gens.

Pour ce qui est du projet de transport en commun auquel vous faisiez référence, encore là, nous n'avons pas vu la présentation complète du projet. Nous attendons toujours que la municipalité, les provinces et les territoires déterminent, le cas échéant, ce qu'ils veulent faire à propos du train express régional, de l'électrification des voies ferrées du réseau de GO et du projet SmartTrack proprement dit. Tout cela est un peu flou, je pense, quant à ce qui sera présenté exactement, et par quel moyen les projets seront présentés également. Le seront-ils par l'entremise d'Infrastructure Canada, de PPP Canada ou du Fonds pour le transport en commun, qui est également administré par PPP Canada?

Le président: Merci. Votre temps est écoulé, monsieur Sullivan. Monsieur Komarnicki, vous avez cinq minutes.

M. Ed Komarnicki: Merci.

J'aimerais poursuivre sur un point soulevé plus tôt par M. Braid: lorsqu'un nouveau programme voit le jour et que vous examinez le budget des dépenses pour une année donnée, ou le montant des dépenses, il est juste de dire que vous devez mettre les choses en contexte ou en perspective. C'est simplement parce qu'un processus de demande doit avoir lieu et qu'il doit y avoir un processus quelconque de validation pour l'acceptation d'un projet en particulier. Il doit y avoir un processus d'appel d'offres dans le cadre duquel vous invitez des entrepreneurs à soumissionner au projet, et certains travaux doivent être effectués avant que vous ne commenciez à recevoir des factures et à effectuer des paiements.

En règle générale, quel est le délai de transition? Quelles sont vos attentes en ce qui concerne le moment où un engagement est pris et celui où les versements sont vraiment acheminés par rapport aux sommes dépensées dans une année donnée? Quel est le contexte de tout cela? Pourriez-vous me l'expliquer, peut-être?

M. Jeff Moore: Tout est fonction de la taille et de la complexité du projet pour ce qui est du délai écoulé entre la demande initiale jusqu'au moment où nous avons un accord de contribution négocié avec le promoteur. Toutefois, même après la signature d'un accord, comme vous l'avez dit, nous devons attendre que les travaux débutent, que les factures arrivent et qu'elles soient ensuite payées. Nous parlons de bien des mois, selon moi, avant que les fonds publics soient réellement dépensés ou transférés, de nous au promoteur de projet.

En fait, cela suppose que, lorsque nous mettons en place un nouveau programme, vous voyez habituellement une augmentation du financement.

M. Ed Komarnicki: La première année, par exemple, vous ne vous attendriez pas à des dépenses aussi importantes que dans la

deuxième année du programme parce que la mise en oeuvre prend un certain temps et qu'il faut du temps avant que les deniers publics soient réellement dépensés.

M. Jeff Moore: C'est exact, et il y a également une part d'éducation. Les gens doivent comprendre le programme et son fonctionnement, et quels sont les critères. Il faut également un peu de temps avant qu'ils commencent réellement à présenter des demandes dans le cadre du programme.

M. Ed Komarnicki: Au moment de vous demander si vous répondez ou non à une lacune particulière en matière d'infrastructure, si vous voulez l'appeler ainsi, il s'agit non pas tant du montant que vous avez dépensé durant la première année du programme que du montant engagé dans une période donnée.

M. Jeff Moore: Oui, c'est pendant une période prolongée. C'est exact.

M. Ed Komarnicki: L'autre aspect dont j'allais vous parler, c'est que le programme se compose de deux volets. Il y a l'aspect national du programme, pour lequel un niveau optimal d'investissement est requis pour soutenir une économie concurrentielle et résiliente. Bien sûr, vous n'obtiendrez probablement jamais le montant optimal, mais vous obtiendrez un montant fixe et vous devrez ensuite décider, entre les demandeurs, quel serait le montant optimal. Manifestement, Infrastructure Canada doit prendre des décisions à cet égard.

Pour ce qui est de l'aspect provincial ou régional, les mêmes principes peuvent s'appliquer, mais vous traitez avec des projets locaux ou des projets d'infrastructure de base; seriez-vous d'accord avec moi pour dire qu'il y a des considérations différentes?

M. Jeff Moore: Au chapitre de...?

M. Ed Komarnicki: Je veux dire pour l'acceptation ou non d'un projet particulier.

M. Jeff Moore: Plusieurs considérations entrent en ligne de compte. Je pense qu'il serait important de souligner que le volet Infrastructures nationales est fondé sur le mérite. Les projets arrivent, et nous les étudions un à la fois. Dans la situation actuelle, il ne s'agit pas d'un processus concurrentiel où nous avons une date de début, en ce qui concerne le processus de réception, et une date de fin. Nous étudions les mérites du projet soumis, tel que présenté.

• (1725)

M. Ed Komarnicki: J'ai remarqué que les municipalités tiennent réellement au Fonds de la taxe sur l'essence parce qu'elles sont en mesure de décider quelle est leur priorité locale.

En un sens, le Fonds de la taxe sur l'essence répond vraiment aux besoins locaux en matière d'infrastructure et a peut-être des considérations différentes que celles que pourrait avoir le programme régional, qui est davantage axé sur l'aspect économique des choses et la résilience de l'économie pour qu'elle puisse prospérer, et ainsi de suite.

M. Jeff Moore: Cela s'apparente à un spectre.

Le Fonds de la taxe sur l'essence commence à l'échelle locale, et nous examinons les priorités locales en fonction de leur processus. Nous remontons jusqu'au Fonds des petites collectivités, qui, là encore, est de nature locale. Puis, il y a le volet Infrastructures provinciales-territoriales, qui est davantage axé sur les régions et qui, dans certains cas, peut être à l'échelle nationale. Nous avons ensuite le volet Infrastructures nationales, qui soutient les priorités nationales et la façon dont il réalise les priorités économiques nationales.

Nous pouvons appuyer un large éventail de projets, selon la voie d'accès que vous choisissez dans le cadre du Nouveau Plan Chantiers Canada. Cela répond-il à votre question?

Le président: Si vous le voulez, vous pouvez poursuivre sur le même thème, mais soyez bref.

M. Ed Komarnicki: À propos du Fonds des petites collectivités, manifestement, si vous obtenez 50 ou 60 demandes et que vous disposez de fonds suffisants pour seulement trois, le Fonds de la taxe

sur l'essence ne serait-il pas plus approprié pour les demandeurs refusés?

M. Jeff Moore: Oui, cela serait possible.

Le président: Merci.

Je tiens à vous remercier tous les trois d'être ici parmi nous. Nous avons eu une bonne série de questions.

Encore une fois, merci beaucoup.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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