



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 047 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 21 février 2017

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 21 février 2017

• (1100)

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC)): Bonjour à tous. Je vous invite à prendre place.

Je déclare ouverte cette réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous allons poursuivre l'étude sur l'infrastructure et les collectivités intelligentes.

Nous sommes heureux d'accueillir d'autres témoins aujourd'hui: M. Martin Lessard, directeur général de la Ville de Victoriaville, qui sera en vidéoconférence à partir de Victoriaville; M. Bruce Lazenby, chef du développement de l'entreprise au groupe régional des compagnies et anciennement directeur général d'Investir Ottawa; M. James MacKay, vice-président des ventes chez Parcomètres MacKay; enfin, M. Guy Picard, directeur général de la Société de transport de Laval, qui sera en vidéoconférence à partir de Laval.

Bienvenue à tous les témoins.

Un des témoins est en retard, mais nous espérons qu'il aura le temps de se joindre à nous au cours de la période des présentations.

Nous cédon immédiatement la parole aux témoins.

Nous commençons par M. Lessard, s'il est disponible.

M. Martin Lessard (directeur général, Ville de Victoriaville): Oui, je suis disponible.

Le vice-président (M. Luc Berthold): D'accord. L'image devrait suivre dans quelques instants pour les membres du Comité.

M. Martin Lessard: M'entendez-vous, monsieur Berthold?

Le vice-président (M. Luc Berthold): Nous vous entendons très bien, et maintenant nous vous voyons, monsieur Lessard.

Vous avez cinq minutes pour faire votre présentation.

M. Martin Lessard: Je vous remercie beaucoup.

Je vous salue, monsieur Berthold, vous qui êtes un ancien collègue du monde municipal. Permettez-moi également de saluer M. Alain Rayes, notre député régional.

Bonjour, monsieur Rayes. Je ne vous vois pas, mais je sais que vous êtes présent.

Dans le cadre des activités de ce comité permanent, on m'a questionné sur les enjeux des villes intelligentes, notamment en région. Lorsqu'on examine cette question, qui est assez vaste, on se rend compte que les principaux enjeux dans les régions sont d'abord sur le plan de la disponibilité de la main-d'oeuvre spécialisée, celle qui est capable d'aider les villes à réaliser leurs différents projets.

Au cours des dernières années, le conseil municipal de la Ville de Victoriaville a pris la décision de créer un poste pour une personne spécialisée en médias sociaux. Nous nous sommes dotés d'une expertise pour être en mesure de mettre en avant un certain nombre

de projets. Or globalement, nous constatons que nos besoins seraient supérieurs à cela. Il y a donc un défi sur le plan de la main-d'oeuvre spécialisée.

Il y a aussi, bien sûr, l'enjeu des investissements pour les municipalités de plus petite taille, ou de petite ou moyenne taille. L'enjeu des investissements requis pour obtenir les grandes infrastructures qui vont leur permettre de devenir des villes plus intelligentes demeure tout à fait d'actualité.

J'ai transmis à ce comité mes notes de présentation. Comme vous pouvez le voir dans le document, au sein de notre ville, nous envisageons le développement d'une ville intelligente sous six aspects: la gouvernance, le citoyen intelligent, l'économie intelligente, la mobilité, l'environnement et l'habitat.

Sur certains plans, la ville régionale est en mesure d'avancer par elle-même. Ainsi, chez nous, à Victoriaville, sur le plan de la gouvernance, nous parvenons à améliorer notre capacité à communiquer, notamment avec nos citoyens et citoyennes, et à améliorer nos systèmes en ligne et de Webdiffusion. De ce côté, il n'y a pas de problème, les choses vont très bien.

Pour ce qui est de la notion de citoyen intelligent, en matière de développement de plateformes, nous sommes en mesure, à même nos ressources internes, de favoriser la participation citoyenne. En tout cas, nous avons été capables de le faire, nous évoluons bien, notamment avec notre plateforme MonIdée.ca. Cela permet à nos concitoyens et concitoyennes d'être consultés de façon régulière et d'émettre leur opinion et leur avis sur divers projets de la Ville de Victoriaville.

Viennent ensuite les volets de l'environnement et de l'habitat. Pour l'environnement, nous sommes capables d'utiliser les capteurs et les réseaux électriques intelligents pour une meilleure gestion de nos réseaux. C'est un aspect sur lequel la ville en région est capable d'intervenir, tout comme différents programmes permettent de le faire en ce qui touche le volet de l'habitat.

•(1105)

C'est un peu plus compliqué quand il est question d'économie intelligente ou de mobilité intelligente, car on fait appel à des infrastructures plus importantes. Des investissements sont requis pour que la municipalité se dote des bons systèmes, des bonnes applications et des bonnes infrastructures pour satisfaire aux attentes des citoyens et citoyennes, et surtout pour qu'elle atteigne les objectifs visés en matière de ville intelligente. De ce côté, nous avons avancé. À Victoriaville, nous avançons sur le plan de l'équipement, entre autres pour ce qui est des bornes électriques. Nous sommes plutôt axés sur la ville intelligente dans le domaine du développement durable. C'est ce que nous avons été en mesure de déployer et...

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Lessard, étant donné qu'il y a beaucoup de témoins et que nous avons un bon nombre de questions à vous poser, je vais vous demander de conclure votre présentation.

M. Martin Lessard: Il reste donc beaucoup de travail à faire dans ce domaine.

En conclusion, nous avons besoin de financement, bien entendu, mais il faut également soutenir les entreprises pour leur permettre de passer au commerce en ligne.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Lessard.

Je vais maintenant céder la parole à M. Lazenby.

Bienvenue, monsieur Lazenby. Vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Bruce Lazenby (chef du développement de l'entreprise, anciennement directeur général d'Investir Ottawa, Groupe régional des compagnies): Merci.

Parfois, nous considérons la question de l'urbanisation comme si c'était un problème propre au tiers monde. En moyenne, dans des pays comme l'Inde, mais ailleurs aussi, il y a environ un million de personnes par semaine qui quittent la campagne pour la ville. Or, la même chose se produit en Amérique du Nord. Nous constatons que les collectivités rurales sont de plus en plus petites et que leur poids dans le PIB continue à diminuer. Personne n'essaie de trouver des façons de faire travailler plus de gens dans les fermes; ils cherchent plutôt des façons de faire l'inverse.

Lorsque nous nous penchons là-dessus, nous examinons les infrastructures dont les villes ont besoin, et les emplois que l'on sera en mesure de trouver dans les villes. Avec l'intelligence artificielle et la robotique, nous nous rapprochons de ce que l'on appelle la « singularité », ce concept qui nous dit qu'il y a une façon complètement différente d'envisager les choses. Quoi qu'il arrive, il y a une chose qui reste vraie: nous devons nous doter de moyens très efficaces pour faire circuler d'énormes quantités de données, car tout ce qui nous importera désormais, ce sont les données.

Si nous regardons comment nous avons bâti les infrastructures initiales, cela pourrait ressembler à cela: j'ai une maison, j'ai besoin d'eau, je creuse un puits. Puis, mon voisin se creuse un puits, et le voisin de mon voisin fait la même chose. Nous nous sommes ensuite aperçus qu'il était plus sensé d'en faire un service public et de confier la gestion de ce service au gouvernement, alors c'est ce que nous avons fait. Puis, nous avons procédé de la même façon pour les routes, les chemins de fer et l'électricité. Personne ne songe à produire sa propre électricité ou à se creuser un puits, mais tout le monde choisit la largeur de sa bande passante.

Rogers creuse des tranchées pour installer sa fibre optique. Bell creuse des tranchées et y enfouit sa fibre optique. J'ai assisté récemment à une réunion avec le directeur d'OC Transpo et le directeur d'Hydro Ottawa. Je leur ai demandé s'ils enfouissaient chacun leur propre fibre optique, et ils ont répondu oui. Quand je leur ai demandé s'ils savaient que l'autre était en train de faire la même chose, ils ont répondu non. Je leur ai dit qu'ils avaient tous les deux ouvert la même rue trois fois pour y déposer leurs fils.

La fibre optique est essentielle pour l'édification d'une infrastructure intelligente. Elle en est la base. On ne pourra plus faire quoi que ce soit sans elle. Or, il n'y en a pas assez, et nous n'avons pas de stratégie en la matière. Il devrait y avoir une politique toute simple pour établir qu'il n'y a qu'un seul fournisseur de fibre, et qui établit que la fibre n'a pas besoin d'être un bien commercial. Elle pourrait être gérée par l'administration publique, comme c'est le cas pour l'eau. Comment les industries gèrent l'eau qui leur arrive ne concerne qu'elles. Nous devons commencer à penser à la bande passante comme s'il s'agissait d'un service public et reconnaître qu'à ce titre, sa gestion devrait relever de l'État.

Si nous pouvons surmonter cet obstacle, les gains d'efficacité seront phénoménaux.

Merci.

•(1110)

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci, monsieur Lazenby.

Je vais maintenant laisser la parole à M. MacKay.

Monsieur MacKay, vous disposez de cinq minutes.

[Traduction]

M. James MacKay (vice-président, Ventes, Parcomètres MacKay): Je remercie le Comité d'avoir invité Parcomètres MacKay à témoigner ici, aujourd'hui.

Je m'appelle James MacKay. Je suis très honoré d'être ici aujourd'hui pour représenter Parcomètres MacKay. Je suis le propriétaire de cette entreprise de troisième génération. Notre bureau central et notre usine sont situés dans la magnifique localité rurale de New Glasgow, en Nouvelle-Écosse.

Parcomètres MacKay est en affaire depuis presque 60 ans, ce dont nous sommes très fiers, et notre produit est présent sur tous les continents et dans un peu plus de 20 pays. Parcomètres MacKay est une entreprise technologique qui oeuvre dans le domaine du stationnement. Nous nous spécialisons dans la conception, la fabrication et la distribution de matériel de stationnement, ainsi qu'à l'élaboration de plateformes logicielles connexes qui permettent non seulement de contrôler ce matériel, mais qui aident aussi nos clients — principalement, des villages, des villes, des universités et des hôpitaux — à se doter de méthodes réfléchies et efficaces pour leurs systèmes de stationnement.

Les données en temps réel générées par nos parcomètres ont plusieurs fonctions. Elles fournissent des renseignements financiers, des alertes de maintenance, des rapports fondés sur les cartes, ainsi qu'une série de données d'analyse pour aider nos clients à rendre leurs systèmes plus efficaces que les systèmes classiques.

Au cours des cinq à sept dernières années, l'industrie du stationnement a progressé considérablement sur le plan technologique. Je crois que nous pouvons affirmer avec confiance que les parcomètres ne sont plus bêtes ou stupides. De nombreuses sociétés multinationales de grande taille figurant dans le classement Fortune 50 ont fait leur entrée dans l'industrie avec divers degrés de réussite. Cet intérêt a sûrement à voir avec le fait que le système de stationnement d'une collectivité est habituellement sa deuxième source de revenus en importance. C'est peut-être aussi parce que notre industrie embrasse désormais la technologie.

Le nouveau mot à la mode de « ville intelligente », et les technologies maintenant offertes ont permis de transformer considérablement les anciens parcomètres. Dans cette optique, j'estime que ces technologies devraient servir à financer et à lancer les initiatives en matière de ville intelligente à l'échelle du pays. Je dois préciser que lorsque j'emploie ce terme de « ville intelligente », cela ne se limite pas aux villes. C'est le mot du jour. On devrait en fait parler de « collectivités intelligentes ». Il pourrait tout aussi bien s'agir d'un village intelligent, d'un hôpital intelligent ou d'une communauté intelligente. Je fais référence aux collectivités de toutes les tailles. Cette technologie permettra à ces collectivités de donner le coup d'envoi à leurs initiatives « intelligentes ».

La plupart des gens se demandent ce qui fait que leur ville est intelligente ou comment faire pour la rendre intelligente, et notre entreprise fournit quelques réponses en ce sens. Nous produisons les parcomètres intelligents les plus verts et les plus avancés au monde. Nos parcomètres sont dotés de capteurs d'énergie solaire très efficaces qui permettent de garder la pile chargée. Le fait que nous utilisons des matières recyclées et des matériaux qui sont les équivalents de métaux améliore notre sécurité et réduit notre empreinte de carbone de bien des façons. Nous nous servons des réseaux GPS et Wi-Fi sans fil pour faire circuler les renseignements en temps réel et les alertes de maintenance. Tout cela, nous le faisons conformément aux normes de sécurité sévères et rigoureuses de la PCI/PA-DSS, qui encadre le transfert sécuritaire des paiements effectués par carte de crédit. Nous observons également les normes de la Federal Communications Commission et d'Industrie Canada en ce qui concerne la certification des équipements radio au Canada et aux États-Unis. Enfin, nous appliquons aussi les normes ISO 9001 utilisées pour le contrôle de la qualité de la fabrication proprement dite.

Comme la plupart de nos clients sont des municipalités de l'Amérique du Nord, nous avons eu le privilège de travailler en étroite collaboration avec de nombreuses villes progressistes. Nous apprenons en même temps qu'elles, ce qui est vraiment formidable. San Francisco est considérée comme étant l'une des villes les plus progressistes en Amérique, et elle fait partie de nos clients. Grâce à nos produits, nous l'aidons à optimiser son système de stationnement. Parmi nos clients, nous comptons également la ville de Columbus, qui a récemment remporté le prix de 40 millions de dollars attribué dans le cadre du concours de ville intelligente parrainé par le département des Transports des États-Unis. Nous travaillons avec ces clients pour les aider à rendre leur ville plus intelligente. Au Canada, nous avons des clients d'un océan à l'autre, comme Vancouver, Moncton et Victoriaville. Ces villes ont soif de technologie. Nous les aidons à équiper leurs rues des appareils les plus récents et les plus performants qui soient.

Cela dit, MacKay aide les villes d'ici et d'ailleurs à devenir plus « intelligentes » et plus vertes grâce à des équipements fabriqués au Canada et des logiciels mis au point au Canada. La technologie intelligente dont nous équipons les rues permet à l'utilisateur de

première ligne d'avoir une expérience exceptionnelle. Elle permet aussi la mise en œuvre de logiciels d'analyse intelligents qui travaillent pour les clients. Comme nos produits génèrent des revenus — ce qui est une très bonne chose —, ils sont les outils parfaits pour amorcer et financer les stratégies qui visent à transformer nos villes en villes intelligentes.

• (1115)

Nous n'avons pas besoin de regarder bien loin pour trouver cette technologie. Elle est produite localement, elle a fait ses preuves et sa réputation est bien établie. Ce qui est intelligent et vert ne devrait pas coûter plus cher, bien au contraire.

Je me ferai une joie de répondre à toutes vos questions. Merci encore de cette occasion.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur MacKay.

Nous allons maintenant entendre l'exposé de M. Picard, qui est en vidéoconférence à partir de Laval.

Monsieur Picard, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Guy Picard (directeur général, Société de transport de Laval): Merci, monsieur le président.

Je crois que je vous ai fait parvenir ma présentation.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Oui, nous l'avons reçue. Nous pourrions donc vous suivre aisément, monsieur Picard.

M. Guy Picard: Je vous remercie de cette occasion de participer à cette rencontre.

J'aimerais aussi saluer M. Iacono, député d'Alfred-Pellan.

Depuis une quinzaine d'années, la mobilité intelligente fait partie de l'ADN de la Société de transport de Laval. Il y a plusieurs définitions de mobilité intelligente, mais pour nous, il s'agit de rendre l'expérience du client plus agréable et de favoriser des comportements durables par l'utilisation des technologies de l'information.

Je vais passer rapidement en revue certains des projets que nous avons réalisés et qui placent la STL parmi les leaders en Amérique du Nord en ce qui a trait au développement de solutions de mobilité intelligente. Je vais ensuite suggérer quelques pistes de réflexion et de recherche pour l'avenir.

Sur la prochaine diapositive, les chiffres sur la STL vous permettent de vous faire une idée de sa taille. Notre société est située en banlieue de Montréal. Elle est de taille moyenne et compte environ 900 employés. Il se fait 21 millions de déplacements par année sur notre réseau.

Sur la diapositive suivante, vous voyez que le premier domaine où nous avons investi en matière de mobilité intelligente, c'est l'information à la clientèle. Il y a trois projets que nous sommes en train de réaliser.

Le premier, que nous avons appelé STL Syncro, consistait, en 2010, à équiper chacun de nos véhicules de GPS, de façon à pouvoir donner à la clientèle une information sur l'heure d'arrivée de l'autobus. Nous avons des afficheurs dans les rues. De plus, au moyen d'une application mobile, les gens peuvent savoir où est rendu leur autobus.

En 2012, nous avons transposé cette technologie de façon à ce que chaque personne qui utilise le transport adapté puisse recevoir, une dizaine de minutes avant l'arrivée du véhicule, un appel automatisé en fonction de la position du véhicule.

Nous avons décidé de pousser le concept un peu plus loin. Nous sommes en train de mettre au point, en collaboration avec un centre en développement pour déficients intellectuels, une application qui permettra aux gens qui utilisent présentement le réseau de transport adapté d'utiliser le réseau régulier en leur fournissant un compagnon ou une aide. Cette aide pourrait leur dire à quel moment utiliser le véhicule et à quel moment descendre du véhicule. Elle pourrait les guider pas à pas pour qu'ils se rendent à destination. Si l'utilisateur déviait de son parcours, une alerte serait envoyée au centre contact client, qui pourrait ensuite prendre cette personne en charge. Ce sont des choses auxquelles nous travaillons.

Il y a un autre projet que nous sommes en train de mettre en place et qui consiste à équiper les 227 carrefours à Laval d'un système intelligent permettant de reconnaître l'arrivée de l'autobus. Par exemple, on pourrait accorder la priorité à un autobus en retard en écourtant la durée d'un feu rouge et en allongeant celle d'un feu vert. S'il y avait conflit entre deux autobus, celui le plus en retard et comptant le plus de passagers à bord — nous connaissons en tout temps le nombre de passagers à bord de tous nos autobus — pourrait se voir accorder la priorité. Ce sont des choses qui ont déjà été faites.

Je ne passerai pas en revue tous les éléments de la diapositive suivante. Il y est question notamment de modes de paiement plus intelligents, par exemple avec une carte de crédit, de transport avec demande variable et d'exploitation de l'univers des données. J'attire cependant votre attention sur le deuxième point.

Le défi de l'avenir qui se pose aux sociétés de transport est l'intégration de solutions de mobilité durable. L'industrie hôtelière a été frappée par des solutions de partage comme Airbnb, et l'industrie du taxi, par Uber. Quant à l'industrie de la musique, des gens qui pensaient vendre de la musique et des disques ont été frappés par des solutions comme Spotify. Quel modèle de partage viendra s'implanter et bousculer le monde du transport collectif?

• (1120)

Les Finlandais ont un concept intéressant qui s'appelle Mobility as a Service, ou MaaS. Ce concept intègre autant les modes de paiement que les solutions d'autopartage, de covoiturage, de transport collectif et de vélopartage. Si l'on veut éviter qu'il y ait une espèce de chaos, il faudra se doter de lois en la matière. Je ne sais pas si de telles lois doivent être fédérales, provinciales ou municipales, mais il faudra légiférer. Une prise de conscience est nécessaire. Les institutions publiques doivent avoir une connaissance des données et des différents acteurs pour trouver une solution intégrée qui soit la plus optimale possible en matière de déplacement dans les villes...

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Picard, je vous remercie beaucoup. Je dois vous interrompre, mais je suis persuadé qu'il y aura plusieurs questions qui vous permettront de fournir plus de détails.

Je remercie tous les témoins de leurs présentations.

Nous allons tout de suite commencer le tour de questions des membres du Comité.

Je cède la parole à M. Alain Rayes pour six minutes.

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins d'avoir pris du temps aujourd'hui pour venir nous parler de leurs initiatives et de leur expertise.

Ma première question s'adresse à M. Lessard.

D'entrée de jeu, j'aimerais que tout le monde sache que nous nous connaissons très bien. M. Lessard était directeur général de la Ville de Victoriaville lorsque j'en étais le maire. Donc, je connais bien la plupart des projets qui sont en cours à la Ville, de même que plusieurs des difficultés que posent les différents programmes aux municipalités de moyenne ou de petite envergure.

Monsieur Lessard, dans votre présentation, vous avez nommé deux problèmes ou deux enjeux à venir pour votre municipalité. Le premier porte sur le financement des infrastructures et le deuxième, sur le commerce en ligne.

Ma première question touche les infrastructures. On le sait, présentement, le gouvernement fédéral veut investir des milliards de dollars dans les infrastructures. La première idée qui surgit dans la tête des citoyennes et des citoyens quand on parle d'infrastructures, c'est le béton, l'asphalte, les ponts et les tunnels. On entend rarement parler des infrastructures technologiques qui devraient être mises en place dans les différents secteurs et dont ont parlé les témoins qui ont comparu aujourd'hui à ce comité.

Quand on fait un appel d'offres, on n'a pas nécessairement de normes par rapport à cela. J'ai posé cette question la semaine dernière et je vous la pose également. Le gouvernement devrait-il mettre en place des normes technologiques dans les appels d'offres, comme c'est le cas pour les normes environnementales qu'on est en train d'instaurer dans les appels d'offres? Le premier critère qui est considéré dans les appels d'offres, c'est le prix. L'efficacité et les économies à grande échelle ne sont pas nécessairement prises en compte. L'idée d'avoir une norme technologique ou intelligente pourrait-elle être intéressante pour une municipalité afin qu'elle puisse tenir compte de l'avenir dans les projets qu'elle veut mettre en place?

M. Martin Lessard: Merci beaucoup. C'est une excellente question.

Évidemment, le Canada est très grand. À première vue, si on devait imposer une norme technologique pancanadienne, cela pourrait poser certaines difficultés, notamment en ce qui a trait aux capacités de notre personnel local à travailler avec une norme plutôt qu'une autre.

Il est certain que les municipalités vont généralement revendiquer davantage d'autonomie. Elles vont demander d'avoir la possibilité de faire des choix, y compris des choix technologiques, ce qui leur permettra entre autres de placer en concurrence différents fournisseurs afin d'obtenir le meilleur prix possible au bénéfice des citoyennes et des citoyens.

La question ne m'a jamais été posée. Le besoin d'établir une seule norme ne m'a pas été rapporté non plus. Il y aurait sûrement des avantages à procéder de la sorte, mais compte tenu de l'évolution tellement rapide de la technologie, peut-être est-il souhaitable de laisser plus de marge de manoeuvre aux municipalités, de sorte qu'elles puissent choisir la technologie avec laquelle elles sont à l'aise de travailler.

• (1125)

M. Alain Rayes: Ma deuxième question suit le même ordre d'idées.

Avez-vous le sentiment que les programmes fédéraux en vigueur donnent cette autonomie aux municipalités pour qu'elles mettent en place des projets leur permettant d'être plus intelligentes, ou plutôt que le fédéral essaie d'exercer un contrôle, étant donné que les municipalités constituent le troisième ordre de gouvernement?

Considérez-vous avoir l'autonomie nécessaire pour faire ce que vous voulez faire? Ne serait-il pas préférable que les fonds alloués soient décentralisés, quitte à ce que vous ayez une reddition de comptes à faire par la suite, de sorte que les municipalités puissent être plus proactives, travailler plus rapidement avec des entreprises privées de leur secteur et faire avancer leurs projets?

M. Martin Lessard: Monsieur Rayes, vous avez déjà été maire et vice-président de l'Union des municipalités du Québec. Vous connaissez donc très bien ce domaine et la position du monde municipal dans ce secteur.

Il est évident que tous les programmes qui laissent davantage de marge de manoeuvre et d'autonomie aux municipalités sont les bienvenus. À cet égard, je tiens à citer le Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec 2014-2018, qu'on appelle couramment dans le milieu la TECQ. Voilà un magnifique exemple de programme qui nous permet d'agir. Grâce à ce programme, les municipalités savent combien d'argent elles recevront annuellement. Ce programme présente tout de même certaines contraintes, mais elles ont été minimisées jusqu'à un certain point. Il nous laisse donc une marge de manoeuvre et une certaine autonomie. C'est vers ce type d'approche qu'il faut tendre.

Les municipalités sont un ordre de gouvernement très proche des citoyens et des citoyennes. D'ailleurs, on demande aux municipalités de consulter davantage leurs citoyens, de répondre à leurs besoins et de s'assurer qu'ils participent à la vie démocratique. Pour cela, il faut leur donner une autonomie quant à la manière d'utiliser les fonds qui leur sont alloués.

M. Alain Rayes: J'ai une dernière question.

Vous avez parlé du commerce en ligne. Quel défi se pose aux municipalités en cette ère où de plus en plus de citoyens font des achats en ligne, surtout la génération qui nous suit? Quel genre d'aide pourrait être accordée aux municipalités pour les aider à relever ce défi?

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Lessard, vous avez 15 secondes pour répondre.

M. Martin Lessard: J'ai dû conclure rapidement tantôt sur ce sujet passionnant, et encore une fois, on me dit que je n'ai pas beaucoup de temps.

Je vous dirai simplement que le problème, c'est que les entreprises en région n'ont pas encore fait le virage du commerce en ligne. C'est un problème auquel on devrait s'attaquer rapidement.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Lessard.

Je cède maintenant la parole à M. Iacono pour six minutes.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie aussi tous les témoins présents ce matin de nous faire part de leur expertise sur les villes intelligentes.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur Picard.

Dans votre exposé, vous avez dit qu'il fallait légiférer en vue d'harmoniser les technologies, afin que les villes deviennent intelligentes. Qu'entendiez-vous par là?

M. Guy Picard: J'ai insisté sur le fait que, présentement, dans plusieurs villes aux États-Unis, il y a des fournisseurs de services privés comme uberHOP, Lyft et Bridj, pour n'en nommer que quelques-uns. Ces fournisseurs arrivent sur le marché et il peut y avoir une cannibalisation de notre clientèle. Ces gens s'installent sur des routes très payantes. Je ne dis pas que c'est une mauvaise chose,

mais il faudrait à tout le moins qu'il y ait une coordination entre ce que font ces entreprises et ce que font les sociétés de transport public.

Les rues sont des biens publics. Donc, toute personne qui veut faire du commerce en transportant des gens devrait communiquer ses données, afin que l'autorité publique soit en mesure d'améliorer son système de transport.

Je crois qu'on ne peut pas faire abstraction de ces nouveaux joueurs. Ils doivent être considérés non pas comme des adversaires, mais comme des compléments pour les derniers kilomètres qui sont parfois difficiles à parcourir en utilisant le transport collectif.

Pour que nous réussissions à travailler ensemble, il faudra qu'il y ait un échange de données. Or actuellement, les entreprises de ce type gardent jalousement leurs données. Si nous voulons offrir un service de transport qui soit efficace et efficace, il faudra que nous ayons un échange de données avec ces sociétés privées.

● (1130)

M. Angelo Iacono: À Laval, de quelle façon le secteur privé investit-il actuellement dans les travaux de recherche-développement dans ce domaine? Pouvez-vous nous donner quelques exemples concrets?

M. Guy Picard: La Ville de Victoriaville, la Ville de Laval et Coop Taxi Laval, la société qui s'occupe des taxis à Laval, ont formé un partenariat en vue de concevoir des applications qui pourront faciliter la vie des usagers. Par exemple, une application leur permettrait de faire une première portion du trajet en taxi ou en taxi partagé, et ensuite de faire une connexion avec le réseau d'autobus. Nous sommes en train de réfléchir à ce que pourrait être l'avenir avec ce genre de solution.

Nous avons aussi des partenariats avec Communauto et Coop Taxi Laval pour voir de quelle façon nous pouvons travailler tous ensemble. L'idée est d'essayer de baliser les différents joueurs pour ne pas arriver à une situation de chaos. Nous vivons déjà le chaos sur les ponts et nous voudrions améliorer les choses pour l'avenir.

M. Angelo Iacono: Selon vous, quelles sont les leçons les plus importantes à retenir si l'on veut devenir une ville intelligente? Que conseillez-vous? Quelles sont les choses qu'on devrait regarder? À quoi devrait-on porter attention? Que devrait-on changer ou modifier?

M. Guy Picard: Je pense qu'il faut avoir le client en tête. Il faut toujours viser à assurer le maximum de services au client, un service qui soit le plus efficace et le plus efficace possible. Il faut être créatif. Sauf certains petits éléments, toutes les nouvelles technologies mises en place pour le transport collectif à Laval, ce n'est pas nous qui les avons inventées. Je crois qu'un des éléments clés d'une ville intelligente, c'est d'abord d'avoir des dirigeants qui sont assez intelligents pour aller chercher les technologies qui existent ailleurs et les implanter dans leur ville.

M. Angelo Iacono: Justement, en parlant de Laval, vous avez mentionné les technologies que vous utilisez beaucoup. Outre le transport en commun, croyez-vous que d'autres services pourront être exploités au moyen des technologies que vous avez mises au point?

M. Guy Picard: Tout à fait. Déjà, le système de priorisation des feux de circulation que nous avons mis en place pour nos autobus peut être utilisé aussi pour améliorer la synchronisation des feux de circulation pour le transport automobile. En ce moment, nous observons déjà que les automobilistes perdent moins de temps sur les routes. Grâce à ce type de technologie, la fluidité des transports dans leur ensemble va être améliorée pour les résidents de Laval.

M. Angelo Iacono: Selon vous, monsieur Picard, dans une perspective de villes intelligentes, où se situe Laval, exactement? Se situe-t-elle avant ou après Ottawa et Montréal, par exemple?

M. Guy Picard: Je ne pourrais pas parler pour la Ville de façon générale, mais en ce qui concerne le transport collectif, je suis persuadé que Laval se situe parmi les cinq premières villes en Amérique du Nord.

M. Angelo Iacono: Selon vous, quelles sont les prochaines étapes importantes du déploiement des technologies intelligentes? Comment imaginez-vous Laval dans les 10 ou 15 prochaines années? Que prévoyez-vous pour la STL?

M. Guy Picard: Je prévois des applications intelligentes et des forfaits de transport qui donnent droit à un certain nombre de déplacements en taxi, en transport collectif et en autopartage. Ce genre de forfaits est une solution sur laquelle nous travaillons.

Aussi, on parle beaucoup de véhicules autonomes. Je pense qu'on devrait commencer à travailler sur les autobus autonomes. Les autobus ont un avantage comparativement aux voitures: ils circulent toujours sur des tracés qui sont relativement stables, dans des voies qui peuvent être réservées. Nous réfléchissons présentement à cela. L'implantation de ces technologies n'est pas pour dans un an ou deux, mais nous réfléchissons sur les manières dont nous pourrions avoir des systèmes d'autobus autonomes et intelligents qui pourraient faire du rabattement sur nos lignes principales.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Picard. Je pense que vous venez de faire réagir certains membres du Comité en parlant d'autobus autonomes.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Aubin pour six minutes.

• (1135)

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos invités de nous faire part de leur expertise.

Ma première question s'adresse à M. MacKay.

En vous écoutant, il m'est venu une idée, et je me suis dit que si j'avais eu cette idée, probablement que des millions de personnes l'avaient eue avant moi. Dans cette conversion vers les voitures électriques, on nous demande souvent de changer nos comportements ou de prévoir, par exemple, de nous arrêter à l'heure du dîner dans un restaurant qui offrirait une borne de recharge pour pouvoir repartir par la suite. Or, s'il y a un endroit où je sais que ma voiture va perdre du temps, c'est quand je mets de l'argent dans un parcomètre.

Existe-t-il un type de parcomètre qui soit à la fois parcomètre et borne de recharge? Si oui, y a-t-il des municipalités où cela est déjà implanté?

[Traduction]

M. James MacKay: Vous parlez d'une chose sur laquelle nous travaillons depuis un certain temps. Il y a une relation tout à fait particulière entre le rechargement et le stationnement. En fait, les

deux vont de pair, et MacKay est en train de mettre au point un prototype de parcomètre qui serait aussi une borne de recharge.

Il y a des situations où les villes ne sont pas aptes à revendre l'électricité, mais il serait possible de faire payer le stationnement et de fournir l'électricité gratuitement. Avec notre équipement de stationnement, un paiement pourrait déclencher la mise en marche d'un chargeur, lequel s'éteindrait une fois le temps épuisé.

Nous pouvons fournir cet équipement hors du commun. À l'heure actuelle, il n'y a aucun appareil de ce type dans l'industrie, nommément un parcomètre dont le grand public pourrait se servir moyennant un paiement. Ce ne sera pas un système en circuit fermé pour lequel vous devrez vous inscrire et obtenir une carte de membre, mais bien un parcomètre que vous pourrez aussi utiliser comme chargeur, et qui acceptera Visa, MasterCard, des pièces ou des billets.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

M. James MacKay: Je vous en prie.

[Français]

M. Robert Aubin: Ma deuxième question s'adresse à M. Lazenby.

Pendant votre présentation, vous avez utilisé une phrase qui m'a beaucoup interpellé. Depuis le début de notre étude, j'ai l'impression qu'on fait face à une multitude de technologies toutes plus intéressantes les unes que les autres, cependant on manque d'intelligence lorsqu'il s'agit de faire fonctionner ou de coordonner l'ensemble de ces applications technologiques. Cela crée un écart énorme entre certaines villes dont on dit qu'elles sont déjà intelligentes et d'autres municipalités qui peinent à obtenir le service Internet.

Selon vous, quelles sont les premières étapes d'un développement coordonné en matière de villes intelligentes?

M. Bruce Lazenby: C'est une bonne question. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je vais y répondre en anglais.

M. Robert Aubin: Ce n'est pas un problème.

[Traduction]

M. Bruce Lazenby: Je siège au conseil d'administration de l'Intelligent Community Forum, qui est basé à New York. Vous en avez peut-être entendu parler: ce sont eux qui annoncent chaque année les 21 villes les plus intelligentes, puis les 7 plus intelligentes, et qui terminent avec la plus intelligente. L'évaluation de ces villes se fait selon un processus établi. La première étape consiste tout simplement à mesurer la largeur de la bande passante. Si votre ville est branchée, vous disposez des infrastructures voulues, mais ces infrastructures doivent être coordonnées entre elles.

J'ai parlé tout à l'heure des routes et des autres services publics.

Dites-moi, quelle sorte de voiture conduisez-vous?

[Français]

M. Robert Aubin: Je conduis une Subaru Legacy.

[Traduction]

M. Bruce Lazenby: Je m'excuse: « Vous ne pouvez pas conduire sur les routes Toyota ou sur les routes Ford, mais seulement sur les routes Subaru. Plus Subaru construit de routes, meilleur sera votre vie. » C'est insensé. Aucun d'entre nous ne s'attendrait à cela, mais il fut un temps où les choses fonctionnaient de cette façon. Si je construisais une route, elle m'appartenait. Si vous vouliez l'emprunter, vous deviez payer. Je décidais qui pouvait y circuler et qui n'y était pas autorisé. C'était comme cela au temps de la Confédération. Bien entendu, nous avons réalisé que cela était insensé, et nous avons mis fin à cette façon de faire.

Récemment, je me suis joint à l'un des plus importants promoteurs immobiliers et constructeurs d'Ottawa, le Groupe régional des compagnies. Nous sommes en train de construire un gros quartier résidentiel de 3 000 maisons. L'une des choses qui m'ont surpris, c'est que l'administration municipale va nous dire exactement combien d'espaces de stationnement nous devons prévoir. Elle va nous dire la longueur exacte des rues, la hauteur exacte des bordures de chaussée et l'emplacement exact des trottoirs. Elle va également nous dire exactement quelle quantité d'électricité il faut prévoir et où les lignes de haute tension doivent et ne doivent pas passer. Enfin, elle va aussi nous informer de la quantité d'eau exacte qu'il faut prévoir. En revanche, elle ne dit pas un mot sur la largeur de la bande passante. Pourtant, la bande passante est le nouveau service public; c'est la nouvelle énergie. C'est la nouvelle infrastructure, l'infrastructure à laquelle viendra se greffer tout le reste.

Je suis convaincu qu'avec ses parcomètres, M. MacKay doit faire face à de gros problèmes en matière de bande passante. Je ne serais pas surpris qu'il paye une fortune pour se brancher par l'intermédiaire de Rogers, de Bell ou d'un autre fournisseur. Je trouve absurde que nous n'ayons pas encore affirmé que nous devons contrôler cela, que nous devons réglementer cet aspect des choses.

J'ai passé 20 ans dans l'administration publique, et l'une des questions qui revenaient constamment c'était ce parallèle entre ce que le gouvernement peut faire et ce que le gouvernement doit faire. Je crois que nous avons convenu que le gouvernement devrait s'assurer que l'infrastructure est en place, cette base sur laquelle le secteur privé pourra construire. À l'heure actuelle, l'élément qui manque à cette infrastructure, c'est la bande passante.

Comme je le disais l'autre jour, si ce n'était pas aussi navrant, ce serait comique de regarder Hydro Ottawa, OC Transpo, Bell, Telus et Rogers creuser dans les mêmes rues pour enfouir leurs propres fibres optiques, en parallèle et sans aucune notion de partage. C'est démentiel. C'est ce qui se fait dans les meilleures villes du monde.

La ville de Chattanooga s'est donnée le surnom de Gig City — la ville des gigaoctets. Maintenant, elle revendique le titre de « 10-Gig City », parce qu'elle peut offrir une connexion à 10 gigaoctets pour 200 \$ par mois. C'est fou. Ce qui est encore plus fou, c'est que lorsqu'ils ont lancé cette initiative, il y a environ un an, le président de mon conseil d'administration, M. Dave Ritonja, d'Ottawa, était là pour couper le ruban. Pourquoi? La raison pour laquelle il était là, c'est que ces interrupteurs sont fabriqués ici, à Ottawa. Ils sont déployés à Chattanooga par Power Corporation. Alors, ce sont les propriétaires des lignes de téléphone — à qui les droits de passage appartiennent — qui ont enfoui les fibres optiques. Ce qui leur a coûté le plus cher, ce sont les frais juridiques de la poursuite qu'ils ont dû tenter à Comcast, qui voulait les empêcher de réaliser leur projet.

S'il y a une chose sur laquelle le gouvernement fédéral a le contrôle, c'est sur la décision du CRTC concernant ce que nous

pourrions faire pour retirer de la table de négociation la question des emplacements des bandes passantes exclusives. Nous devons réaliser que la bande passante doit être traitée dans la même optique que l'eau, les routes et tout le reste.

• (1140)

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Lazenby, je vous remercie beaucoup.

Ici, nous n'avons qu'une seule « voie », et nous l'employons à tour de rôle. C'est maintenant le tour de M. Fraser.

Vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): C'est formidable, et merci beaucoup.

Je vais commencer par M. MacKay.

L'un des aspects de l'étude dont nous n'avons pas parlé autant jusqu'ici, c'est la capacité qu'ont les entreprises basées dans de petites localités de profiter des avantages économiques d'une prétendue économie intelligente.

Monsieur MacKay, pourriez-vous nous dire un mot sur les problèmes auxquels doit faire face une petite entreprise basée dans un village pour tirer profit de l'économie intelligente? Pouvez-vous aussi nous donner une idée de ce que le gouvernement fédéral devrait faire pour aider les entreprises à se développer dans cette industrie?

M. James MacKay: Merci de cette question.

Il y a effectivement certains problèmes liés au fait que nous avons pignon sur rue dans une collectivité de 9 000 habitants et que nous travaillons avec des villes comme San Francisco, mais aussi avec d'autres villes de la même taille que la nôtre, New Glasgow.

La question de premier plan pour nous, c'est le financement. Que l'agent vienne d'entreprises appartenant à des intérêts privés ou qu'il ait été obtenu de la municipalité avec laquelle nous traitons, c'est une question épineuse. Pour les municipalités, le problème, c'est toujours la question du financement. Elles veulent être « intelligentes », mais elles ne savent pas où aller chercher l'argent pour faire avancer les choses en ce sens.

Je pense que si le gouvernement fédéral prêtait main-forte et qu'il faisait la promotion des initiatives vertes — et je suis bien conscient que c'est probablement le mot à la mode en ce moment — et de la technologie verte, ce serait un bon coup de pouce non seulement pour les collectivités intelligentes, mais aussi pour l'environnement. Vous feriez d'une pierre deux coups. Un produit très intelligent, branché et très écologique — comme c'est le cas pour mon produit — permet aux municipalités qui l'adoptent de faire des économies.

Si le gouvernement donnait un coup de pouce au financement des collectivités qui optent pour des produits de ce type, il leur permettrait de se procurer des revenus additionnels.

M. Sean Fraser: Pourrait-il s'agir d'un fonds à qui une municipalité ou un organisme communautaire pourrait demander: « Écoutez, nous avons cette idée brillante, mais nous ne savons pas comment la lancer »? Est-ce le type de modèle qui pourrait fonctionner, selon vous?

M. James MacKay: Sans doute, et je crois que c'est surtout une question de sensibilisation. De nombreuses petites localités ne pensent même pas qu'elles peuvent accéder au statut de ville intelligente, alors que la réalité est toute autre. Peut-être devrions-nous parler davantage de « collectivités intelligentes », plutôt que de « villes intelligentes ». Ainsi, je ne crois pas que ma propre municipalité, New Glasgow, envisage même cette possibilité, alors qu'en fait cela pourrait se faire assez facilement.

J'estime que c'est une bonne idée de commencer par le stationnement, car cela génère des recettes. Les revenus additionnels provenant de ces parcómetros intelligents et les gains d'efficacité qui en découlent peuvent servir à financer d'autres composantes nécessaires au développement d'une collectivité intelligente.

M. Sean Fraser: Si nous devons consentir des investissements en la matière, pensez-vous que nous devrions commencer par une infrastructure génératrice de recettes, qu'il s'agisse de stationnement, de transport ou même d'unités de logement abordable?

M. James MacKay: Je pense qu'il est effectivement important de s'assurer de mettre tout au moins le processus en branle. C'est en effet généralement la question des revenus qui pose problème. Si une ville est en mesure de générer des recettes dès le départ, le processus s'enclenche et l'effet boule de neige entre en jeu pour contribuer au financement de mesures additionnelles.

M. Sean Fraser: Je sais que vous avez mentionné, en réponse à une question de M. Aubin, la possibilité d'installer des bornes de recharge pour les véhicules électriques. Je constate qu'il y a une tendance planétaire en ce sens. Ainsi, les Pays-Bas ont statué l'an dernier que les véhicules à essence ne seraient plus autorisés à compter d'une certaine année.

Y a-t-il quelque chose que le gouvernement fédéral pourrait faire pour contribuer à stimuler les efforts de recherche et développement de telle sorte que les innovateurs au sein de nos collectivités puissent tirer parti de ces tendances mondiales?

• (1145)

M. James MacKay: Certainement. Il serait formidable qu'une entreprise privée comme la mienne puisse recevoir des fonds pour mettre en valeur le travail des Canadiens et faire en sorte que les technologies de conception canadienne puissent être utilisées chez nous.

Je fais des affaires dans plusieurs régions du monde, et j'observe différentes tendances partout sur mon passage. Le gouvernement du Canada peut fort bien miser sur les entreprises que nous avons au pays pour mettre en valeur des produits et des solutions de conception canadienne tout en lançant des initiatives pour inciter nos municipalités à utiliser ces produits et les aider à le faire.

M. Sean Fraser: Excellent.

Monsieur Lazenby, j'aimerais parler avec vous de la nécessité de mettre en place une infrastructure de fibre optique. Est-ce une bonne idée que le gouvernement fédéral s'en charge directement? Devrions-nous créer un fonds auquel les municipalités pourraient avoir accès en présentant leurs propositions? Quel est le mécanisme à privilégier pour mettre en place cette infrastructure dont vous parlez?

M. Bruce Lazenby: Je pense que c'est la voie réglementaire. Si vous regardez ce qui s'est passé dans quelques-unes des villes les plus intelligentes au monde, vous verrez que l'infrastructure nécessaire n'a pas été construite par le secteur privé. Pas plus Bell que Telus ou les entreprises de même calibre ailleurs dans le monde ont été en mesure de mettre en place une infrastructure de bande passante suffisante pour alimenter une ville intelligente, car

l'exercice n'est pas financièrement possible de leur point de vue. Ce n'est pas parce que ces entreprises agissent en mauvais citoyens, c'est simplement que leur modèle d'affaires ne leur permet pas de consentir des investissements semblables.

De la même façon que nous avons retiré au secteur privé la gestion indépendante des réseaux d'aqueducs et de routes, nous avons la possibilité d'en faire tout autant ici. Le CRTC serait à mes yeux le mécanisme à privilégier, car il a les moyens d'encourager les comportements souhaités.

Personne ne veut se retrouver devant le tribunal pour pouvoir parvenir à ses fins, mais il semble bien que nous en soyons rendus là. À Saint-Louis, à Chattanooga, à Barcelone et dans les autres villes où cela a été réalisé, c'est la liberté de réglementation du gouvernement qui a permis d'aller de l'avant.

Le moment est bien choisi pour que nous emboitions le pas car, comme vous pouvez l'observer, les grandes entreprises comme Bell et Telus ont cessé de réaliser des profits avec la fibre elle-même et ont commencé à faire de l'argent avec le contenu. Je pense donc que ces entreprises sont disposées à entamer le dialogue, mais quelqu'un doit en prendre l'initiative, et je crois bien honnêtement que vous êtes les mieux placés pour le faire.

M. Sean Fraser: C'est tout le temps que j'avais. Je vous remercie.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup.

Je cède maintenant la parole à M. Badawey pour six minutes.

[Traduction]

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je veux poursuivre dans le sens des interventions de MM. Fraser et Rayes concernant le financement. Ma question s'adresse à tous nos témoins.

Dans une vie antérieure, je travaillais dans le secteur municipal. Je sais à quel point il peut être difficile de rattraper les retards accumulés au chapitre des infrastructures — réseaux d'approvisionnement en eau, réseaux routiers et installations de cette nature — et je suis conscient que les plans de gestion des actifs exercent sans cesse des pressions sur les budgets municipaux.

Le Fonds de la taxe sur l'essence a toujours été utilisé aux fins de ce rattrapage sur le plan des infrastructures. Nous parlons à la fois des infrastructures en place et de celles qu'il faut y adjoindre, notamment du point de vue numérique. Quelqu'un a mentionné tout à l'heure une source de financement possible à cet égard.

Ma question comporte deux volets. Compte tenu des 186 milliards de dollars que nous avons annoncés — et qui vont justement servir à la mise en place d'infrastructures semblables —, j'aimerais savoir quel choix nous devrions faire entre deux options possibles. Premièrement, nous pourrions simplement bonifier le Fonds de la taxe sur l'essence, non seulement du point de vue des montants versés, bien évidemment, mais aussi relativement aux autres éléments d'infrastructure pouvant en bénéficier. Deuxièmement, nous pourrions créer un fonds spécial que l'on pourrait appeler fonds d'amélioration communautaire, fonds de croissance, ou comme vous voudrez. Il s'agirait d'un fonds distinct qui viserait expressément le financement des travaux nécessaires aux fins des infrastructures existantes et de celles qu'il faut mettre en place.

M. Bruce Lazenby: Je peux commencer.

J'ai une très belle voiture équipée d'un moteur 6 cylindres de 300 chevaux qui consomme plus d'essence qu'il ne devrait. Est-ce que je devrais payer plus de taxes qu'actuellement pour conduire une telle voiture? Certainement. Nous savons tous que ce n'est pas bon pour l'économie et que je devrais payer davantage. Je me souviens de mon premier voyage en Europe il y a 20 ans. J'avais remarqué le prix de l'essence là-bas, comparativement à ce que nous devons payer ici à l'époque. Nous accusons toujours du retard. Je pense qu'il serait logique de le combler.

Peut-être qu'il convient de nous prévaloir des deux options que vous proposez. Il devrait y avoir une forme quelconque de financement à ce niveau. Je parle d'urbanisation en ce sens que les centres urbains sont de plus en plus peuplés et concentrés, et constituent désormais l'instance la plus rapprochée pour la plupart des contribuables. Malgré tout, ce sont les villes qui reçoivent le moins de financement. C'est le fédéral qui a droit à la grosse part du gâteau. On alimente ensuite les gouvernements provinciaux avant de penser aux municipalités. C'est donc l'administration qui a les contacts les plus directs avec le citoyen moyen et la plus grande influence sur sa vie qui se retrouve au bas de la liste. Toute mesure que nous pourrions prendre pour améliorer leur situation financière est donc souhaitable.

Par ailleurs, nous pourrions instaurer un processus concurrentiel — bien que cela ne soit pas conforme à l'esprit canadien — pour l'accès à ce nouveau fonds qui serait créé. Ainsi, une ville comme Laval, Victoriaville ou Ottawa pourrait soumettre la solution qu'elle propose, et les responsables du fonds devraient décider de la valeur relative des différentes idées reçues de telle sorte qu'une ville pourrait obtenir 100 millions de dollars alors qu'une autre n'aurait rien du tout.

• (1150)

M. Vance Badawey: Est-ce que les messieurs qui témoignent par vidéoconférence sont d'accord?

M. Martin Lessard: Je vais répondre, si vous permettez.

[Français]

Oui, je suis d'accord avec M. Lazenby. Je crois que les fonds prévus à cet effet devraient être versés aux municipalités et qu'on devrait les laisser déterminer ce qu'elles en feront. Cela devrait se faire dans les limites de certains paramètres, évidemment, en ce sens qu'elles seraient forcées de travailler au développement de la ville intelligente.

Cependant, l'idée de soumettre des projets dont la pertinence serait évaluée par le gouvernement fédéral ne correspond pas tout à fait à la façon dont on conçoit l'autonomie municipale, du moins au Québec.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Je comprends très bien, car pour avoir moi-même passé les 14 dernières années dans le monde municipal, je sais pertinemment que ce sont les municipalités qui possèdent la meilleure connaissance du terrain, même si ce sont les gouvernements fédéral et provincial qui fournissent le financement nécessaire pour les différents programmes et projets d'infrastructure. C'est via la mise en oeuvre de leurs plans et stratégies de gestion des actifs que les municipalités sont le mieux à même de répartir les sommes ainsi reçues.

Nous allons accueillir tout à l'heure le directeur parlementaire du budget avec lequel nous pourrions discuter de quelques-unes des difficultés éprouvées avec la répartition de ces fonds en fonction des évaluations de rendement, et ce, tant par le gouvernement précédent que par celui qui est actuellement au pouvoir.

Il va de soi que ces évaluations seront guidées par les objectifs et les indicateurs que vous établirez au niveau municipal.

Cela dit, estimez-vous que vos plans de gestion des actifs et les objectifs de résultats que vous avez fixés nous offrent le meilleur modèle possible pour l'évaluation du rendement aux fins de la répartition de ces sommes entre les diverses collectivités du pays?

La parole est à celui qui voudra bien débiter.

M. Martin Lessard: De mon point de vue, c'est oui.

M. Vance Badawey: D'autres commentaires?

Bruce, aviez-vous quelque chose à ajouter?

M. Bruce Lazenby: Je conviens que les municipalités sont les mieux placées pour savoir à quoi s'en tenir, mais il faut faire la distinction entre équité et égalité. Un traitement égal n'est pas nécessairement toujours le plus équitable. Suivant ce que je propose, ceux qui auraient les meilleures idées obtiendraient le plus de financement.

Ce serait donc bien d'offrir du financement additionnel en laissant le soin aux municipalités de l'utiliser à bon escient. Il faut toutefois aussi créer un fonds qui pourrait être par exemple de 800 millions de dollars pour les grands projets. Les municipalités pourraient soumettre leurs propositions, et les meilleures idées seraient retenues.

M. Vance Badawey: Et celles qui permettent le meilleur usage possible des fonds.

M. Bruce Lazenby: Exactement.

M. Vance Badawey: D'accord.

Il est bien certain dans ce contexte que les municipalités ont des comptes à rendre aux instances fédérales et provinciales qui doivent s'assurer que les résultats obtenus vont tout à fait dans le sens des objectifs stratégiques visés, particulièrement à la phase deux où l'on cherchera à investir dans le transport à des fins de développement économique et, bien évidemment, pour créer de l'emploi au Canada.

M. Bruce Lazenby: Oui.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Il ne reste que 30 secondes, monsieur Lazenby.

[Traduction]

M. Bruce Lazenby: C'est un modèle qui existe déjà. Il y a des villes qui soumettent des propositions... Je pense notamment au projet de train léger dans le cas d'Ottawa. Le gouvernement fédéral a contribué financièrement à ce projet et il faut l'en remercier. Est-ce que la ville d'Ottawa doit atteindre des objectifs très précis dans le cadre de ce projet? Certainement. Je ne pense pas que personne y verrait une obligation.

M. Vance Badawey: Et c'est en fonction de ces objectifs que le rendement serait évalué.

M. Bruce Lazenby: Tout à fait.

M. Vance Badawey: Excellent.

Merci.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Je cède maintenant la parole à Mme Block pour six minutes.

[Traduction]

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup. Je vais partager mon temps avec mon collègue.

Je veux revenir à quelques observations que nous avons pu entendre précédemment.

Monsieur Lazenby, vous avez abordé la question de l'urbanisation accrue, et vous y êtes même revenu par la suite. Nous pensons généralement que c'est davantage le cas dans les pays en développement, mais c'est un phénomène que nous pouvons observer ici même au Canada. J'aimerais approfondir un peu la question. Est-ce nécessairement la meilleure chose qui puisse arriver à un pays de la superficie du nôtre? Est-ce le résultat des politiques d'un gouvernement, ou est-ce plutôt le gouvernement qui doit adapter ses politiques en fonction des mouvements de population? Je pense que c'est une question dont nous avons tout intérêt à débattre.

Nous parlons des collectivités de toutes tailles, et je conviens avec M. MacKay qu'il est question ici non pas de villes intelligentes, mais bien de collectivités intelligentes. Il y aurait peut-être lieu d'englober le tout dans un cadre régional, car il est impossible pour les petites collectivités d'y parvenir sans aide. À ce chapitre, il y a interdépendance entre le Canada urbain et les régions rurales.

J'aimerais donc que vous nous parliez du soutien que nous pourrions apporter pour l'épanouissement de collectivités intelligentes, non seulement au bénéfice des petites villes, mais aussi dans le contexte d'un volet rural. J'aimerais vraiment aussi que vous nous en disiez davantage au sujet de cette liberté réglementaire dont jouirait le gouvernement, car cela m'apparaît bien contradictoire.

• (1155)

M. Bruce Lazenby: Je crois que l'on s'engage vraiment sur une pente glissante si l'on cherche à façonner les volontés de la population. Nous vivons malheureusement les répercussions d'une approche semblable dans le cas des écoles communautaires et de certains autres programmes que nous avons mis en place dans le Nord canadien. Cette tentative de modeler la société en orientant les gens sur des sentiers qu'ils ne voulaient pas emprunter n'a vraiment pas produit les résultats escomptés. Je pense donc que l'on ferait fausse route en misant sur la même approche.

Les gens vont aller là où ils le veulent bien. Nous pouvons seulement tenter de faciliter les choses dans la mesure de nos moyens. Si des gens choisissent de s'installer à New Glasgow pour une raison ou une autre, il faut voir à ce que la municipalité ait la capacité de les accueillir. Souhaitons-nous que tout le Canada rural se vide de sa population au profit des villes? Je ne pense pas. Il y a peut-être des mesures qui peuvent être prises à gauche et à droite, mais reste quand même que c'est le choix que font les gens, et les jeunes tout particulièrement. Ils décident de vivre dans les villes. Je crois que si nous essayons de renverser cette tendance de façon artificielle, nous allons nous exposer à de nombreuses conséquences inattendues qui ne vont pas nécessairement servir notre cause.

Mme Kelly Block: Je me permets d'intervenir, car je ne suis pas certaine que vous m'ayez bien comprise.

M. Bruce Lazenby: Désolé.

Mme Kelly Block: Je voulais savoir comment vous pouvez favoriser le recours à une approche régionale dans tout le dossier des collectivités intelligentes.

M. Bruce Lazenby: D'accord.

De nombreuses initiatives ont été menées. Le gouvernement au pouvoir a un plan pour l'installation de bande passante supplémen-

taire dans les collectivités rurales. Le seul problème, c'est que cela coûte cher. J'ai travaillé récemment en Inde avec une entreprise qui enfouit 25 000 kilomètres de câble optique haute vitesse pour connecter 80 % de la population du pays via des services 4G LTE. C'est mieux que ce que nous avons au Canada, et nous parlons de l'Inde. Mais il faut aussi penser qu'on y trouve une population de 1,3 milliard d'habitants sur une superficie cinq fois moins grande que celle de notre pays. Je pense à toutes les ressources qu'il faudrait déployer pour donner accès à la bande passante haute vitesse dans tous les retranchements de nos collectivités. Du strict point de vue de la rentabilité commerciale, je crois que cela ne serait sans doute pas envisageable compte tenu des sommes à engager.

Par ailleurs, nous devons renforcer nos collectivités. Elles doivent livrer concurrence sur un marché planétaire. Comme Karen le sait très bien, le taux de chômage se situe actuellement à 1 % dans le secteur technologique à Ottawa. Toutes les entreprises embauchent. Nous devons être capables d'attirer ici des travailleurs de partout dans le monde. Les gens les plus novateurs sont ceux qui créent de l'emploi. Il suffit de penser à Tobi Lütke qui a fondé Shopify.

Comme je le dis souvent, il y a deux types d'immigrants: ceux qui cherchent un emploi et ceux qui créent des emplois. Ce sont ces derniers que nous souhaitons accueillir chez nous. Nous étions deuxième au monde parmi les endroits où les gens veulent s'installer et nous sommes désormais au premier rang en raison de ce qui arrive au sud de la frontière. C'est une occasion sans précédent.

Où veulent vivre les gens les plus novateurs? Ils veulent vivre dans les villes les plus novatrices. Si nous parvenons à faire les investissements nécessaires pour leur offrir un tel cadre de vie, nous pourrions attirer ces gens de talent qui continueront de faire du Canada l'un des meilleurs pays au monde.

Mme Kelly Block: D'accord.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Rayes, vous avez la parole.

M. Alain Rayes: Merci, monsieur le président.

Je remercie ma consœur du temps qu'elle m'accorde.

Monsieur Lessard, je veux faire un lien avec ce qui vient d'être dit. Vous êtes directeur général d'une municipalité centre dans une région, dans une MRC. Je sais que la MRC de Bécancour, qui n'est pas très loin de la vôtre, a justement un projet pour connecter l'ensemble de ses municipalités. On travaille aussi à quelque chose de votre côté.

Comment cela pourrait-il être fait directement par le monde municipal si le gouvernement acceptait de décentraliser l'argent afin de faire avancer le projet? Est-ce qu'il y aurait une solution possible?

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Lessard, je veux vous aviser que vous avez 35 secondes pour répondre.

M. Martin Lessard: Alors je vais répondre en disant simplement que la beauté de la chose, c'est que les municipalités ont déjà plusieurs des pouvoirs requis pour mettre en avant les projets. Parmi leurs pouvoirs, elles ont celui de faire des ententes intermunicipales. Évidemment, elles peuvent se regrouper. D'ailleurs, si jamais, dans un programme gouvernemental, on cherchait à valoriser ces regroupements de projets par des critères quelconques, cela demeurerait du domaine du possible. Il faut donc travailler au moyen d'ententes intermunicipales.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Lessard.

Monsieur Sikand, malheureusement, je n'aurai pas le temps de vous laisser poser votre question, puisque le temps file rapidement.

Merci à vous tous de vos témoignages.

Voilà qui complète notre étude sur les cités et collectivités intelligentes.

Nous allons suspendre la séance quelques instants pour que les témoins cèdent leur place au prochain groupe de témoins.

Je demande aux membres du Comité d'être assez diligents, puisque nous avons une belle rencontre avec les gens du Bureau du directeur parlementaire du budget tout de suite après.

• (1155)

(Pause)

• (1200)

Le vice-président (M. Luc Berthold): Bonjour à tous. Nous reprenons la séance.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous entamons maintenant une séance d'information sur le rapport intitulé « Premier rapport au Parlement sur le nouveau plan en matière d'infrastructure du Canada — Suivre la piste des fonds », qui a été publié le 2 février 2017.

Nous avons le plaisir de recevoir M. Jean-Denis Fréchette, directeur parlementaire du budget.

Bonjour, monsieur Fréchette.

Il est accompagné de M. Mostafa Askari, directeur parlementaire adjoint du budget, de M. Peter Weltman, directeur principal, Analyse des coûts et des programmes, et de M. Jason Jacques, directeur, Analyse économique et financière.

Vous êtes tous du Bureau du directeur parlementaire du budget. Encore une fois, au nom des membres du Comité, je vous remercie beaucoup d'avoir accepté notre invitation.

Monsieur Fréchette, je vous laisse maintenant la parole pour votre présentation. Vous avez jusqu'à 10 minutes pour la faire.

• (1205)

M. Jean-Denis Fréchette (directeur parlementaire du budget, Bibliothèque du Parlement): Merci, monsieur le président. Je vais avoir besoin d'environ deux minutes. Je sais que les membres de votre comité aiment poser des questions.

Je vous remercie de nouveau d'avoir invité l'équipe du directeur parlementaire du budget à comparaître pour discuter de notre rapport intitulé « Premier rapport au Parlement sur le nouveau plan en matière d'infrastructure du Canada — Suivre la piste des fonds ».

[Traduction]

Comme l'indique son titre, ce rapport du directeur parlementaire du budget est le premier d'une série de rapports sur l'infrastructure qui s'ajouteront à nos publications régulières, comme le *Suivi économique et financier* et les *Perspectives économiques et financières semestrielles*. Nous avons également produit un tableau récapitulatif de nos prévisions en ce qui concerne les progrès du Nouveau plan d'infrastructures du Canada et de ses retombées économiques potentielles.

Mes collègues et moi sommes très conscients que, à titre de députés, vous accordez, à juste titre, beaucoup d'importance à l'aspect régional des dépenses en infrastructure. Nous suivons certes la part provinciale des projets, mais l'objet premier de nos rapports sur les infrastructures est d'assurer la transparence et de montrer clairement comment les fonds affectés dans le cadre du Nouveau plan d'infrastructures sont répartis entre divers emplacements,

programmes et projets, et — selon les données dont nous disposons — la nature et l'échelonnement de ces projets dans le temps. Le Parlement devrait ainsi être en mesure de mieux comprendre les résultats et les risques associés au Nouveau plan d'infrastructures et de demander des comptes au gouvernement.

[Français]

Suivre des investissements en infrastructure de 12 milliards de dollars répartis sur deux ans et administrés par 31 ministères et organismes risque de présenter sa part de défis pour le Parlement. C'est pourquoi, en vertu de notre mandat législatif, nous assurerons un suivi de l'évolution de ces investissements.

Dans l'immédiat, il nous fera plaisir, à mes collègues et à moi-même, de répondre à vos questions.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Fréchette.

Sachez que le Comité vous est très reconnaissant de laisser beaucoup de temps aux parlementaires pour poser leurs questions.

Nous allons commencer tout de suite par M. Rayes.

Vous disposez de six minutes, monsieur Rayes.

M. Alain Rayes: Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins, particulièrement au directeur parlementaire du budget, de prendre le temps de nous rencontrer.

C'est un dossier que mon équipe et moi suivons attentivement. Quand votre rapport a été publié, cela a confirmé plusieurs des inquiétudes que nous avons eues à la lecture des données au fur et à mesure qu'elles devenaient disponibles.

Dans le tableau que vous avez présenté, vous avez bien indiqué que le programme est de 13,9 milliards de dollars et que, de cette somme, 3,9 milliards de dollars ont été dépensés. D'après vos prévisions contenues dans le deuxième tableau, ce serait plutôt un montant de 2,7 milliards qui serait dépensé dans l'exercice budgétaire de cette année.

D'après vous, qu'est-ce qui explique la différence entre ce que le gouvernement avait annoncé et les résultats que vous constatez à partir de vos recherches?

M. Jean-Denis Fréchette: Merci de la question.

Effectivement, nous parlons maintenant de 12 milliards de dollars, puisque le montant de 13,8 milliards de dollars comprend évidemment les montants accordés à la Société canadienne d'hypothèques et de logement pour ce qui touche le logement. C'est pour les infrastructures au total. C'est pourquoi, dans mon allocution, j'ai parlé de 12 milliards de dollars étalés sur deux ans. Il faut considérer le montant de 1,3 milliard de dollars, en plus du montant de 700 millions de dollars annoncé dans la dernière mise à jour.

Vous avez bien saisi les données du tableau. Tout d'abord, il y a eu l'annonce de 3,9 milliards de dollars. Pour notre part, pour effectuer nos prévisions en avril, nous avons calculé les répercussions que cela pourrait avoir. Lorsque nous avons refait nos calculs en février, nous nous sommes aperçus que tout cet argent ne serait pas dépensé et, donc, que l'incidence économique ne serait pas celle prévue. Nous étions un peu plus pessimistes en février.

Je dois dire que la publication du Budget supplémentaire des dépenses (C), la semaine dernière, qui nous apprenait que 820 millions de dollars destinés aux infrastructures allaient être bloqués, est venue confirmer que l'argent ne serait pas dépensé au complet cette année. Cela ne veut pas dire qu'il ne sera pas dépensé au cours des deux ans prévus; il y a aussi la deuxième année.

Mon collègue M. Jacques, ici présent, parle souvent de dépenses vertigineuses effectuées à un certain moment au cours de la période. Les anciens maires et préfets de MRC qui sont dans la salle savent très bien que c'est ce qui se produit.

M. Alain Rayes: C'est parfait.

Quand vous parlez de cela, vous mentionnez aussi que vous ne trouvez pas de mécanisme pour suivre la progression de ces sommes. Ce n'est pas une mauvaise chose en soi que de vouloir investir en infrastructure, or je crois que le gouvernement est extrêmement ambitieux. Dans un contexte où nous entendons parler de toutes ces sommes qui seraient reportées à l'année financière suivante, comment pouvons-nous être rassurés en tant qu'élus représentant des contribuables? Nous travaillons avec leur argent, qu'ils ont gagné durement et qu'ils ont mis entre nos mains. Pouvons-nous avoir confiance en ce plan? Le budget prévu pour l'année prochaine est déjà très ambitieux, en plus de tout ce qui s'ajoute. Qui plus est, vous me dites qu'il n'y a aucun mécanisme en place pour suivre la progression de l'argent.

• (1210)

M. Jean-Denis Fréchette: Je vais laisser 15 secondes à mon collègue M. Weltman pour y réfléchir.

Je vais seulement vous dire que c'est ce que nous avons déterminé dans le rapport: effectivement, il n'y a pas de mécanisme. Je sais que, lorsque le ministre Sohi a comparu devant votre comité il y a environ deux semaines, les gens de son bureau ont dit qu'un cadre de reddition de comptes allait être mis en place et qu'il permettrait également de suivre la trace de ces budgets.

Je ne sais pas si M. Weltman veut ajouter quelque chose à ce sujet.

M. Peter Weltman (directeur principal, Analyse des coûts et des programmes, Bureau du directeur parlementaire du budget, Bibliothèque du Parlement): Oui, merci.

Infrastructure Canada doit réviser les données tous les six mois. Alors, supposément, nous allons suivre la progression des projets. En ce qui concerne les autres ministères, nous avons demandé des données révisées. En ce moment, c'est nous qui publions ce qui existe au sein du gouvernement en ce qui touche les projets et leurs progrès. Les autres ministères n'ont pas l'habitude d'émettre des rapports mensuels ou trimestriels. Généralement, ils publient un rapport annuel, à la fin de l'année.

M. Alain Rayes: Vous savez que cela fera bientôt deux ans que ces gens sont en place. On nous dit qu'ils vont s'occuper de publier un rapport. Nous avons de quoi être très inquiets en tant que représentants de l'opposition.

M. Peter Weltman: C'est pour cette raison que nous sommes en train de faire le suivi à cet égard.

M. Alain Rayes: Vous avez tout à fait raison de le faire, et je vous félicite pour ce travail. Je pense que vous avez mis des éléments en lumière. Que cela soit fait par un groupe neutre, qui n'est pas partisan comme nous pouvons l'être, démontre clairement qu'il y a un grand problème. Ce sont des milliards de dollars qui doivent être investis.

Cela m'amène à ma deuxième question.

Nous recevons des messages d'élus de plus petits secteurs, de petites et moyennes municipalités. Dans votre rapport, vous indiquez que la grande majorité des sommes vont être investies dans des zones plus peuplées. En fait, si on regarde cela du point de vue politique, on voit bien que des libéraux sont députés dans ces secteurs, dans les grands centres comme Montréal, Toronto et Vancouver, particulièrement. Les dépenses que vous avez mises en évidence sont prévues dans la majorité de ces grands centres.

À la suite de votre analyse, avez-vous l'impression que cela pourrait changer ou constatez-vous une tendance lourde en ce moment?

M. Jean-Denis Fréchette: Ma première réponse neutre et non partisane, effectivement, c'est que la première phase se concentre notamment sur le transport en commun et la réfection des infrastructures telles que les systèmes d'égouts et d'eau potable. Dans un tel cadre, évidemment, ce sont les plus grandes municipalités qui vont en profiter davantage. À plus long terme, ce sera à suivre. Bien sûr, pour une municipalité de 65 000 habitants comme Victoriaville ou même Richmond, ma ville d'origine, la question des transports en commun ne présente pas les mêmes exigences. Donc, les dépenses sont moins importantes dans ces endroits.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup, monsieur Fréchette.

Monsieur Rayes, votre temps de parole est écoulé.

Je cède maintenant la parole à M. Hardie pour six minutes.

[Traduction]

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je tiens d'abord et avant tout à féliciter le directeur parlementaire du budget. Je suivais votre travail longtemps avant de jongler même avec l'idée de m'impliquer dans mon rôle actuel. Vous avez toujours su « ouvrir le rideau vert », comme on dit dans *Le magicien d'Oz*, pour nous permettre de savoir ce qui se passait vraiment. J'ai pu constater que les gens qui étaient assis là où je suis actuellement n'étaient pas toujours d'accord avec votre analyse des choses ou les résultats que vous présentiez dans certains de vos rapports. J'ai toujours trouvé ceux-ci très éclairants, et ils ont certes contribué à alimenter le débat, toujours dans l'objectif d'améliorer la situation.

Mais, trêve de gentillesse...

Des députés: Ah, ah!

M. Ken Hardie: Il y a une question que nous avons posée à différents témoins qui ont comparu devant nous. Elle porte sur tous ces fonds qui seront éventuellement investis dans les infrastructures. J'ai travaillé dans le secteur public pour la société des transports de Vancouver et dans d'autres services, et je peux vous assurer que nous avons toujours eu de la difficulté à trouver les indicateurs pertinents pour bien évaluer nos résultats et montrer aux citoyens qu'ils en avaient vraiment pour leur argent. À la lumière du travail relativement ciblé que vous avez effectué jusqu'à maintenant, auriez-vous des conseils à donner au Comité aux fins de recommandations que nous pourrions vouloir adresser au gouvernement quant aux éléments à évaluer et à surveiller pour nous assurer que ces investissements portent fruit et pour pouvoir le démontrer?

• (1215)

M. Jean-Denis Fréchette: Merci pour la question, et merci pour vos bonnes paroles.

Le directeur parlementaire du budget n'a pas le mandat de formuler des recommandations à proprement parler, ce qui peut parfois nous compliquer la tâche. Dans nos rapports, nous nous contentons de dire que les parlementaires pourraient poser telle ou telle question, ou approfondir davantage un enjeu ou un autre.

Je ne sais pas si Mostafa voudrait ajouter quelque chose...

M. Mostafa Askari (directeur parlementaire adjoint du budget, Bureau du directeur parlementaire du budget, Bibliothèque du Parlement): Certainement.

Vous soulevez un point très important dont nous traitons dans notre rapport. Règle générale, le gouvernement établit maintenant un cadre d'évaluation du rendement pour tous ses programmes. C'est en fonction de ce cadre et des objectifs qui y sont énoncés que l'on peut suivre l'utilisation des fonds pour déterminer si l'on atteint ces objectifs. Dans le cas de ces investissements dans les infrastructures proposées par le gouvernement, nous n'avons malheureusement pas encore vu un tel cadre d'évaluation du rendement. Tout cela nous retarde dans la production de notre rapport. C'est vraiment au gouvernement qu'il incombe de déterminer quels seront ces objectifs et comment il va mesurer son efficacité à les atteindre.

Une fois que cela est fait, nous pouvons, au Bureau du directeur parlementaire du budget, examiner le tout et déterminer si les objectifs ont vraiment été atteints tout en analysant la façon dont le gouvernement s'y prend pour évaluer ces éléments.

M. Ken Hardie: Le gouvernement pourrait peut-être y voir plus clair si vous lui fournissiez certaines indications sur le genre de facteurs qui doivent être évalués, car il s'agit d'abord et avant tout de pouvoir rassurer les gens en leur montrant que nous faisons les bonnes choses de la bonne manière.

À mes yeux, nous avons besoin, tout comme vous, pour bien accomplir notre travail de pouvoir nous appuyer sur un cadre adéquat pour la cueillette des données. Il faut savoir quelles données on recueille et comment on doit s'y prendre. Doit-on le faire dans l'ensemble du gouvernement pour tous les ministères? Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

M. Jean-Denis Fréchette: Oui, et Jason voudra certainement ajouter quelque chose.

Par exemple, comme Peter l'a dit, nous avons communiqué avec les 31 ministères, et ils nous ont transmis l'information. L'information ne figurait pas entièrement sur notre site Web ni dans le rapport, tout simplement parce que certains ministères ont indiqué qu'ils fourniraient le nombre total de projets et la valeur des projets, et non pas les projets individuels qui n'ont pas encore été publiés.

Jason.

M. Jason Jacques (directeur, Analyse économique et financière, Bureau du directeur parlementaire du budget, Bibliothèque du Parlement): La seule chose que j'ajouterais à ce que Mostafa et Peter ont mentionné, c'est qu'en ce qui concerne les programmes d'Infrastructure Canada, le gouvernement, dans le cadre des protocoles d'entente qu'il signe avec les gouvernements provinciaux, prévoit un cadre pour faire le suivi du rendement des investissements et des résultats. Cela dit, lorsqu'on se penche sur les mesures de rendement qui ont fait l'objet d'un suivi détaillé à l'échelle du pays, de façon générale, lorsqu'on regarde les grandes municipalités et les autres municipalités partout au pays, on constate qu'ils font un bien meilleur travail à ce chapitre. C'est parce que ces municipalités et ces gouvernements provinciaux sont responsables de l'administration des dépenses. En gros, le secteur public dépense environ 80 milliards de dollars par année pour les infrastructures

partout au pays, dont 70 milliards sont dépensés ou administrés par les gouvernements provinciaux ou les administrations municipales.

Il suffit d'examiner les budgets de Vancouver, de Toronto ou de Calgary pour déterminer comment on a établi une corrélation entre l'argent dépensé, les impacts sur le rendement et les résultats obtenus.

M. Ken Hardie: Si je puis me permettre, je vais vous interrompre, car j'aimerais vous poser une autre question.

Il y a de toute évidence des différences entre les premières dépenses d'infrastructure, qui englobaient la réparation et la mise à niveau des infrastructures existantes, et les prochaines dépenses, qui seront surtout consacrées à des projets qui prendront un certain temps à mettre en place.

Lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, il y a un an et demi, nous avons hérité de plus de 800 millions de dollars de programmes qui avaient été annoncés par le gouvernement précédent, mais qui n'avaient pas encore été approuvés. Selon la nature du projet, par exemple, la construction d'une nouvelle ligne de transport en commun, cela peut prendre beaucoup de temps. Peut-on dire: « Voici les sommes allouées et voici l'argent dépensé » puis essayer de répartir cela sur un projet de longue haleine, alors que depuis toujours, l'argent fédéral est dépensé en dernier?

• (1220)

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci, monsieur Hardie. Votre temps de parole est écoulé, alors j'espère que vous allez retenir la question pour que les témoins puissent y répondre ultérieurement.

Monsieur Aubin, vous avez la parole pour six minutes.

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Messieurs, je vous remercie d'être parmi nous.

Je vous avoue m'être très rapidement arrêté pendant la lecture de votre rapport, car j'ai été interloqué dès la première page. Après les bonnes nouvelles des premiers paragraphes indiquant que vous alliez nous aider à suivre ce programme d'investissement majeur, j'ai pu y lire ceci:

Le gouvernement n'a pas mis en place de cadre de mesure du rendement permettant d'évaluer la progression du nouveau plan en matière d'infrastructure [...]

Au paragraphe suivant, on dit ceci:

Cependant, à l'exception d'Infrastructure Canada, aucun de ces ministères n'a publié de liste des projets financés.

Je comprends, à la suite de la question posée par M. Hardie, que vous avez eu une information globale, mais pas ventilée.

Y a-t-il un problème de transparence relativement au suivi de ce programme d'infrastructure majeur?

M. Jean-Denis Fréchette: Je vous remercie de la question.

Ce n'est peut-être pas tant un problème de transparence qu'un problème d'action, je crois, de la part de certains ministères. M. Weltman en a fait mention. Certains ministères ne sont pas nécessairement habitués à faire rapport aussi efficacement qu'Infrastructure Canada, qui a une base de données depuis 2002 et qui fait rapport de tous les projets en cours de route. D'ailleurs, il faut saluer ce genre de mise en place de base de données.

On nous a dit que certains ministères étaient en voie de le faire. C'est pourquoi nous continuons à faire régulièrement ces demandes. Par exemple, Affaires autochtones et du Nord Canada peut révéler les données agrégées, comme vous l'avez souligné, mais pour le moment, il n'est pas nécessairement en mesure de fournir les données par réserve et ainsi de suite.

Est-ce un problème de transparence? J'estime que c'est davantage un problème de communication et d'informations à divulguer ultérieurement. Tout cela est relativement récent. On verra plus tard si c'est un problème de transparence véritable.

M. Robert Aubin: J'ai tout de même l'impression que nous avons exactement les mêmes échanges, à peu de chose près, avec le précédent gouvernement. Il semble qu'une culture tarde à se manifester, de ce côté.

À la page 4 du rapport, vous parlez de la Banque de l'infrastructure du Canada. Deux choses, principalement, ont retenu mon attention.

D'abord, j'ai toujours de sérieuses réserves sur le concept même de cette banque. À mon avis, elle va nous faire payer plus cher des infrastructures qui pourraient être financées directement par le gouvernement.

En outre, vous dites que « le gouvernement fédéral partagerait certains des risques inhérents aux investissements de la Banque ». Non seulement on mobiliserait 15 milliards de dollars qui auraient pu être affectés directement aux infrastructures et on verserait cette somme dans une banque pour créer un effet de levier en vue d'attirer des capitaux privés, mais on conserverait une part des risques et on paierait plus cher d'intérêt, car il faudrait payer de 7 à 9 % à ceux qui contribueraient à financer ce fonds.

Est-ce vraiment la meilleure façon de financer notre rattrapage en matière d'infrastructures?

M. Jean-Denis Fréchette: Comme c'est le gouvernement qui a décidé de créer cette banque, je ne peux pas nécessairement émettre de commentaires à ce sujet.

Il y a des risques. À cet égard, vous avez tout à fait raison. On a mentionné l'exemple de Muskrat Falls. Les garanties de prêts qui ont été consenties constituaient un des risques. Toutefois, si vous regardez bien les chiffres relatifs aux garanties de prêts, vous verrez que le risque du gouvernement concernant les 490 milliards de dollars en garanties d'emprunt...

M. Robert Aubin: On parle d'une somme totale de 312 millions de dollars qui fait office de provision. C'était ma prochaine question.

M. Jean-Denis Fréchette: Vous voyez, nous essayons de prévoir les questions.

M. Robert Aubin: C'est réussi.

M. Jean-Denis Fréchette: C'est pourquoi nous avons inclus cette information dans le rapport. Le risque existe et il y en aura toujours. C'est vrai pour tout prêt gouvernemental. C'est le cas lorsque les gouvernements veulent attirer des emprunts. Le REM, à Montréal, illustre bien la part de risque qu'un gouvernement provincial peut assumer.

Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

M. Robert Aubin: Ma question était plus précise. On parle ici d'une provision de 312 millions de dollars pour 490 milliards de dollars de garanties de prêts.

Est-ce une proportion raisonnable?

M. Peter Weltman: Je ne peux vous répondre qu'une chose, à savoir que c'est le vérificateur général qui donne son approbation relativement à ce projet. Toutes sortes de règlements régissent une telle approbation.

M. Robert Aubin: D'accord.

À la page 12 du même rapport, vous parlez d'une certaine corrélation ou proportionnalité entre l'investissement dans des programmes d'infrastructures et la densité de la population dans les provinces et territoires. Cela me semblait tout à fait cohérent. J'ai d'ailleurs déjà posé la question au ministre. Par contre, il y a un élément que j'ai peine à comprendre. On parle de 12 % pour le Québec. Or je vois mal comment celui-ci obtiendrait des investissements proportionnels à sa population, étant donné que celle-ci représente environ 23 %. Pourtant, pour d'autres provinces, le rapport entre les projets financés et la portion de la population canadienne qu'elles représentent donne lieu à une équivalence, voire à un surplus appréciable.

• (1225)

M. Jean-Denis Fréchette: C'est un tableau, un graphique camembert qui va changer avec le temps. En effet, les proportions vont changer régulièrement au cours des prochains mois. Il faut voir également que les données de ce tableau remontent au mois de janvier pour ce qui est d'Infrastructure Canada et au mois d'octobre en ce qui a trait aux autres ministères. Il va de soi que le morceau de camembert du Québec pourrait devenir plus gros.

En outre, bien que les montants soient approuvés, certaines provinces ont tendance à réclamer l'argent du gouvernement fédéral plus tard dans l'année, de façon à rendre leur position fiscale plus avantageuse. C'est certainement le cas du Québec. Il est possible que la taille du morceau de camembert reflète une telle situation.

M. Robert Aubin: Merci.

Il semble que mon temps de parole soit écoulé.

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Merci beaucoup, monsieur Aubin.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup d'être ici aujourd'hui.

À l'instar de M. Hardie, j'aimerais commencer en disant que j'ai un très grand respect pour le DPB. Ayant travaillé pour une organisation responsable de l'accès à l'information à une certaine époque, je sais que le travail que vous faites est essentiel à une démocratie efficace.

Il y a quelques conclusions que l'on peut tirer, à juste titre ou non, de votre rapport. Lorsque je parle aux gens de ma collectivité, ils craignent que les emplois ne soient pas au rendez-vous, malgré les investissements du gouvernement fédéral dans les infrastructures.

Personnellement, je considère que ma collectivité a une expérience différente de celle reflétée dans le rapport. Pour mettre le public en contexte, sachez que le rapport traite expressément des infrastructures de la phase 1, et non pas des autres projets liés aux actifs de Pêches et Océans, aux ports pour petits bateaux ou à l'infrastructure de l'enseignement postsecondaire, n'est-ce pas?

M. Jean-Denis Fréchette: C'est exact.

M. Sean Fraser: Parfait.

Parmi les projets de la phase 1 qui nous intéressent, et qui n'ont peut-être pas encore été mis en chantier — certains pourraient en être à la phase d'ingénierie ou de conception en ce moment —, pourriez-vous nous donner un aperçu ou une ventilation de ce qui est déjà en chantier et de ce qui en est encore à l'étape de la conception?

M. Peter Weltman: Je vais revenir un peu en arrière.

M. Sean Fraser: Certainement.

M. Peter Weltman: En ce qui concerne votre première observation, sachez qu'une partie des fonds affectés dans le cadre du programme d'infrastructure sera consacrée à des projets de réparation des ports pour petits bateaux, par exemple, et ce genre de projets, par l'entremise du ministère des Pêches et des Océans. Vous verrez dans le rapport qu'il s'agit de sommes substantielles. Certains de ces projets sont déjà mis en place.

Nous comprendrons mieux les progrès accomplis dans les divers projets après la publication du prochain rapport. Nous voulons savoir où on en est rendu. À l'heure actuelle, tout ce que nous avons dans la base de données, ce sont les dates de mise en chantier et d'achèvement, et nous demandons qu'on fasse le point sur l'état d'avancement.

À ce moment-là, nous serons mieux placés pour faire une évaluation.

Pour ce qui est de savoir à quelle étape on en est dans chacun des projets, nous pourrions obtenir ces données auprès d'Infrastructure Canada. Je devrai collaborer avec eux pour voir s'ils recueillent ce type d'information. Ce sera un processus manuel. Je devrai également m'informer auprès des différents ministères.

M. Sean Fraser: En ce qui concerne les progrès réalisés, dont M. Hardie a commencé à parler, certains types de projets, par exemple, de transport en commun — c'est-à-dire l'achat d'un nouvel autobus ou la réparation d'un autobus existant —, n'ont pas forcément de calendrier d'exécution, comme ce serait le cas pour la construction d'un nouveau réseau d'aqueduc. Comment peut-on alors déterminer les différentes étapes du calendrier lorsqu'il s'agit de l'acquisition d'un véhicule?

M. Peter Weltman: Dans le cadre de travaux antérieurs, que nous avons réalisés en 2009, nous avons demandé des rapports d'étape pour chacun des projets. Nous le demandons à nouveau, et ce sera au gestionnaire ou au promoteur du projet de déterminer à quelle étape du projet cela correspond... Est-ce que l'acquisition de l'autobus représente 100 % du projet ou 10 %?

Nous dépendons largement des données qui nous sont communiquées par les promoteurs des projets. C'est le plus loin que nous puissions aller.

M. Sean Fraser: À ce sujet — et je crois que c'est là où M. Hardie s'est arrêté —, est-ce possible que certains projets ne soient pas présentés dans le rapport comme étant en cours en raison d'une pratique comptable selon laquelle, au fond, l'argent fédéral pourrait être, si j'ai bien compris, le dernier dépensé à cause d'un remboursement une fois le projet achevé ou quelque chose du genre?

M. Peter Weltman: Le rapport que nous avons publié il y a quelques semaines indiquait clairement que nous mesurions les « projets définis » par rapport à « l'argent dépensé », précisément pour cette raison. Lorsqu'un projet est défini, qu'on a convenu des conditions et qu'il y a un accord de transfert en place avec le gouvernement fédéral, les travaux peuvent commencer. C'est comme une lettre de crédit. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a rien qui se concrétise tant que l'argent n'est pas restitué.

● (1230)

M. Sean Fraser: Cela dit, sur le site Web d'Infrastructure Canada, on peut lire qu'il y a plus de 700 projets qui devraient être entrepris à ce jour, selon la date de début des travaux indiquée. D'après ce que vous me dites, rien ne peut confirmer ni infirmer cette information pour l'instant. Vous vous fondez uniquement sur l'affectation, et non pas sur ce qui se passe réellement sur le terrain.

Est-ce exact?

M. Peter Weltman: En effet, c'est le cas en ce moment. Comme je l'ai dit plus tôt, j'espère qu'à mesure que nous produirons des rapports révisés, nous aurons une meilleure idée — encore une fois, nous nous appuyons sur les données qu'on nous transmet — de ce qui se passe sur le terrain.

M. Sean Fraser: Est-ce que cette information sera fournie par les promoteurs de projets ou par Infrastructure Canada?

M. Peter Weltman: Pour les 30 autres ministères, ce sera les ministères eux-mêmes. Pour ce qui est d'Infrastructure Canada, cela dépendra de ce que les promoteurs de projets lui transmettront.

Nous n'allons pas nous adresser directement aux promoteurs. Nous l'avions fait la dernière fois, mais pour l'instant, nous n'envisageons pas de le faire.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup. C'est très utile. J'ai hâte de consulter le prochain rapport.

La présidente: Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Merci.

Merci d'être ici aujourd'hui.

Si l'on tient compte de tous les défis et problèmes qui ont été mis au jour au sein du gouvernement précédent concernant les dépenses et les programmes en matière d'infrastructure, y a-t-il une leçon à retenir pour l'avenir?

M. Mostafa Askari: C'est une question épineuse.

Comme Jean-Denis l'a indiqué, normalement, nous ne formulons pas de recommandations sur des questions de politique, mais nous pensons que ce serait beaucoup plus facile pour le Parlement et pour les autres qui se penchent là-dessus si le gouvernement lui-même produisait régulièrement des rapports d'étape sur ce programme en particulier. Selon moi, ce serait très utile, car il détient toute l'information et sait exactement qui obtient l'argent, qui le dépense et quels sont les progrès accomplis. Son point de vue sur la façon dont les choses avancent et la réussite des divers projets serait d'une très grande utilité.

M. Angelo Iacono: Merci.

Je vais céder le reste de mon temps à mon collègue Vance.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente, et monsieur Iacono.

J'ai quelques questions concernant les mesures de rendement. J'ai demandé aux municipalités plus tôt, ainsi qu'aux provinces, de nous définir leurs résultats ou leurs indicateurs en vue d'établir des mesures de rendement. Je vais insister là-dessus.

Je parle ici de collaborer avec nos partenaires pour définir, dans un premier temps, les résultats et ensuite les indicateurs permettant d'évaluer la progression, puis, conformément à leurs plans de gestion des actifs et ainsi de suite, établir les mesures de rendement adéquates. Est-ce la meilleure solution?

M. Mostafa Askari: Ce serait certainement très utile de ce point de vue. En revanche, puisque le gouvernement fédéral dépense de l'argent, j'imagine qu'il a son propre cadre de mesure du rendement pour évaluer la façon dont cet argent est dépensé et les résultats obtenus par rapport aux cibles fixées.

M. Vance Badawey: Excellent. Merci.

Ma deuxième question porte sur la figure 1-4, que l'on trouve à la page 12 du rapport, qui illustre la proportion des projets par province, selon la valeur des projets. Je ne me rappelle pas lequel d'entre vous, messieurs, a indiqué qu'on accorderait une plus grande part du financement aux grandes villes, étant donné qu'elles entreprendront des projets de plus grande envergure, particulièrement en fonction de l'achalandage des transports en commun.

Vous dites qu'Infrastructure Canada ne fournit pas une liste des projets approuvés. Aurait-on pu mener un examen plus approfondi? Quand je regarde ces chiffres, je reconnais que les pourcentages de la valeur sont précisés, mais ma question concerne les projets réels qui sont réalisés partout dans les provinces — dans les régions urbaines par rapport aux régions rurales.

Encore une fois, ce n'est qu'une supposition. Quand j'examine ces pourcentages et la valeur que cela représente, si je vais un peu plus loin et que je considère le nombre de projets répartis dans les régions rurales et les régions urbaines, je constate qu'il y en a davantage dans les régions rurales, n'est-ce pas?

M. Peter Weltman: Oui. Il y a un graphique que nous n'avons pas inclus. Encore une fois, c'est un travail qui est toujours en cours. Si on examine la répartition des projets, on constate que c'est assez équitable. La répartition est proportionnelle à la population. Elle semble beaucoup plus uniforme. Comme Jean-Denis l'a mentionné plus tôt, ce n'est qu'un premier aperçu qui va sans doute évoluer avec le prochain rapport.

• (1235)

M. Vance Badawey: Allons-nous constater des changements importants au cours de la phase 2?

M. Peter Weltman: Selon moi, même lorsque nous obtiendrons des données actualisées sur la phase 1, le tableau va changer considérablement.

M. Vance Badawey: Vous dites qu'il y a très peu de projets en chantier, mais selon le site Web d'Infrastructure Canada, il y a plus de 700 projets qui devraient être entrepris à ce jour. N'est-ce pas plutôt attribuable à une reddition de comptes insuffisante de la part des municipalités et des provinces qu'à un manque de projets en cours?

M. Peter Weltman: Je crois qu'il y a deux raisons.

Tout d'abord, nous avons seulement examiné les projets financés dans le cadre du nouveau plan du budget de 2016: traitement des eaux usées et transport en commun. Nous ne nous sommes pas penchés sur les autres programmes déjà administrés par Infrastructure Canada. Un grand nombre de ces programmes figurent parmi les quelque 700 projets dont vous avez parlé. Encore une fois, nous essayons de faire la distinction entre le nouveau plan d'infrastructure, en vertu du budget de 2016, et les projets antérieurs.

Ensuite, à mesure qu'Infrastructure Canada recevra les rapports d'étape des provinces et des municipalités, nous serons mieux placés pour déterminer les projets qui ont été entrepris à la date prévue. C'est ce que nous ferons également avec notre rapport révisé.

M. Vance Badawey: D'accord.

C'est ma dernière question.

On m'a dit que l'Ontario, par exemple, a un programme de financement relatif à l'eau potable et au traitement des eaux usées qui fonctionne par affectation. Le saviez-vous? Pourquoi cela n'est-il pas indiqué ici?

M. Peter Weltman: Pardon? L'Ontario utilise une affectation?

M. Vance Badawey: Il y a un programme de financement par affectation pour l'approvisionnement en eau potable et le traitement des eaux usées. Je me demandais simplement pourquoi on n'avait pas indiqué ici qu'on utilisait ce type de débours plutôt qu'un financement consécutif à une demande.

M. Peter Weltman: Nous avons examiné la situation à l'échelon fédéral. Nous n'avons pas demandé aux provinces de nous dire comment elles distribuaient l'argent aux municipalités. Nous nous sommes intéressés à Infrastructure Canada et à la façon dont son programme avait été mis en place par rapport aux provinces.

M. Vance Badawey: Par conséquent, lorsqu'on regarde les mesures de rendement, bon nombre dépendent également des provinces.

M. Peter Weltman: Tout à fait.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Monsieur Rayes.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci, madame la présidente.

Monsieur Fréchette, nous avons parlé tantôt de deux choses qui me préoccupent, c'est-à-dire les sommes qui ne sont pas dépensées et l'absence de mesure du rendement ou de suivi des dossiers. M. Hardie vous a demandé si vous aviez des recommandations à formuler à cet égard.

Ma question est extrêmement simple: est-il normal qu'on doive dire à un gouvernement, à une organisation privée ou à une municipalité de se doter d'un outil qui lui permettra de faire le suivi de ses dossiers? On dit avoir un plan ambitieux et vouloir investir dans ce domaine d'infrastructure. Dans ce contexte, cela ne devrait-il pas être une évidence? On s'attend à ce que les fonctionnaires aient en place une grille ou un logiciel de suivi. Cela vous permettrait de faire par la suite le suivi des vérifications et de tirer la sonnette d'alarme si nécessaire.

M. Jean-Denis Fréchette: Concernant la reddition de comptes, je ne dirais pas que c'est normal, mais c'est presque une tradition. Depuis plusieurs années, il est reconnu que le gouvernement fédéral est un pourvoyeur de fonds. Je pense que d'autres témoins vous l'ont déjà dit. Le fédéral fournit les fonds, un partenariat se forme avec les provinces et avec les municipalités par la suite.

En tant que parlementaires, c'est vous qui approuvez les fonds. À ce titre, vous devriez toujours demander qu'il y ait reddition de comptes pour savoir où va l'argent. C'est ce que nous disons, sans en faire une recommandation.

À quel niveau cela devrait-il se faire? Je reviens brièvement aux questions précédentes. De notre côté, nous nous attardons surtout au niveau macroéconomique, comme vous pouvez le constater en regardant notre tableau. Nous n'allons pas en détail quant à l'efficacité et à la productivité. Nous le ferons plus tard dans la deuxième phase du plan d'infrastructure, qui vise à améliorer la productivité au Canada. À ce moment, il sera encore plus important qu'il y ait une reddition de comptes afin de nous assurer que nous en avons pour notre argent. Cependant, cela se fera au moyen d'un audit plutôt que par un examen du directeur parlementaire du budget.

M. Alain Rayes: Je vais, par ricochet, parler de la Banque de l'infrastructure du Canada, qui a été une surprise au cours de l'année.

Une somme de 15 milliards de dollars était déjà prévue pour soutenir les municipalités dans leurs projets d'infrastructure, puis on l'a fait basculer dans cette banque de l'infrastructure. Dans votre rapport, vous nous avisez que cette banque de l'infrastructure fera l'objet d'une surveillance parlementaire un peu moins directe.

Quand le ministre et ses acolytes sont venus témoigner ici, je leur ai demandé sur quoi on allait se baser pour choisir les projets émanant de communautés. M. Aubin aussi a mis l'accent là-dessus. Un des acolytes du ministre nous a répondu qu'on allait se baser sur le rendement, c'est-à-dire qu'on allait déterminer si le projet est intéressant pour les investisseurs. Comme législateur et comme député, je peux déjà vous dire que cet aspect me dérange particulièrement.

J'ai posé une deuxième question pour savoir qui allait prendre la décision d'accepter ou de rejeter un projet dans le cadre de cette banque de l'infrastructure parallèle au gouvernement. On nous a répondu qu'on ne s'était pas encore penché sur cet aspect et qu'on y travaillait.

On a annoncé la constitution d'une banque de l'infrastructure, dans laquelle on a fait basculer 15 milliards de dollars. Or les libéraux sont incapables de nous dire aujourd'hui, après deux ans au pouvoir, qui sera responsable de la reddition de comptes au regard de ces fonds. Cela veut-il dire que les élus perdront le contrôle de cet argent? Le gouvernement a déjà le plein contrôle du budget d'infrastructures et il n'y a même pas de mesures de reddition de comptes.

Dans ce cas, est-il normal de s'inquiéter au sujet de cette banque de l'infrastructure que le gouvernement envisage de créer?

• (1240)

M. Jean-Denis Fréchette: C'est une question à laquelle il est difficile de répondre, parce que nous ne connaissons pas encore toutes les modalités de fonctionnement de cette banque de l'infrastructure. La seule chose qui est certaine, c'est qu'elle ne sera pas située à Victoriaville.

Des voix: Ah, ah!

M. Alain Rayes: Non. Je pense qu'on se bat pour qu'elle soit ou bien à Montréal, ou bien à Toronto.

M. Jean-Denis Fréchette: Oui.

Cela dit, nous ne connaissons pas encore toutes les modalités de fonctionnement. Tout le monde s'attend à ce qu'une annonce soit faite dans le prochain budget pour préciser le fonctionnement de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Pour répondre à votre question, je dois dire que peu importe que ce soit une banque ou un programme, et peu importe le gouvernement qui est au pouvoir, la reddition de comptes est

toujours importante pour les parlementaires. Ce sont eux qui votent les fonds qui proviennent de l'argent des contribuables.

Vous êtes tous des parlementaires. Dans mon allocution, j'ai dit que la reddition de comptes était très importante pour vous sur le plan régional et local, ce qui est très compréhensible. J'ai dit la même chose à l'autre endroit, aux sénateurs, qui représentent également des régions. Il est important qu'il y ait une reddition de comptes à ce niveau également.

Pour nous, c'est également important, mais ce n'est pas au coeur de notre examen. Si le gouvernement affirme qu'il se créera 50 000 emplois, mais que nous estimons qu'il ne s'en créera que 33 000, c'est là que nous avons un rôle important à jouer.

M. Alain Rayes: Compte tenu de ce que le ministre et ses acolytes nous ont répondu lorsqu'ils sont venus au Comité, la Banque de l'infrastructure du Canada fera-t-elle partie des différents rapports de suivi que vous allez faire l'année prochaine? Allons-nous connaître votre vue d'ensemble sur ce dossier?

Notre parti est très préoccupé par rapport à cet argent qui était prévu dans le fonds d'infrastructure pour les municipalités. Actuellement, on dit qu'il devra y avoir un rendement.

Je fais le lien avec les petites et moyennes municipalités. J'ai demandé au ministre de me nommer un seul projet qui pourrait être financé dans une petite ou moyenne municipalité par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada. Je peux comprendre que le ministre ne connaisse pas le dossier à fond, mais aucun de tous ses acolytes n'a pu nommer un seul projet.

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, mais vous avez largement dépassé le temps qui vous était alloué. Veuillez répondre rapidement à cette longue question.

[Français]

M. Alain Rayes: Vous n'avez qu'à répondre par oui ou non.

M. Jean-Denis Fréchette: Nous allons tenter de surveiller l'argent qui sortira de la Banque de l'infrastructure du Canada.

M. Alain Rayes: Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente. Je vais partager mon temps avec M. Fraser.

Vous suivez la piste des fonds. C'est d'ailleurs le titre de votre rapport. Toutefois, à l'époque, lorsqu'on avait un projet de transport en commun, par exemple, on se penchait sur d'autres facteurs, notamment les facteurs sociaux, les facteurs environnementaux, la qualité de vie et l'intégration du projet dans le système. Parfois, mesurer l'utilité des fonds et les résultats obtenus n'est pas suffisant. Cela dit, à mon avis, il faut soit élargir votre mandat pour que vous puissiez examiner ces questions non monétaires, soit désigner un autre bureau comme le vôtre pour le faire.

Qu'en pensez-vous?

Je suis désolé, c'était...

Des voix: Ah, ah!

M. Jean-Denis Fréchette: C'est une excellente question. Vous élevez notre analyse au moyen de notre multiplicateur, parce que c'est ce que nous faisons implicitement.

L'examen des autres effets est plus difficile; il vient souvent après coup ou après la fin des travaux.

Non, mais, dans l'autre endroit, encore une fois, nous avons soulevé la question de l'analyse comparative entre les sexes de ces projets d'infrastructures, ce qui est très difficile. Alors, peut-être que dans une autre vie ou...

Avez-vous des commentaires, Mostafa?

• (1245)

M. Mostafa Askari: Vous l'avez dit, c'est notre mandat. Nous sommes un bureau qui s'occupe de budgets. Nous faisons donc le suivi de l'argent dans la mesure où il a des conséquences économiques et financières, et c'est vraiment là que nous en sommes. Nous ne suivons pas l'argent comme le vérificateur général, c'est-à-dire pour nous enquêter de sa bonne utilisation, mais notre principal objectif est d'examiner les répercussions économiques et financières des programmes de l'État. C'est notre mandat. Si le Parlement décide d'y ajouter d'autres missions, nous devrons certainement fournir aussi ce surplus de renseignements.

M. Ken Hardie: Merci.

Je cède le temps qui me reste à M. Fraser.

M. Sean Fraser: Sur la présentation des rapports ou les pratiques comptables, les écarts sont-ils importants entre les provinces ou entre les municipalités, d'un projet à l'autre?

M. Mostafa Askari: Pas à ce que nous sachions. Nous ne savons pas vraiment ce qui se passe.

M. Jean-Denis Fréchette: Voulez-vous dire pour la reddition des comptes sur l'argent fédéral reçu?

M. Sean Fraser: Soit pour la production de rapports, soit sur le moment où l'argent est reçu...

M. Jean-Denis Fréchette: On sait que des provinces, comme je l'ai dit, et certainement le Québec attendent plutôt jusqu'à la fin de l'exercice budgétaire. Ça s'est vu dans d'autres projets.

M. Sean Fraser: Effectivement.

M. Jean-Denis Fréchette: Les autres provinces ont peut-être des pratiques semblables. Le vérificateur général les a examinées et y a décelé des façons d'agir qui pouvaient s'expliquer. Les projets d'infrastructures ont une grande saisonnalité, comme vous le savez. Vos antécédents municipaux vous permettent de comprendre que ça peut prendre du temps. Voilà pourquoi j'ai parlé de « dépenses vertigineuses ». Au retour du printemps ou de l'été, les provinces déclarent soudainement des sommes importantes.

M. Sean Fraser: Serait-il utile d'essayer d'harmoniser les pratiques ou d'annoncer l'adoption universelle d'un délai pour les paiements échelonnés ou versés sur production de reçus, pour ne pas avoir finalement l'impression, peut-être erronée, que le Québec n'obtient pas sa juste part?

M. Jean-Denis Fréchette: J'ai l'impression qu'Infrastructure Canada et le gouvernement fédéral ne veulent pas nécessairement imposer de méthode comptable à une province. C'était, je pense, la réponse du sous-ministre d'Infrastructure Canada à votre comité, il y a quelques semaines, quand il a dit faire le point, toutes les deux semaines, avec les provinces. Je ne sais pas exactement comment il procède, mais c'est certainement ce qu'il a dit.

M. Sean Fraser: Alors, sans imposer ce genre de conditions à un partenaire dans un projet, est-ce qu'il sera difficile de disposer, à un moment quelconque, de renseignements sûrs?

D'accord. Pour moi la durée de votre réflexion signifie peut-être.

M. Jean-Denis Fréchette: Il peut être difficile de suivre jusqu'à la fin d'un projet ce qui arrive à l'argent.

M. Sean Fraser: Effectivement.

Seulement pour maximiser la reddition de comptes aux Canadiens, existe-t-il des modalités de paiement, échelonné ou sur production de reçus, qui facilitent au directeur parlementaire du budget la tâche d'informer le public sur ce qu'il advient à l'argent fédéral?

M. Peter Weltman: D'après nous, le paiement sur production de reçus n'est pas terriblement utile. Ce n'est pas une question qu'on me pose, mais elle est excellente. Les paiements échelonnés s'expliquent parce que nous nous attendrions alors à la réalisation de certains travaux à la fin de l'étape correspondante.

Bien sûr, il faut ensuite des mesures et des étapes uniformisées partout dans le système, ce qui est une tout autre histoire.

M. Sean Fraser: D'accord, mais ça vous aiderait à expliquer mieux aux Canadiens, par exemple, le nombre d'emplois créés pour un nombre donné de projets à un certain moment, n'est-ce pas?

M. Peter Weltman: Je n'y ai pas réfléchi longtemps. Les 10 dernières secondes. Mais je serais d'accord. Peut-être que tout renseignement, actuellement, c'est mieux que rien.

M. Sean Fraser: Parfait. Je vous remercie.

M. Jean-Denis Fréchette: Puis-je demander à Jason de répondre rapidement? C'est le comptable du groupe.

M. Jason Jacques: C'est seulement pour vous placer dans le contexte. Nous sommes 15, et les fonctionnaires fédéraux sont près de 260 000. On peut imaginer que la fonction publique fédérale est en train de collecter les renseignements que vous cherchez et que vous proposez de rassembler selon un formatage uniforme, du moins une partie de ces renseignements, pour les présenter aux ministres, ce qui les place en bonne posture pour se prononcer sur la deuxième étape et s'assurer de la réalisation effective des travaux.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Block, vous disposez de cinq minutes.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente. Je partagerai le temps qui me restera avec mon collègue.

Je remarque que dans votre déclaration préliminaire, vous avez laissé entendre qu'il serait difficile aux parlementaires de contrôler les 12 milliards consacrés aux infrastructures, vu que le montant est réparti entre deux exercices budgétaires et que les travaux sont exécutés par plus de 30 ministères et organismes. Pourriez-vous dire si c'est un modèle différent, antérieur à la présente législature, que d'étaler les débours sur une longue période et de passer par un certain nombre de ministères?

•(1250)

M. Peter Weltman: Un modèle différent? Je ne crois pas. Pour les infrastructures, particulièrement celles dont est chargé Infrastructure Canada, non, c'est à peu près comme avant. Ce que vous voyez dans ce budget, du point de vue des ministères, c'est beaucoup d'argent qui est destiné à la modernisation et au remplacement d'actifs immobilisés et qui est réputé affecté au plan des infrastructures. Beaucoup de projets sont en cours. Au ministère des Affaires autochtones et du Nord Canada, c'est certainement vrai, en raison des programmes, par exemple, d'éducation et d'adduction d'eau, créés depuis longtemps et rangés, actuellement, dans le programme des infrastructures. C'est là que réside la différence. Ça dépend simplement du mode actuel de présentation des programmes.

Mme Kelly Block: D'accord. Est-il logique, alors, que le ministre de l'Infrastructure revoie tout ça dans le cadre de son mandat comme étant des infrastructures?

M. Peter Weltman: Le ministre est chargé de son ministère, et si vous cherchez quelqu'un pour examiner l'ensemble du programme, quelqu'un pourrait vouloir le faire, mais, jusqu'ici, le Parlement nous a demandé de faire pour lui cette sorte d'actualisation.

Mme Kelly Block: D'accord. Je comprends le rôle du directeur parlementaire du budget et je reconnais que vous donnez une opinion objective sur les dépenses du gouvernement du Canada. Mais je sais que le rapport que nous examinons ne comprend pas la banque d'investissement dans les infrastructures. Comme vous l'avez dit, beaucoup de questions se posent sur les modalités de sa structuration à venir.

Vu votre rôle actuel et certaines des observations que vous avez formulées sur la difficulté de suivre l'argent, en raison de l'existence de divers modèles de prêt, quel mandat entrevoiez-vous pour vous, pour la surveillance de la banque d'investissement dans les infrastructures, vu le modèle de financement proposé?

M. Jean-Denis Fréchette: Je m'accorderai une dizaine de secondes pour répondre, puis je laisserai le soin à Mostafa de compléter.

Comme vous le savez, le gouvernement examine actuellement notre mandat. Il a laissé entendre qu'il l'examinerait et qu'il nous fournirait plus de ressources, pas seulement dans l'absolu, mais, aussi, compte tenu de l'estimation des coûts et ainsi de suite. Notre mandat pourrait évoluer en ce sens.

Sur les infrastructures, je tiens à préciser que, parfois, nous examinons un projet de taille. Le pont Champlain est un bon exemple de projet fédéral d'infrastructures que nous avons analysé pour prévoir les revenus que rapporterait le péage. À titre indicatif, le projet se chiffre dans les 4 milliards. Nous ne pouvons pas faire l'estimation des coûts ou l'analyse des recettes produites par un petit projet de 200 000 \$ dans une petite municipalité.

Avez-vous des observations?

M. Mostafa Askari: Notre mandat et la loi qui nous régit ne nous autorisent pas à demander des renseignements aux sociétés d'État, y compris, le cas échéant, à la banque, qui ne serait pas tenue de nous renseigner sur ses activités. Nous pourrions fournir une évaluation, mais nécessairement fondée sur les renseignements accessibles au public.

Mme Kelly Block: D'accord. Alors pour suivre l'argent ou même le risque, ce serait difficile.

La présidente: Madame Block, votre temps est écoulé.

M. Mostafa Askari: Ce serait plus difficile, c'est sûr.

La présidente: Monsieur Aubin, vous disposez de trois minutes.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Tantôt, j'ai bien compris que les sommes qui n'avaient pas été dépensées cette année dans la première phase du projet n'étaient pas perdues ni retournées au Trésor public, mais qu'elles pouvaient être reportées à la deuxième année du projet. Cependant, la prévision de croissance du PIB de 0,2 % pour la première année était en fonction de cet état des investissements.

Est-ce que je me trompe en disant qu'il n'y a aucune chance que cette cible soit atteinte, compte tenu des sommes réellement investies dans la première année?

•(1255)

M. Jean-Denis Fréchette: Comme vous le voyez dans le tableau, ces fonds qui ont été bloqués, comme on l'a appris la semaine dernière, ne sont pas nécessairement inclus, mais ils sont vraiment pris en considération. Si la tendance se maintient et que les analyses du DPB sont justes, effectivement, la croissance du PIB en 2016-2017 n'atteindra pas 0,2 %, mais 0,11 %, là où on est rendu. Nous sommes un peu plus optimistes pour la suite. Cela vient confirmer nos projections de la semaine dernière, à savoir que les 830 millions de dollars d'Infrastructure Canada qui ont été bloqués pour 2016-2017 seront probablement réutilisés plus tard.

M. Robert Aubin: Merci.

Cela m'amène à la deuxième année du programme. En fait, ce qu'on n'aura pas gagné la première année, il n'y a aucune assurance qu'on va le gagner la deuxième année du simple fait que les sommes ont été transférées.

Pas plus tard que ce matin, j'ai eu une discussion avec des maires de municipalités qui disaient que lorsqu'on rate un certain nombre de saisons de la construction, l'effet concret est l'augmentation des coûts pour la même infrastructure qu'on voulait faire, puisque les entrepreneurs ont l'embarras du choix.

Est-ce que la cible de 0,4 % pour la deuxième année devrait être révisée à la hausse, étant donné qu'il y aura plus d'argent dans une deuxième année, ou est-ce que je dois comprendre que ce transfert des sommes vers une deuxième année n'aura pas d'incidence sur la croissance du PIB?

M. Jean-Denis Fréchette: Dans notre présentation, nous sommes un peu plus optimistes pour la deuxième année. C'est la raison pour laquelle nous vous disions que nous allions suivre le parcours des sommes d'argent et demander des rapports. Quand j'ai mentionné des rapports, je parlais des rapports en conjonction avec d'autres rapports. Nous allons non seulement suivre le parcours des sommes d'argent pour les infrastructures, mais également faire des mises à jour régulières de notre analyse fiscale et économique, qui va comporter une section sur l'évolution des infrastructures. Donc, en théorie, nous devrions présenter quatre fois par année un rapport faisant état des chiffres qui vont aider les parlementaires à voir l'évolution de ce programme.

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Je remercie tous les témoins. Notre temps est écoulé.

Il est visible que nous avons tous beaucoup de questions à vous poser. Nous vous réinviterons sûrement.

Merci beaucoup à nos témoins.

Merci, monsieur Berthold, pour votre excellent travail de vice-président dans la première partie de la séance.

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>