



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 100 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le lundi 23 avril 2018**

**Présidente**

L'honorable Judy A. Sgro



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

Le lundi 23 avril 2018

• (1530)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** Je déclare ouverte la séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Bienvenue aux membres et bienvenue à nos témoins.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous réalisons une étude de la mise à jour des projets d'infrastructure et du plan Investir dans le Canada.

Pour ce qui est de notre premier groupe de témoins, nous accueillons John Gamble, président et chef de la direction de l'Association des firmes de génie-conseil—Canada.

Nous accueillons aussi Janice Fukakusa, présidente de la Banque de l'infrastructure du Canada, et Glenn Campbell, sous-ministre adjoint, Investissement de fonds et innovation, du Bureau de l'infrastructure du Canada.

Pour la gouverne des membres du Comité, le rapport « Investir dans le Canada » figure maintenant sur le site Web du ministre. J'allais l'imprimer, mais il compte environ 70 pages. Je peux vous fournir l'adresse du site Web si vous voulez l'imprimer.

Monsieur Gamble, je crois savoir que vous passez en premier. Veuillez vous en tenir à une déclaration de cinq minutes, afin que les membres puissent poser des questions.

**M. John Gamble (président et chef de la direction, Association des firmes de génie-conseil – Canada):** Pour commencer, je tiens à vous remercier de l'occasion d'être parmi vous. Je dois vous avertir que me poser des questions au sujet de l'infrastructure, c'est un peu comme essayer de remplir un verre d'eau au moyen d'une borne-fontaine.

L'Association des firmes de génie-conseil représente toutes les entreprises de génie-conseil du Canada. Nous représentons plus de 400 entreprises privées qui, collectivement, emploient environ 60 000 Canadiens. Nos firmes fournissent un large éventail de services de génie et de gestion et de services scientifiques et professionnels à des clients des secteurs public et privé. Par conséquent, nos firmes membres participent à quasiment tous les aspects et toutes les facettes de l'infrastructure publique au Canada.

Nous croyons que l'infrastructure est un secteur d'activité clé du gouvernement et un investissement dans notre qualité de vie. Les infrastructures relient et améliorent les collectivités, facilitent les échanges commerciaux et protègent l'environnement. Nous saluons les engagements significatifs et importants de nombreux gouvernements successifs ainsi que les investissements ambitieux proposés par le gouvernement actuellement au pouvoir. C'est encourageant pour nous de voir que tous les partis poussent plus ou moins dans le même sens en ce qui concerne l'infrastructure. Des engagements sur des

périodes de 7, 10, et maintenant 12 ans donnent l'occasion aux propriétaires d'infrastructures de définir des plans plus efficaces et de mieux gérer leurs biens. Ces investissements permettent aussi de concevoir et de créer des chaînes d'approvisionnement, y compris les municipalités et les organismes publics, de façon à ce qu'ils puissent gérer plus efficacement leurs actifs et leurs ressources technologiques et humaines et faire des investissements connexes de façon plus efficace. Cependant, on parle beaucoup du rythme plus lent que prévu des investissements. Cette situation est préoccupante pour nous aussi.

Le gouvernement a noté que son régime de financement est fondé sur la présentation des factures au moment des travaux de construction. C'est une explication juste et raisonnable. La nouvelle exigence du gouvernement selon laquelle les provinces et les territoires doivent fournir des prévisions continues sur trois ans est prudente et elle sera bénéfique à l'avenir. Il semble aussi que les négociations bilatérales avec les provinces ont pris plus de temps que prévu initialement par le gouvernement. Je soupçonne que le gouvernement est aussi frustré que nous tous. Nous sommes reconnaissants et encouragés de voir la récente vague d'annonces liées au financement de la phase deux.

Cependant, même si nous continuons de croire que le gouvernement finira par respecter ses engagements actuels en matière d'investissement dans l'infrastructure — même s'il le fera beaucoup plus tard qu'on l'avait prévu initialement —, il est aussi important que les engagements ne soient pas seulement à long terme, mais qu'on procède le plus rapidement et de la façon la plus constante possible. Tant le plan Investir dans le Canada du gouvernement actuel que le plan Chantiers Canada du gouvernement précédent prévoient beaucoup d'investissements en fin de période, et le gros des investissements est prévu vers les dernières années de ces programmes. Les récents retards, même s'ils sont compréhensibles et défendables, repousseront encore plus le moment où les engagements seront respectés. Cette situation risque d'annuler certains des avantages liés aux engagements à long terme.

Nous tentons tous de maintenir nos effectifs actuels durant cette première période d'investissements relativement modestes. Puis, soudainement, nous allons tous monter à l'assaut de la colline sans savoir ce qu'il y a de l'autre côté. La main-d'oeuvre et les matériaux deviendront plus onéreux en raison de la concurrence intense. Les responsables des processus d'approbation et de réglementation seront dépassés. Les municipalités pourraient manquer de liquidités ou avoir de la difficulté à fournir leurs contributions. Les retards et les dépassements de coûts deviendront quasiment inévitables. Le contexte opérationnel qui en résultera découragera peut-être les investissements privés. Les importants avantages économiques et sociaux liés aux infrastructures pourraient être reportés ou — ce qui serait encore pire — inexistantes.

Afin de soutenir le milieu de l'infrastructure plus rapidement et de façon plus constante à court terme, nous recommandons la réaffectation de fonds de l'actuel plan Chantiers Canada du gouvernement précédent afin que les investissements puissent être faits plus rapidement, de façon à pallier les récents reports des investissements de la phase deux dans le dernier budget fédéral.

Notre deuxième recommandation, c'est de commencer à planifier et à renégocier la prochaine génération d'investissements fédéraux dans l'infrastructure avant l'expiration des programmes actuels. Les écarts entre les programmes entraînent souvent des mises à pied et la perte de capacités et d'expertise, des capacités et de l'expertise qu'il faut par la suite rétablir, des années plus tard, lorsqu'un nouveau programme est annoncé. C'est une réalité pour nous et pour nos partenaires du secteur public. Par exemple, après l'expiration du plan Chantiers Canada, il y a eu trois annonces durant le mandat de deux gouvernements. Dans chaque cas, on affirmait légitimement qu'il s'agissait du plus gros engagement dans l'histoire canadienne. Cependant, durant la même période, on a aussi constaté une réduction de 15 % de notre industrie tandis que nous attendions l'arrivée des fonds, ce qui a entraîné une perte d'expertise et de capacités indispensables. Nous avons seulement commencé récemment à rétablir ces capacités.

Dans les cas où les municipalités misent sur des plans de gestion des actifs solides et réfléchis, nous recommandons de fournir du financement à la lumière de leur programme d'investissement plutôt que de le faire projet par projet. On pourrait ainsi permettre l'approbation de plusieurs projets liés stratégiquement dans le cadre d'une seule demande. Fait plus important encore, il s'agirait là d'une mesure incitative poussant les municipalités à élaborer et adopter des plans de gestion des actifs pour encadrer les décisions d'investissement stratégique.

Enfin, je vous encourage à examiner le fardeau réglementaire cumulatif pouvant entraîner d'importants retards ou d'importantes augmentations des coûts dans le cadre des projets. Chaque année, tous les ordres de gouvernement introduisent de nouvelles lois et de nouveaux règlements qui ont une incidence sur tout, de la main-d'oeuvre à l'obtention des permis en passant par les exigences liées aux permis de construction et à l'accessibilité. Individuellement, chacune de ces mesures est peut-être très juste, mais on réfléchit rarement à l'impact cumulatif. Plus particulièrement, vous devriez surveiller de très près le projet de loi C-69 sur les évaluations d'impact sur l'environnement. Beaucoup de projets provinciaux et municipaux seront probablement visés par le projet de loi C-69. Même s'il reste beaucoup de renseignements à venir, il y a un risque important que des projets pourraient être retardés ou pourraient ne pas être réalisés du tout si le projet de loi C-69 et la réglementation connexe ne sont pas suffisamment clairs et si leur portée n'est pas définie de façon appropriée.

• (1535)

Pour conclure, je tiens à souligner que nous sommes reconnaissants des importants investissements du gouvernement actuel et du gouvernement précédent. Il s'agit d'un bon investissement pour le Canada et les Canadiens. Malgré les défis liés à la mise en oeuvre et à la réalisation de programmes d'une telle ampleur, je crois que nous pouvons faire en sorte que les choses fonctionnent, et le secteur du génie-conseil est ici pour travailler en collaboration avec vous et vous aider à réussir.

Merci. Je serai heureux de répondre à vos questions.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Gamble.

Nous allons maintenant passer à Mme Fukakusa de la Banque de l'infrastructure du Canada.

**Mme Janice Fukakusa (présidente, Banque de l'infrastructure du Canada):** Bonjour, madame la présidente et bonjour aux membres du Comité. Je suis heureuse d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais commencer par fournir certains renseignements contextuels sur la Banque de l'infrastructure du Canada et vous donner un aperçu des progrès que nous avons réalisés.

La Banque a été créée en juin dernier. Notre objectif est de réunir les promoteurs gouvernementaux de nouveaux projets d'infrastructure et des investisseurs privés et institutionnels afin de réaliser plus de projets entièrement nouveaux pour les Canadiens. En collaboration avec ses partenaires, la Banque de l'infrastructure du Canada prévoit accroître la façon dont l'infrastructure est planifiée, financée et bâtie au Canada. Pour ce faire, nous prendrons les mesures suivantes: nous mobiliserons les partenaires du secteur privé dans le cadre de la planification et de la conception, nous ferons la promotion des modèles d'affaires fondés sur les revenus et nous co-investirons avec des investisseurs institutionnels et privés ainsi que des partenaires du gouvernement.

La Banque fournit un outil facultatif permettant d'aider à optimiser les fonds publics en attirant des investissements privés vers de nouveaux projets qui génèrent des revenus et qui sont d'intérêt public. On peut ainsi libérer des ressources du gouvernement, qui seront consacrées à d'autres priorités.

Notre mandat comporte trois aspects distincts.

Il y a premièrement notre rôle d'investissement. La Banque peut investir 35 milliards de dollars sur une période de 11 ans dans le cadre de nouveaux projets. Notre actionnaire, le gouvernement du Canada, a cerné trois domaines prioritaires d'investissement, soit le transport en commun, le commerce et le transport et l'infrastructure verte.

Deuxièmement, il y a notre rôle de conseiller. Nous prodiguerons des conseils aux partenaires du gouvernement sur le bien-fondé des projets en ce qui concerne les modèles de revenu et sur de possibles montages financiers.

Troisièmement, nous jouons un rôle lié aux données. Nous travaillerons en collaboration avec le gouvernement et les organismes publics pour évaluer les données et les renseignements liés à l'infrastructure actuellement recueillis un peu partout au Canada. Nous aiderons à cerner les lacunes et nous travaillerons afin de les combler. L'objectif, ici, c'est de favoriser des décisions éclairées au sujet des investissements dans l'infrastructure, à la lumière des données probantes.

De nos jours, les gouvernements contribuent aux projets d'infrastructure au moyen de contributions ou de subventions directes ou, dans le cas de PPP, ils paient le secteur privé en fonction de contrats fondés sur le rendement.

À la Banque de l'infrastructure du Canada, nous voulons attirer des investissements privés supplémentaires et de l'expertise pour réaliser de nouveaux projets dans le cadre desquels il manque encore quelque chose pour être commercialement viables. Nous y arriverons en faisant en sorte que la structure du projet fonctionne.

En tant que co-investisseur, la Banque peut injecter des capitaux ou apporter son appui aux bons moments afin que les projets soient, de façon générale, viables pour un investisseur du secteur privé. Dans notre modèle, les paiements aux partenaires du secteur privé viendront des revenus liés à l'utilisation des biens. Ils peuvent prendre diverses formes, comme des frais, des droits de péage, ou des tarifs ainsi que d'autres mécanismes fondés sur l'appréciation de la valeur des terres.

Dans le cadre des projets qui sont soutenus par la Banque, les bénéficiaires d'un nouveau bien ou de nouveaux services aideront à couvrir les coûts. Gardez à l'esprit que cette approche ne remplace pas le financement traditionnel du gouvernement en matière d'infrastructure ni les PPP. Notre modèle sera complémentaire aux modèles de financement actuels.

En ce qui concerne les progrès, notre conseil d'administration indépendant a été nommé le 16 novembre, soit il y a un peu plus de cinq mois, et il compte des membres très expérimentés.

L'un des administrateurs, Bruno Guilmette, a temporairement quitté le conseil afin de mettre en branle les fonctions d'investissement de la Banque. Bruno a travaillé très dur afin de concevoir nos politiques en matière d'investissement.

Nous avons établi nos priorités et nos budgets dans notre plan d'affaires quinquennal que nous présenterons au gouvernement aux fins d'approbation.

Nous recrutons actuellement des cadres de la haute direction, des professionnels et du personnel de soutien. Nous avons actuellement 17 employés personnels sous contrat, y compris des personnes que nous nous apprêtons à embaucher.

Notre recherche pour trouver notre premier directeur général est bien entamée, et je m'attends à ce qu'une décision soit prise bientôt. Il faut beaucoup de temps pour recruter le bon dirigeant qui possède des compétences et une expertise très précises.

En conclusion, la Banque est en train de jeter des bases solides en ce qui a trait aux personnes, aux processus et aux systèmes. Ce fondement est essentiel si nous voulons faire des investissements responsables à long terme au nom des Canadiens.

Merci. Je serais heureuse de répondre à vos questions.

• (1540)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Campbell pour cinq minutes.

**M. Glenn Campbell:** Je n'ai pas de déclaration préliminaire, mais je serai heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

**La présidente:** Parfait. Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Chong.

**L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC):** Merci, madame la présidente.

Merci à nos témoins d'avoir comparu aujourd'hui.

Je veux mettre rapidement en contexte la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui. Nous sommes ici aujourd'hui parce que, durant les dernières élections, le gouvernement savait très bien, lorsqu'il parlait aux Canadiens, qu'il est difficile de fournir de l'argent. C'est la raison pour laquelle il a promis de s'assurer que, chaque année, avant la fin de l'exercice, le 31 mars, il allait transférer les fonds périmés — c'est-à-dire l'argent qui n'a pas été dépensé — dans le cadre des transferts de la taxe fédérale sur l'essence, y ajoutant ces fonds, de façon à ce que les municipalités aient immédiatement accès à du financement pour réaliser leurs priorités

en matière d'infrastructure. Cependant, le gouvernement ne l'a pas fait et, non seulement ça, il ne respecte pas non plus ses engagements en matière de dépenses dans l'infrastructure, et ce, de beaucoup. Avant de tenter de tout justifier et de dire que les fonds sont périmés et reportés, il est clair qu'un dollar dépensé aujourd'hui dans l'infrastructure vaut beaucoup plus qu'un dollar dépensé dans 10 ans. C'est la même chose que pour un dollar de croissance du PIB, aujourd'hui, qui vaut beaucoup plus que ce même dollar, dans 10 ans... C'est la magie de la capitalisation.

Nous sommes ici parce que le directeur parlementaire du budget — un agent indépendant du Parlement — a souligné cette situation dans de nombreux rapports, et tout récemment, durant la dernière semaine de mars, affirmant que le gouvernement était très, très loin d'avoir respecté ses engagements en matière de dépense dans l'infrastructure. Par conséquent, ses propres prévisions dans les budgets précédents sont complètement erronées. Seulement 11 000 emplois ont été créés en raison des dépenses dans l'infrastructure, et on a bénéficié d'un dixième de 1 % de croissance du PIB. En fait, d'ici 2022, toute cette croissance pourrait être annulée en raison de l'inflation et de l'augmentation des taux d'intérêt de la banque centrale. Nous sommes ici pour découvrir pourquoi le gouvernement ne respecte pas ses engagements en matière de dépense dans l'infrastructure et en matière de transfert de fonds avant la fin de l'exercice sous la forme de transferts de la taxe sur l'essence.

Ce n'est pas seulement une question théorique. Durant son plus récent examen des temps de déplacement quotidiens, en novembre dernier, Statistique Canada a déclaré que les temps de déplacement augmentent au Canada et que le temps moyen pour aller au travail et en revenir a augmenté de 3 %. Chaque jour, quelque 16 millions de Canadiens sortent de chez eux pour aller travailler, dont 12 millions dans nos régions municipales, et le temps qu'il leur faut pour se rendre au travail est de plus en plus long, et la congestion empire. Ce n'est pas seulement une question théorique. Il y a des conséquences bien réelles, sur le terrain. Des milliards de dollars en productivité sont perdus dans nos grandes régions métropolitaines. Actuellement, dans la RGT, le temps de déplacement quotidien moyen est de plus d'une heure. Ce n'est pas un grand problème pour ceux qui vivent au centre-ville. Si vous demeurez à Rosedale, Annex, Cabbagetown ou Leaside, vous pouvez vous rendre au centre-ville assez rapidement. Cependant, si vous êtes comme la grande majorité des 8 ou 9 millions de résidents de la RGT, vous passez des heures dans votre voiture chaque jour. Ce n'est vraiment pas une question purement théorique. C'est un réel défi de comprendre ce qui se passe et pourquoi le gouvernement ne respecte pas ses engagements.

J'aimerais bien savoir ce que vous pensez, monsieur Gamble, de cette situation et de ce qu'on peut faire à ce sujet. C'est préoccupant. De plus, le gouvernement ne nous fournit pas des plans uniformes. Le mois dernier, il a dit au directeur parlementaire du budget, qui a le droit de demander des renseignements en notre nom, que des fonds fédéraux avaient été attribués à environ 10 000 projets. La semaine dernière, on nous a dit que c'était maintenant 20 000 projets. Tous les trois ou quatre mois, on semble nous fournir un plan différent relativement au plus important engagement décennal du gouvernement, d'une valeur d'environ 180 milliards de dollars. C'est très préoccupant.

Monsieur Gamble, pouvez-vous formuler des commentaires sur ce que vous avez mentionné, la réduction de 15 % des activités de vos membres au cours des dernières années? Pouvez-vous nous dire pourquoi c'est maintenant qu'on a besoin des fonds, pas dans 10 ans?

• (1545)

**M. John Gamble:** Je ne prétendrais pas pouvoir décrire les rouages internes d'Infrastructure Canada. De toute évidence, c'est au-delà de mon expertise.

Je suis d'accord avec ce que vous avez dit au sujet du fait que l'argent dépensé aujourd'hui est beaucoup plus efficace que l'argent qui sera dépensé plus tard. Le point du financement, ce n'est pas d'ajouter des chiffres sur une feuille de calcul; l'objectif, ce sont des biens réels, tangibles, qui créent de la richesse et des occasions. Mais tout ça est remis en cause, même si les investissements respectaient les délais prévus, et, avec tout le respect que je vous dois, même si les dépenses liées à l'ancien plan Chantiers Canada respectaient elles aussi les délais prévus... On constate tout de même ces pointes et ces pics, qui sont très difficiles à gérer pour nous.

Tout ce qu'on peut faire pour atténuer cette fluctuation permettrait d'injecter plus d'argent plus rapidement dans l'économie, il y aurait là un effet de stimulation à court terme, mais, ce qui est probablement encore plus important, ce sont les avantages qui durent 10, 20, 30, 50, et même 100 ans, bien après le départ de mes membres et des constructeurs, une fois ces biens mis en service.

De plus, il y a des conséquences économiques. On perd aussi l'efficacité des investissements lorsqu'il y a un ralentissement, et que, ensuite, tout le monde se livre concurrence tout d'un coup, tandis qu'on reprend du service. Ce n'est pas une situation unique au gouvernement fédéral. Si quelqu'un réussit à trouver une façon d'atténuer ces fluctuations et de rendre les choses plus homogènes, qu'il mette la solution en bouteille et qu'il la vende, il y a beaucoup de gens qui en achèteraient.

Ce que nous voulons, c'est de la constance, un certain niveau de prévisibilité, le plus possible, en fait. En tant que services professionnels, nous ne pouvons pas mettre des gens sur les tablettes et attendre quelques années pendant que les projets sont retardés. Nous devons prendre des décisions qui nous permettent de continuer à exploiter nos entreprises et à garder nos portes ouvertes.

Nos municipalités doivent pouvoir gérer tout ça. Je crois qu'on l'oublie souvent. Les municipalités doivent fournir du financement de contrepartie dans bon nombre de ces programmes. Si toute l'aide possible est offerte en même temps, il ne sera pas possible de réaliser certains des projets.

Comme je dis, je suis...

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Gamble. Je suis désolée, mais le temps est écoulé.

**M. John Gamble:** Je vous ai avertis, je suis comme une borne-fontaine.

**La présidente:** Nous allons passer à M. Fraser.

**M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Pour poursuivre sur la même lancée, même si je suis d'accord pour dire qu'investir aujourd'hui est mieux que reporter les investissements à plus tard, je ne partage pas la vision apocalyptique décrite par mon collègue. Selon moi, c'est la raison pour laquelle la phase 1 du plan visait les investissements dans des projets prêts à démarrer, et qu'il y avait un plan pour investir à plus long terme offrant une certaine certitude pouvant aider les municipalités à gérer leurs encaisses.

Pour ce qui est de la question des fonds non dépensés, vous avez parlé précisément du fonds Chantiers Canada et suggéré que les fonds soient réaffectés. En fait, c'est un bon exemple d'argent qui,

parfois, n'est pas dépensé. Pouvez-vous m'expliquer cette situation? Vous avez suggéré une possible réaffectation. Avez-vous suggéré que ce soit dans le cadre du programme actuel, le nouveau plan décennal dont nous discutons aujourd'hui?

**M. John Gamble:** Pour commencer, à ce que je sache, il n'y a pas de méchants dans la salle. Vous avez tous fait d'importants investissements, et nous vous en remercions, mais nous voulons tous mieux faire.

Pour ce qui est du point précis que vous avez soulevé, le plan Investir dans le Canada est essentiellement venu s'ajouter au plan Chantiers Canada. Il faut donner le crédit au gouvernement actuel, il a maintenu l'ancien programme, mais, même dans son incarnation initiale, l'accent était beaucoup mis sur les dernières années. Les choses commençaient lentement, puis il y avait eu une accélération. Et maintenant, nous avons un deuxième programme qui s'ajoute au premier.

Si nous pouvions utiliser une partie de ces engagements... C'est fait. Ce programme est en place. Si le ministre des finances ou peu importe à qui il faut parler au Cabinet, peut réaffecter certains des fonds prévus pour la deuxième moitié du programme et les réaffecter au cours des années actuelles du programme, on pourrait peut-être ainsi atténuer certaines des fluctuations et reprendre une partie du temps perdu dans le cadre des programmes actuels.

• (1550)

**M. Sean Fraser:** Croyez-vous qu'il y a un risque de goulot d'étranglement quant à la capacité des provinces et des municipalités de fournir leur part dans le cadre des projets, si nous affectons plus de ressources d'entrée de jeu?

**M. John Gamble:** Pas nécessairement, si vous le faites de façon ordonnée. Selon moi, là où il y aura un goulot d'étranglement, c'est au moment des deux pointes, dans cinq ans, lorsque les deux programmes prendront enfin leur vitesse de croisière. C'est là où je crains plus un goulot d'étranglement. Au moins, nous avons le luxe du temps pour composer avec ce problème.

**M. Sean Fraser:** Bien sûr. Merci beaucoup.

Je vais passer à Mme Fukakusa. J'ai quelques questions au sujet de la Banque de l'infrastructure, et j'espère que vous pourrez y répondre.

Je me rappelle avoir vu des estimations dans les actualités il y a environ un an et demi; on laissait entendre que la quantité de capitaux privés investis dans des bons à rendement négatifs à l'échelle internationale était d'environ 16 billions de dollars. Selon moi, cela signifie que, si quelqu'un cherche un rendement fiable, c'est là une très bonne occasion de réaliser de très gros projets.

La Banque nous permettra-t-elle de puiser à cette source afin de réaliser plus de projets de construction? Est-ce que la participation du secteur privé nous aidera à réaliser plus de projets de construction plus rapidement?

**Mme Janice Fukakusa:** Je répondrai par l'affirmative à vos deux questions.

Lorsqu'on regarde la quantité de capitaux pour lesquels on cherche un très bon rendement à long terme, l'infrastructure est un choix tout naturel. À la Banque, rapidement, dans le cadre du processus, nous examinerons la façon dont les projets sont structurés, où sont les risques et quels sont les domaines où des investissements ne sont pas possibles en raison de la responsabilité fiduciaire imposée à beaucoup de fonds de pension, par exemple. Nous allons atténuer ce risque, cibler les capitaux pour lesquels nous avons atténué ce risque afin que nous puissions vraiment réduire le risque et faire participer les investisseurs afin d'accroître la quantité de fonds investis dans les infrastructures, parce que ces fonds ne sont pas investis dans ce secteur actuellement.

Ce que je dirais aussi au sujet du processus en ce qui a trait au fait d'accomplir le travail plus rapidement, c'est que l'intention, ici, c'est d'entrer en scène très rapidement. Nous pourrions miser sur de très bonnes capacités. Nous renforçons nos capacités, et nous nous assurons de compter sur assez de personnes qui s'acquittent de la diligence raisonnable d'entrée de jeu pour déterminer là où il pourrait y avoir des embranchements dans la route et là où nous pourrions participer plus rapidement. En ce qui a trait aux investisseurs du secteur privé, ils exerceront aussi une diligence raisonnable. On bénéficierait ainsi d'un niveau accru de diligence raisonnable d'entrée de jeu afin que nous puissions établir des plans et passer à l'action plus rapidement.

**M. Sean Fraser:** Y a-t-il des limites en ce qui concerne l'identité des clients qui paieront les revenus essentiellement? Je pense actuellement au fait que, par exemple, vous avez mentionné que les péages seraient une des façons de générer des revenus. En raison de certaines réalités politiques, beaucoup de représentants des différents ordres de gouvernement craignent d'imposer des péages aux gens, mais nous avons entendu un certain nombre de propositions différentes liées à l'utilisation d'un péage virtuel, un arrangement financier en vertu duquel, par exemple, un bâtiment provincial, un pont à péage ou une autoroute pourrait amortir les coûts au fil du temps. On fera un suivi de l'utilisation et on pourrait rembourser les investisseurs du secteur privé. Est-ce un genre de projet qui, en théorie, est admissible dans le cadre des programmes de la Banque de l'infrastructure du Canada?

**Mme Janice Fukakusa:** Je crois que les revenus viendraient au bout du compte de l'utilisation de l'infrastructure. Il peut y avoir des situations où les revenus ne sont pas assurés durant une certaine période, comme immédiatement au début, alors nous examinerons tous ces genres de situations pour déterminer de quelle façon nous pouvons fournir une aide en ce qui a trait à la structure.

**M. Sean Fraser:** On parle beaucoup de la nature transformationnelle des projets possibles auxquels la Banque pourrait s'attaquer, ce qui est génial, mais je me demande aussi s'il serait possible de regrouper des petits projets et de les vendre presque comme un forfait pour les investisseurs. Est-ce quelque chose qui est même proposé à la Banque?

**Mme Janice Fukakusa:** Nous examinons toutes ces possibilités et nous avons fait beaucoup de sensibilisation. En particulier, s'ils sont très semblables et peuvent être déployés, c'est une bonne façon d'accommoder toutes les collectivités, quels que soient leur type et leur taille.

**M. Sean Fraser:** Et cela aiderait aussi, en théorie, à atténuer le risque associé à tout projet donné.

**Mme Janice Fukakusa:** Oui.

**M. Sean Fraser:** Je pense que mon temps est plus ou moins écoulé.

Merci beaucoup.

**La présidente:** Merci, monsieur Fraser.

Nous passons à Mme Sansoucy.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD):** Bonjour.

Je vais partager mon temps de parole avec mon collègue M. Robert Aubin.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Aubin, bienvenue à nouveau.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Merci.

J'aimerais poser quelques brèves questions à Mme Fukakusa.

Je prendrai un exemple précis, qui devrait aider tous ceux qui nous écoutent — et particulièrement les gens du Québec et de l'Ontario — à établir une comparaison compréhensible. Il y a un projet absolument formidable de VIA Rail, qui est de construire un corridor dédié aux trains de passagers entre Québec et Windsor, un des corridors, sinon le corridor qui dessert la région la plus densément peuplée au Canada. On pourrait mettre en parallèle ce projet et celui du Réseau express métropolitain, ou REM, au Québec.

Dans quelle mesure cela peut-il présenter un avantage pour le consommateur éventuel le fait que la construction de ce projet soit financée par la Banque de l'infrastructure? Si le gouvernement finançait lui-même le projet à même les deniers publics, le taux d'emprunt serait d'environ 1,5 %, alors que les rendements attendus des investisseurs privés qui vont se joindre à la Banque de l'infrastructure sont davantage de l'ordre de 7 % à 9 %.

• (1555)

[Traduction]

**Mme Janice Fukakusa:** C'est une excellente question. Je ne peux pas parler précisément de ces deux projets, mais je peux parler du fait que lorsque vous attirez des fonds privés, l'objectif est d'obtenir des sources de capitaux qui viennent s'ajouter à ceux du gouvernement pour construire ce type d'infrastructure. Il s'agirait d'examiner le profil de risque, les avantages et la façon dont le rendement peut être acceptable pour nos citoyens ainsi que pour la caisse de retraite. C'est une question d'équilibre, et une des raisons pour lesquelles nous sommes ici, c'est pour prendre en considération l'intérêt public ainsi que celui du gouvernement.

[Français]

**M. Robert Aubin:** J'ai deux autres questions.

On pourrait encore une fois mettre en parallèle les deux projets, même s'ils sont différents.

Quand on a entendu parler du REM, à peu près tout le monde a applaudi. Au fur et à mesure qu'on prenait connaissance des détails du projet, il y a un certain nombre de critiques qui ont été soulevées au sujet du tracé et des retombées locales. La construction des wagons va se faire en Inde, par exemple.

Dans un projet qui serait mené par la Banque de l'infrastructure du Canada, quelles balises mettriez-vous en place pour assurer un maximum de contenu local ou de retombées locales, et quelles sont celles qui permettraient de vous assurer que les investisseurs privés ne sont pas des compagnies qui font affaire, par exemple, avec des paradis fiscaux?

[Traduction]

**M. Glenn Campbell:** Puisqu'il s'agit davantage d'une question stratégique que d'une question liée à la Banque de l'infrastructure, je serai heureux d'y répondre.

Tout d'abord, la Banque de l'infrastructure du Canada est un outil mis à la disposition des gouvernements pour aider à financer des projets. C'est le bailleur de fonds et le promoteur du gouvernement qui dirige un projet d'infrastructure. La Banque est là pour aider, au besoin, et pour rassembler des capitaux privés si le modèle convient. La prise de décisions qui se rattache à l'approvisionnement, à la réglementation locale et à la construction est vraiment du ressort du bailleur de fonds de ce bien, quel qu'il soit, et bien sûr, c'est mieux pour nous d'envisager une question de façon hypothétique que de parler de projets particuliers.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

Je vous laisse la parole, madame Sansoucy.

**Mme Brigitte Sansoucy:** Ma question s'adresse à Mme Fukakusa, présidente de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Le 19 mars dernier, le Bureau du directeur parlementaire du budget a demandé que la Banque de l'infrastructure du Canada fournisse la liste des projets prévus avant le 31 mars 2018. Selon le budget de 2018, ces projets représentaient 149 millions de dollars pour la période 2017-2018.

Les représentants du directeur parlementaire du budget, qui étaient devant notre comité le 16 avril dernier, nous ont mentionné être incapables de nous expliquer pourquoi la Banque de l'infrastructure n'avait pas répondu à cette demande.

Je ne sais pas si la greffière de notre comité a reçu une mise à jour, mais comme vous êtes ici, pouvez-vous nous dire si vous avez transmis les informations au Bureau du directeur parlementaire du budget et, si cela n'a pas été fait, pourquoi?

[Traduction]

**Mme Janice Fukakusa:** Je confirme que nous avons maintenant envoyé l'information au Bureau du directeur parlementaire du budget.

Je dirais que cette partie représente la nature de démarrage de la Banque, et la demande nous a été acheminée par une filière générale. Nous en avons discuté avec le ministère, parce que tout cela est assez nouveau pour nous, et les gens du ministère ont été très utiles.

En ce qui a trait au financement, comme je l'ai dit, nous avons depuis maintenant cinq mois un conseil dont les membres ont été nommés. Nous sommes en mode démarrage, et nous essayons d'établir...

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Je dois vous interrompre; je suis désolée.

J'ai une autre question et si vous n'avez pas le temps d'y répondre, nous vous serions reconnaissants de transmettre cette information par écrit à notre comité.

Vous avez mentionné votre bureau de direction. Le gouvernement s'est engagé à avoir un processus de sélection transparent. Pourriez-vous nous expliquer, ou si nous manquons de temps, faire parvenir la réponse par écrit à notre comité, le processus de sélection qui a mené à votre nomination ainsi qu'à celle de vos collègues du bureau de direction?

● (1600)

[Traduction]

**M. Glenn Campbell:** Nous sommes heureux de faire un suivi, puisque les membres du conseil ont été nommés par le gouverneur en conseil. Ils ont été nommés au nom du ministre. S'il y a des questions concernant ce processus, nous serons heureux de fournir au Comité, par l'entremise du ministère, des renseignements sur la façon dont celui-ci s'est déroulé. En tant que personne qui a participé, je peux rappeler que ce processus a respecté le nouveau processus transparent. Il a été annoncé aux Canadiens, a fait l'objet de candidatures ouvertes, et son mode de sélection était fondé sur le mérite et représentatif. À l'issue de ce processus, un ensemble de Canadiens très compétents siègent au conseil de la Banque de l'infrastructure.

**La présidente:** Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de M. Badawey.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Je vais commencer en disant que c'est une des raisons pour lesquelles je me suis présenté au palier fédéral. J'ai été maire pendant 14 ans. Avec le dernier gouvernement, il y avait une grande frustration par rapport à l'écart entre les échelons local et fédéral, ainsi qu'à l'égard de certains des programmes qui étaient présentés. Je ne peux être d'accord avec ce que M. Chong, un membre de l'opposition officielle, a dit plus tôt par rapport à l'endroit où cela nous mène; pourquoi nous nous engageons dans cette direction; l'avantage que cela va procurer aux municipalités locales et au secteur privé; les résultats que cela va permettre d'accumuler au fil du temps au chapitre de notre croissance économique; ainsi que, bien franchement, la création d'emplois et le fait de s'assurer que les projets voient le jour pour faire exactement cela.

En fait, le gouvernement a approuvé plus de 4 000 projets d'infrastructure partout au pays depuis l'automne 2015, grâce à un investissement combiné de plus de 35 milliards de dollars. Ces projets créent déjà de la croissance économique et des possibilités pour les Canadiens. Ils contribuent à créer des collectivités saines, vivables et durables. Le report des fonds durant les années de notre plan est une question de gestion de la trésorerie, et non pas d'absence d'activité.

Notre gouvernement vient de signer des accords bilatéraux avec sept provinces et territoires qui prévoient maintenant du financement à long terme, durable et prévisible. Dans le cadre de ces accords, notre gouvernement va investir 33 milliards de dollars pour améliorer le transport public et les collectivités afin de réduire la congestion et la pollution, financer l'infrastructure verte afin de rendre nos collectivités plus résilientes aux changements climatiques et financer la communauté culturelle et les infrastructures récréatives afin de créer des collectivités plus saines et plus inclusives. Notre gouvernement investit 2,4 milliards de dollars dans les collectivités rurales et nordiques afin de les appuyer d'une façon dont elles n'ont jamais été appuyées par le gouvernement précédent, comme je l'ai dit plus tôt.



Si je reviens à mes commentaires précédents, le nouveau plan ne prévoit pas un financement de type un tiers, un tiers, un tiers comme celui que les gouvernements précédents ont offert, ce qui crée des situations où il y a des nantis et des démunis. Certaines collectivités — la plupart d'entre elles — n'ont pas pu se permettre de participer à des programmes en raison de la contribution à hauteur d'un tiers attendue. Le nouveau plan Investir dans le Canada que nous proposons, où le palier fédéral investit jusqu'à 40 %, 50 % ou 60 % pour certains projets, allègent le fardeau des partenaires municipaux. Cela m'amène maintenant à certaines de mes questions.

M. Fraser a parlé du regroupement et du fait de s'assurer que les partenariats que nous essayons de créer au moyen de ce programme sont conclus — particulièrement avec la Banque de l'infrastructure — et qu'ils sont réalistes.

Ma première question s'adresse aux gens de la Banque de l'infrastructure. Allez-vous réellement encourager, d'abord, le regroupement de projets? Cela nous permet d'obtenir un meilleur taux de rendement, et un meilleur regroupement est créé dans certaines régions du pays, particulièrement en ce qui concerne les corridors commerciaux à intérêt économique.

Ensuite, encouragez-vous le regroupement qui pourrait être binational? Des investissements qui arrivent des États-Unis et sont liés au transport... cela pourrait être un pont, cela pourrait être une route, ou encore un regroupement de possibilités commerciales entre deux ou trois pays. Encouragez-vous ce type d'investissements également?

**Mme Janice Fukakusa:** C'est une très bonne question. Pour ce qui est du regroupement, nous nous attendons à ce que les municipalités ou d'autres gouvernements viennent vers nous pour nous le proposer. Je pense qu'un des éléments du regroupement, c'est que vous devez reconnaître ce qui est commun, ce qui peut être fait ensemble et comment vous pouvez accélérer le développement. Lorsque nous étudions des projets, nous étudions une bonne partie de la commandite qui provient des différents ordres de gouvernement et des différents utilisateurs de l'infrastructure afin de proposer ces idées, pour que nous puissions les faire correspondre à l'appétit que suscitent les investissements privés et la faisabilité. Il s'agit d'obtenir un appui massif de la part des collectivités dans l'avenir, c'est-à-dire ce pour quoi nous sommes ici: construire l'infrastructure pour nos Canadiens. Pour ce qui est de la question transfrontalière, je dirais que l'infrastructure est destinée, de façon générale, aux Canadiens.

Glenn, vous avez peut-être quelques opinions sur l'aspect lié à la politique publique.

• (1605)

**M. Glenn Campbell:** Selon la loi, la Banque de l'infrastructure du Canada peut appuyer un projet réalisé au Canada, ou en partie. De toute évidence, cela vise à tenir compte, dans certaines circonstances, du fait que nous avons des frontières avec un voisin important. Il pourrait y avoir des infrastructures qui font le pont entre ces deux pays, donc c'est autorisé.

J'ai un commentaire par rapport au regroupement. Le modèle de la Banque de l'infrastructure du Canada est conçu pour rattacher pas seulement un investisseur, mais le secteur privé à un projet. Ainsi, pour un taux de rendement, elle va aussi participer à la recherche de gains d'efficacité concernant la construction, la gestion et le fonctionnement de ce projet. Le regroupement a été un défi, même si c'est quelque chose que la Banque cherche à faire. Plus vous regroupez des biens qui sont, peut-être, différents, plus vous dissociez le transfert du risque de l'investisseur du projet réel. C'est

quelque chose que beaucoup de gouvernements envisagent. Je pense que la Banque de l'infrastructure et le ministère étudient aussi la perspective du regroupement, particulièrement pour des petits projets dans l'avenir.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons à M. Hardie.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Bienvenue à nos témoins.

Madame Fukakusa, vous avez dit que la Banque de l'infrastructure fonctionnerait un peu différemment des PPP que certains d'entre nous pourrions avoir connus plus tôt dans notre vie. En quoi le fonctionnement serait-il différent?

**Mme Janice Fukakusa:** Je pense que la différence principale tient au fait que le secteur privé, c'est-à-dire les investisseurs qui sont ici avec nous, tire son rendement de l'utilisation du bien, donc ce n'est pas comme un paiement de transfert pour ce qui est du rendement. C'est plutôt le secteur privé qui assume ces risques. C'est un outil différent de celui des PPP, parce qu'il tient compte de la nature de génération de revenus et s'assure que les investisseurs en tirent un rendement.

**M. Ken Hardie:** Si on approfondit un peu plus cette question, ne seriez-vous pas préoccupée par le fait que le public pourrait craindre que l'on confère au secteur privé le soin de fixer le coût d'un péage sur un pont ou d'un titre de transport en commun?

**Mme Janice Fukakusa:** Le coût réel des péages et des titres de transport fait partie du critère de l'intérêt public, et cela ne... L'envers de la médaille, c'est que les investisseurs ne fixeraient pas le coût des péages, parce que cela ne serait pas dans l'intérêt public. Le projet ne serait pas structuré ainsi. Je pense qu'il s'agit de partager le coût du péage.

**M. Ken Hardie:** Dans un PPP normal, du moins dans ceux que j'ai observés, il y a un transfert du risque du promoteur du secteur public au secteur privé qui participe selon un modèle de conception-construction ou de conception-construction-financement-fonctionnement. Ce qui, dans le passé, nous est apparu comme un avantage pour le public, c'est qu'il reçoit un projet fourni selon un échéancier particulier à un budget fixe, et en contrepartie, nous payons un peu plus par l'intermédiaire de taux d'intérêt supérieurs, etc. Est-ce ainsi que vous entrevoyez le fonctionnement de l'échange avec la Banque de l'infrastructure?

**Mme Janice Fukakusa:** L'échange ressemble à cela, mais je pense que le fait d'avoir toutes les parties au début est une reconnaissance de la distribution de ce risque et de la diligence par rapport à ce qui est acceptable. De plus, la Banque de l'infrastructure est là pour juger de l'acceptabilité du secteur privé en disant que c'est le genre de rendement qu'elle souhaite obtenir dans l'intérêt public global et par rapport à ce qui peut être accompli. Il s'agit de s'assurer que tout le monde à la table est honnête, pour que cela représente une bonne affaire pour les Canadiens.

• (1610)

**M. Ken Hardie:** Par bonne affaire, entendez-vous que vous prévoyez que le projet moyen financé par l'intermédiaire de la Banque de l'infrastructure arriverait à un coût public inférieur que celui, disons, du PPP standard?

**Mme Janice Fukakusa:** Cela pourrait ou non être le cas. La valeur réelle consisterait à amener des capitaux supplémentaires vers les investissements en infrastructure.

**M. Ken Hardie:** Monsieur Gamble, vous avez dit que l'attribution de certains projets à une municipalité pourrait être une récompense pour une municipalité qui a un très bon plan de gestion des biens, si je vous ai bien compris. Vous pourriez en parler un peu plus, particulièrement pour mon collègue ici, qui a certainement vécu ce type de processus de planification dans le passé, mais je me demande si une municipalité devrait élaborer d'autres plans pour être récompensée de la même façon.

**M. John Gamble:** Je pense que la planification de la gestion des biens est absolument essentielle, parce que cela oblige la municipalité à adopter un point de vue à long terme de sa municipalité et de ses besoins, en plus de sa vision de sa propre collectivité. Puis, elle établirait une feuille de route, au sens figuré, par rapport aux biens qu'elle devrait mettre en place. Tous ces éléments s'emboîtent. La municipalité peut investir avec beaucoup plus de confiance si elle sait que le prochain projet s'en vient parce que beaucoup de ces choses sont interreliées. La croissance de la population va créer plus de circulation, ce qui nécessite plus de routes, plus de possibilités de transport en commun, plus de pistes cyclables, que sais-je encore. Cela pourrait nécessiter plus d'intensification. Ces mesures, en retour, ont une incidence sur la demande de réseaux d'aqueduc et d'égout, les réseaux électriques, et ainsi de suite.

**M. Ken Hardie:** Ce que vous dites essentiellement, c'est qu'une utilisation appropriée du territoire et un plan de distribution de la population vont au-delà du seul fait de mettre de l'argent de côté pour remplacer un jour la canalisation d'égout?

**M. John Gamble:** Tout à fait. Le plan de gestion des biens est le résultat d'une planification prudente par les municipalités qui s'intéressent beaucoup aux besoins en infrastructure. Cela permet aussi...

**M. Ken Hardie:** Si je peux me permettre, j'aimerais vous demander, vu le temps qu'il me reste, comment le plan actuel s'harmonise avec cette vision de la façon de financer l'infrastructure.

**M. John Gamble:** Encore une fois, je n'entre pas dans les détails du processus de demande, mais par le passé, les processus de demande de tous les ordres de gouvernement du pays ont été très axés sur les projets. Il s'agit de concrétiser ce projet et de l'amener sur le terrain, et cela a entraîné ce qu'on décrit familièrement comme quelqu'un qui pave la voie, et quelques mois plus tard, quelqu'un vient installer une conduite d'eau principale.

Ce que nous devons faire, c'est nous assurer qu'il y a une vision à long terme. Certaines villes ont de très bons plans de gestion des biens et, si tel est le cas, laissons-les le faire fonctionner. Si elles n'en ont pas, vous devez peut-être être un peu plus prescriptifs dans le processus de demande et peut-être un peu plus rigoureux dans l'évaluation du projet pour vous assurer qu'elles ont fait preuve de diligence raisonnable.

Un élément qui est important, à mon avis, au sujet d'un plan de gestion des biens, c'est qu'il vous permet aussi d'examiner le coût du cycle de vie ou ce que je préfère appeler le « coût de propriété total » des opérations, de l'entretien, et ce que vous faites après sa durée de vie utile. Le remettez-vous en état ou l'éliminez-vous? Ces choses sont souvent des considérations qui, dans le cadre des projets d'octroi classiques, consistent à mettre les projets en chantier, puis plutôt que d'avoir le syndrome « pas dans ma cour », nous avons le syndrome « pas durant mon mandat » en ce qui concerne la façon dont les projets sont payés pendant les 20, 30 ou 40 prochaines années.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Chong.

**L'hon. Michael Chong:** Merci.

Je vous félicite, madame Fukakusa, de votre nomination à la Banque de l'infrastructure du Canada.

En principe, je pense que les banques de l'infrastructure peuvent se justifier et peuvent fonctionner, mais je pense qu'elles ne fonctionnent que si un principe est respecté, le fait que l'ensemble des recettes et des dépenses appartiennent au secteur privé. Autrement dit, pour compenser l'obtention d'un afflux constant de revenus tirés de péages ou de frais d'utilisation au cours d'une période donnée, le secteur privé intervient, prend les décisions financières et entreprend de financer le projet. Je deviens nerveux et sceptique lorsque nous mêlons le financement des secteurs public et privé, parce que je pense que cela entraîne un risque pour les contribuables canadiens et engendre des profits pour le secteur privé. Je pense que vous avez dit dans votre déclaration liminaire qu'une des choses propres à la Banque, c'est d'attirer les investissements du secteur privé pour des projets qui ne sont pas actuellement viables sur le plan commercial, et il n'y a aucune raison pour laquelle le secteur privé ne les finance pas. Je pense que le fait de mélanger le financement des secteurs privé et public va entraîner la socialisation du risque et la privatisation du profit.

Dans cette ville, deux exemples qui s'échelonnent sur de nombreuses années, tant sous les gouvernements conservateur et libéral précédents, démontrent cela. Nous avons privatisé une partie du Régime de pensions du Canada par l'intermédiaire de l'OIRPC, et aujourd'hui, ce fonds, qui gère environ 300 milliards de dollars, contient environ 200 milliards de dollars en RFG, soit les trois quarts de 1 %. C'est bien supérieur à ce qu'exigent des fonds passifs comme Vanguard, soit le dixième de 1 % ou peut-être le cinquième de 1 %. Essentiellement, nous donnons aux gens de 1,5 à 2 milliards de dollars par année pour gérer activement ces fonds, qui sont l'argent des Canadiens, sans avoir de preuve qu'ils feront un meilleur travail qu'un fonds passif. Les données probantes, la recherche économique que nous avons lue, révèlent que les fonds gérés activement ont un rendement inférieur dans le marché à long terme, dans chaque cas. C'est un exemple de cas où le secteur privé est intervenu pour gérer ce qui était géré par le gouvernement du Canada, et cela a coûté aux Canadiens beaucoup d'argent — plus de 2 milliards de dollars par année en frais de gestion. Le cadre supérieur moyen est payé bien plus de 3 millions de dollars par année pour gérer un régime de pensions public.

En ce qui concerne la SCHL, nous avons grandement privatisé les profits et socialisé le risque. En fait, on peut dire que nous avons probablement créé une des plus grandes bulles immobilières au monde dans le cadre de ce programme qui s'est échelonné sur de nombreuses décennies. C'est un monstre d'un demi-billion de dollars, dans notre ville, qui fait l'objet de très peu d'examins. Il souscrit environ le tiers de toutes les hypothèques canadiennes, et on peut dire que la raison pour laquelle les banques ont été si pressées de délivrer des prêts hypothécaires, c'est qu'une bonne partie du risque repose sur les contribuables canadiens.

Je suis sceptique par rapport à ce mélange de fonds privés et publics pour la Banque de l'infrastructure, et vous pourriez peut-être dissiper quelques-uns de ces doutes.

•(1615)

**Mme Janice Fukakusa:** Je ne peux pas parler des exemples que vous avez donnés, mais ce dont je peux parler, c'est du fait que ce n'est pas un partenariat qui dure tout au long de la vie du bien. Beaucoup des investisseurs privés ne souhaitent pas prendre le risque associé au fait de mettre le bien à niveau pour générer des revenus, et c'est là où l'analyse et la diffusion du risque peuvent se produire.

Ce qu'on veut, c'est que plus d'argent soit investi dans l'infrastructure canadienne pour les Canadiens. Nous établirions les conditions nous permettant d'attirer ce capital en atténuant le risque dans certains cas. Il ne s'agit donc pas tant de travailler en parallèle que d'examiner les risques associés au fait de mettre un projet d'infrastructure particulier à niveau et de voir comment nous pouvons faciliter l'entrée de ce capital. Je dirais que le but, c'est qu'il y ait plus d'argent consacré à l'infrastructure qui travaille pour les contribuables.

**L'hon. Michael Chong:** À moins que nous ayons un montant proportionnel de profit qui est généré par ces projets, qu'est-ce qui viendrait contrebalancer le risque de notre participation à des projets où le secteur privé joue un rôle de financement et où il n'a actuellement pas l'impression qu'ils sont viables sur le plan commercial?

Au bout du compte, à moins que la Banque de l'infrastructure ne commence à fonctionner comme une société d'État indépendante du secteur privé dont le mandat est de faire de l'argent et de retourner ces profits aux contribuables canadiens, tout ce que je vois ici au début — et c'est le début, et nous vous souhaitons la meilleure des chances dans votre entreprise — c'est que nous assumons un risque. Ces projets seront générés par les profits, de toute évidence; autrement, le secteur privé ne participerait pas. Où est notre profit qui pourrait être retourné aux contribuables pour avoir assumé ce risque?

C'est vraiment le coeur de la question ici. Comme je l'ai dit, nous en sommes au début de notre existence, et nous devons connaître les détails des programmes de subventions et de prêt lorsqu'ils seront achevés.

**La présidente:** Veuillez fournir une réponse brève, si possible, monsieur Campbell.

**M. Glenn Campbell:** Merci de poser la question. Cela se rattache à la politique qui sous-tend la Banque.

Juste en guise de rappel, c'est un autre outil que les gouvernements peuvent utiliser en partenariat avec d'autres gouvernements pour mobiliser des capitaux du secteur privé. La présidente Fukakusa peut parler du fait que nous avons besoin d'une entité indépendante avec nos propres experts du secteur privé pour conseiller les gouvernements à cet égard.

Cela demeure un partenariat au sujet de biens publics, donc il ne s'agit pas de privatisation. C'est un partenariat par rapport à des biens qui peuvent ne pas avoir été construits, ou si vous pouviez y rattacher un modèle de revenus, des revenus seraient distribués. De plus, la Banque vise à transférer le risque aux parties appropriées, y compris le secteur privé.

**La présidente:** Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de M. Sikand.

**M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.):** Janice, mes questions s'adresseront à vous. Je m'excuse déjà s'il y a un certain chevauchement.

Je crois comprendre que la Banque de l'infrastructure du Canada a été établie pour fournir un financement à faible coût pour de nouveaux projets d'infrastructure. Comme mon collègue l'a fait ressortir, les libéraux ont fait campagne en s'appuyant sur cette promesse. Ce qu'on prévoyait dans le cadre de cette mise en oeuvre, c'était que le gouvernement fédéral utilise sa forte cote de crédit et son pouvoir de prêt pour faire en sorte qu'il soit plus facile et abordable pour les municipalités de construire les projets dont leur collectivité a besoin.

Dans votre déclaration liminaire, vous avez dit que la Banque a été établie en juin dernier. Depuis ce moment, qu'est-ce qui a été fait pour susciter de l'intérêt envers les partenariats?

•(1620)

**Mme Janice Fukakusa:** Nous avons reçu beaucoup d'invitations par rapport à toutes sortes de projets, de partenariats et ainsi de suite. La législation a été approuvée en juin, donc je dirais que nous avons commencé à exercer nos activités et à mettre sur pied la Banque à l'automne, et avons établi une assez bonne et solide fondation, comme je l'ai dit.

Nous en sommes maintenant à examiner beaucoup des invitations et à évaluer où se trouvent ces partenariats. Tout cela se produit en temps réel, et je serai heureuse de revenir au Comité une fois que nous nous serons établis et de parler davantage des choses concrètes que nous réalisons.

**M. Gagan Sikand:** Comment la Banque sélectionne-t-elle des parties prenantes possibles?

**Mme Janice Fukakusa:** En partenariat avec le gouvernement, nous examinons le critère de l'intérêt public. Toutefois, ce que nous découvrons, c'est que les parties prenantes se sélectionnent elles-mêmes et concluent des partenariats, parce que c'est la meilleure chose à faire, parce que vous pouvez ensuite optimiser ce que chacun apporte à la table.

Je pense qu'il y a une si grande demande — comme vous l'avez entendu dire ici — concernant des infrastructures et un si grand nombre de participants différents qu'il est possible que le rythme s'accélère à mesure que nous parvenons à notre vitesse de croisière.

**M. Gagan Sikand:** Vous avez dit recevoir beaucoup d'invitations. Quels sont les types d'incitatifs qui permettraient en réalité de créer un tel intérêt?

**Mme Janice Fukakusa:** Il y a beaucoup de besoins en matière d'infrastructure, et pas beaucoup de financement. C'est un autre outil dans les mains du gouvernement qui permet d'accélérer cet investissement. Vous avez beaucoup entendu parler de la demande en infrastructures, et il s'agit d'obtenir plus de financement disponible.

**M. Gagan Sikand:** Merci beaucoup. Je vais laisser du temps à mon collègue, M. Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci.

Je le dis à vous trois, il y a de très nombreux programmes qui sont offerts, et j'expliquerai cela à l'aide de niveaux. À l'échelon municipal, il y a des mesures incitatives différentes, que ce soient des plans d'améliorations communautaires ou des stratégies liées aux portes d'entrée. Je sais que là d'où je viens, une collectivité frontalière, nous avons une excellente stratégie sur les portes d'entrée, et elle offre des incitatifs. L'Ontario nous offre aussi la capacité d'encourager le secteur privé au moyen de bonis, ce qui n'est pas légal en vertu de la Loi sur les municipalités.

Je vais maintenant passer à l'échelon provincial. À l'échelon provincial, d'autres programmes sont offerts: le programme DECOR, des programmes de formation et des programmes d'immobilisations. Il y a aussi une banque de l'infrastructure, Infrastructure Ontario. C'est le deuxième échelon.

Pour ce qui est de l'échelon fédéral, nous avons différents programmes, que ce soient des programmes d'infrastructure dans le cadre desquels on peut présenter une demande, ou des ententes prises par l'entremise de la Banque de l'infrastructure.

Cela dit, ma question pour vous trois est la suivante: le cumul est-il autorisé? Est-il permis pour un promoteur, la municipalité aussi bien que le secteur privé, de venir et de cumuler les différents programmes, de manière à pouvoir profiter de plus de capitaux ainsi qu'offrir à leurs gestionnaires des biens un meilleur environnement concernant le financement par emprunt et, bien sûr, au final, un meilleur incitatif pour attirer l'économie ici au Canada?

**M. Glenn Campbell:** Ce genre de décision stratégique est possible, oui, du moins au cas par cas. Par exemple, si on prenait la décision, au niveau local, d'appliquer ce modèle à une infrastructure municipale, ce serait parfaitement possible si on prévoit que les recettes ne suffiront pas à couvrir le coût que le gouvernement devrait assumer pour la construction et l'exploitation.

Dans ce genre de cas, les gouvernements fédéral, provinciaux ou municipaux — dans ce cas précis, par l'intermédiaire de la Banque de l'infrastructure — peuvent injecter du capital ponctuellement ou en permanence pour soutenir le projet. Mais cela se fait au cas par cas. L'objectif est de réunir le capital privé ainsi que le partage des frais du gouvernement.

La Banque intervient dans bon nombre de cas où le financement serait venu entièrement du gouvernement, alors c'est une possibilité. Plus tôt, on a demandé quel était l'incitatif. Puisqu'il n'y a aucun montant fixé pour les affectations pour les municipalités et les provinces, elles peuvent obtenir des fonds supplémentaires et réunir d'autres avantages grâce à ce mécanisme.

• (1625)

**La présidente:** Monsieur Liepert.

**M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC):** Monsieur Gamble, je m'éloigne peut-être un peu du sujet, mais puisque je suis — je crois — le seul député ici de l'Alberta... J'entends beaucoup d'histoires — dont je ne peux confirmer la véracité — à propos de la situation du secteur de l'ingénierie en Alberta ces jours-ci.

Pourriez-vous me donner un aperçu de la situation des firmes canadiennes en Alberta? Y a-t-il des mesures que nous avons négligé d'étudier jusqu'ici?

**M. John Gamble:** Cela ne fait pas de doute que nos membres en Alberta connaissent des temps difficiles, avant tout à cause de la baisse du prix des produits de base et, en particulier, même si ce n'est pas la seule raison, la baisse du cours du pétrole et du ralentissement de l'exploitation minière, dans une certaine mesure. Un grand nombre de firmes qui offrent des services de consultation au secteur minier sont établies à Edmonton. En outre, elles ont perdu une partie de l'assiette fiscale municipale qui est censée les aider à contribuer à une partie des ententes. C'est comme si elles étaient assaillies de tous les côtés.

En ce qui concerne les firmes qui participent à des projets publics, les choses semblent s'être stabilisées pour la première fois depuis longtemps. La baisse se poursuivait depuis plusieurs années consécutives, mais cette année, elles semblent être en voie d'atteindre

le seuil de rentabilité. Je dois admettre que cela est en partie dû à l'argent qui commence à circuler grâce au système et tout le reste.

C'est donc quelque chose d'utile, et, encore une fois, si nous arrivons à aplanir la courbe au lieu de surcharger l'économie jusqu'à ce que le plancher cède sous nos pieds, cela va probablement être avantageux. Bien sûr, un grand nombre de ces firmes ne veulent pas participer à des projets municipaux. Elles offrent des services de consultation au secteur minier, au secteur pétrolier et gazier, au secteur de la fabrication, et j'en passe. Ce sera impossible pour elles de se remettre sur pied sans un secteur primaire solide. Nous devons trouver des façons logiques et pragmatiques de soutenir notre secteur primaire.

Si vous me permettez de faire un peu de publicité, je sais que j'ai parlé avec au moins quelques personnes ici présentes à propos du réseau de corridors nationaux. Nous déployons beaucoup d'efforts pour promouvoir cette initiative. Avec un réseau de corridors nationaux, nous pourrions préapprouver certaines demandes de nature globale que les intervenants du secteur primaire et même les promoteurs de projets publics pourraient utiliser. Le major-général Richard Rohmer avait déjà eu cette idée en 1967. Vous voyez, cela fait pratiquement partie du patrimoine. Je pourrais aussi vous donner notre opinion sur la question, et je sais que l'Université de Calgary a entamé des études à ce sujet.

**M. Ron Liepert:** J'aimerais vous poser rapidement une question. Vous avez mentionné le projet de loi C-69. Pouvez-vous nous donner des exemples de domaines où il pourrait y avoir des impacts négatifs sur votre industrie. Vous avez abordé brièvement la question au début de votre exposé.

**M. John Gamble:** Présentement, le plus gros problème est l'absence de clarté. En lisant le projet de loi, j'ai remarqué qu'il avait une valeur très idéologique, très idéaliste. Je n'y ai vu aucune mauvaise idée.

**M. Ron Liepert:** Oh, je ne sais pas si je suis d'accord avec vous là-dessus.

**M. John Gamble:** Nous devons toutefois déterminer si on pourrait l'appliquer concrètement. Sa mise en oeuvre devrait-elle être faite par projet? Sa portée est-elle trop large? Si vous nous imposez des normes, à nous, les ingénieurs, nous nous assurerons de les respecter. Certains de nos membres font des évaluations environnementales. J'en ai moi-même fait en Ontario. Puisque toutes ces choses sont liées, les avantages économiques sont aussi pris en considération, ce qui est une très bonne chose. Ce qui nous préoccupe, c'est qu'un flou demeure autour des critères. Nous sommes aussi préoccupés du fait que cela pourrait engendrer des débats sur les politiques à propos de ce qui devrait être un processus d'approbations. C'est probablement ce qui nous préoccupe le plus. Nous voulons que les critères soient objectifs et prévisibles. Certaines dispositions du projet de loi sont tout à fait louables. Je pense, par exemple, aux échéances. Comme je l'ai dit, il y a de bons éléments dans le projet de loi, mais les difficultés tiennent aux menus détails. C'est le genre de cas où vous allez peut-être atteindre la cible ou peut-être pas. Mais vous ne risquez pas d'attirer des investissements avec une réglementation complexe et très vague.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Gamble.

Merci beaucoup aux témoins. Nous avons passé une heure très intéressante.

Nous allons prendre une pause le temps que les témoins quittent la salle et que nos prochains témoins s'installent.

• (1625)

(Pause)

• (1630)

**La présidente:** Cette partie de la séance ne durera que 45 minutes puisque nous devons passer aux travaux du Comité. Chacun disposera de cinq minutes pour ses questions, et nous ferons tout en notre pouvoir pour que chacun puisse prendre la parole.

Nous allons commencer avec M. Smith, le directeur général, Ingénierie, de la Ville de Surrey.

Bienvenue. Je vois que M. Lalonde n'est pas encore arrivé, mais peut-être que vous voudriez commencer.

**M. Fraser Smith (directeur général, Ingénierie, Ville de Surrey):** Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, je m'appelle Fraser Smith et je représente la Ville de Surrey. Je suis le directeur général, Ingénierie, chargé de coordonner les travaux du projet de train léger. Je tiens à vous remercier, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité, d'avoir invité la Ville de Surrey à témoigner devant vous aujourd'hui. Vince devrait arriver dans une minute au plus.

Je ne sais pas si vous avez nos diapositives. Nous avons envoyé quatre diapositives en plus de celles de Geoff Cross.

• (1635)

**La présidente:** Nous les avons imprimées et elles semblent également être derrière nous.

**M. Fraser Smith:** Parfait. Je vais pouvoir axer mes commentaires sur les diapositives que vous avez.

Je tiens à nouveau à vous remercier. Je vais prendre un moment pour présenter la Ville de Surrey au Comité. Notre ville compte 520 000 habitants et elle est en train de prendre de l'expansion très rapidement. À dire vrai, nous sommes une des villes dont l'expansion est la plus rapide au pays. La ville compte environ 1 000 nouveaux habitants par mois. Au cours des 25 à 30 prochaines années, notre population actuelle de 520 000 personnes devrait atteindre 850 000 personnes. Surrey va remplacer Vancouver comme ville la plus peuplée de la Colombie-Britannique.

Nous sommes une collectivité jeune et diversifiée, autant sur le plan culturel que sur le plan économique. Un tiers de notre population est âgé de moins de 19 ans, et cette tendance croissante devrait être avantageuse pour notre excellent système de transport en commun.

La diapositive 2 montre une carte de notre collectivité. Nous sommes situés dans la vallée du Bas-Fraser, au sud de Vancouver. Il y a 21 municipalités dans le district du Grand Vancouver, et Surrey, avec ses 315 kilomètres carrés et plus, est la plus grande. Surrey est même une ville plus grande que Vancouver, Burnaby et une partie de Richmond ensemble. Nous sommes également reliés de façon avantageuse à la Porte de l'Asie Pacifique et à la frontière américaine. La frontière des États-Unis se trouve dans la partie sud de notre collectivité, et c'est le deuxième point où les camions peuvent entrer au Canada, au chapitre de l'achalandage.

Compte tenu de la situation, vous comprendrez que Surrey et la région du Grand Vancouver ont un besoin important et immédiat en infrastructure. Nous devons aussi conclure un partenariat fructueux avec les échelons supérieurs du gouvernement. Les municipalités ont besoin que les gouvernements fédéral et provinciaux soutiennent et accroissent les infrastructures, pour notre collectivité et pour l'ensemble du pays. Le plan Investir au Canada dresse un cadre

pour une telle collaboration, et le financement initial des projets à Surrey s'est déjà révélé très avantageux.

À la diapositive 4, vous pourrez voir un aperçu de notre projet, surtout axé sur les travaux du projet de train léger à Surrey. J'aimerais toutefois mettre en relief un certain nombre de projets d'infrastructure qui ont récemment été achevés ou qui sont en cours grâce au soutien du gouvernement fédéral. Ces travaux sont représentés par des étoiles à la diapositive 3. Il s'agit du projet d'expansion du musée de Surrey, de la mise à niveau du Centre des arts Surrey et de la construction du complexe sportif au Parc sportif Cloverdale. Je serai heureux de vous fournir de plus amples détails plus tard si vous avez des questions sur ces travaux.

Nous tenons surtout à mettre l'accent sur notre projet de train léger, représenté en rouge. Le projet devrait couvrir 27 kilomètres, et la première étape est de construire le « L » inversé de 10,5 kilomètres que vous pouvez voir sur la carte. La partie plus longue qui va du nord-ouest au sud-est sera la deuxième étape, qui s'étendra sur 16,5 kilomètres, de Surrey jusqu'au canton de Langley et même jusqu'à la ville de Langley.

Le conseil des maires a comme objectif de construire une ligne de train léger de 27 kilomètres pour relier nos collectivités aux deux Langley ainsi qu'à Guildford, à Newton et au centre-ville.

La dernière diapositive porte essentiellement sur notre collaboration avec TransLink, qui dure depuis un certain nombre d'années déjà. Je veux aussi souligner les travaux d'expansion qui se déroulent dans notre collectivité. Une fois que le projet de train léger sera achevé, le service sera offert à 200 000 personnes de plus qui pourront s'y rendre à pied. Depuis 2006, Surrey et Translink ont travaillé en collaboration pour planifier et exécuter les travaux préparatoires au projet de train léger, dont la première étape avait été financée par le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun.

Jusqu'ici, nous avons conclu des contrats pour les travaux préparatoires de trois projets, et nous avons lancé un appel d'offres pour un quatrième. Les trois projets de travaux préparatoires en cours présentement sont le projet de remplacement du pont Bear Creek où nous avons remplacé le pont connecté à une route à six voies, l'élargissement de l'égout pluvial de la 104<sup>e</sup> avenue, un projet d'une valeur de 7,5 millions de dollars, et le déménagement de la conduite d'eau principale vers un autre endroit afin de libérer l'espace pour le corridor du projet de train léger, un projet de 2,9 millions de dollars. Le quatrième projet est le déménagement des tours de transmission de BC Hydro, lequel devrait coûter environ 2,83 millions de dollars.

Ces projets sont essentiels si nous voulons réaliser notre projet de train léger en douceur et de manière efficiente. Nous espérons pouvoir mettre en place les concessions plus tard cette année, afin de pouvoir lancer le projet en 2019.

En résumé, les travaux de construction préparatoires sont déjà bien entamés, et nous prévoyons que tous les projets seront achevés d'ici la fin de 2018. Si tout se passe comme prévu, nous pourrions sans difficulté construire les 10,5 premiers kilomètres de notre projet de train léger.

Nous serons heureux de répondre à toutes vos questions à propos de notre projet et de l'état actuel des travaux.

Merci.

• (1640)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Smith.

C'est au tour du représentant de TransLink, Geoff Cross, vice-président, Planification et politiques, transport, de New Westminster.

Bienvenue. Vous avez cinq minutes. Allez-y.

**M. Geoff Cross (vice-président, Planification et politiques, transport, New Westminster, TransLink):** Merci, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité. J'essaierai de ne pas prendre tout le temps.

C'est un honneur d'être ici pour témoigner à propos de cet ensemble de programmes. Ils sont extrêmement importants pour TransLink.

Comme vous le savez sans doute déjà, TransLink est la société de transport régionale qui dessert la municipalité de Surrey ainsi que 20 autres collectivités, une Première Nation et une circonscription. Cela représente environ 2,6 millions de personnes qui habitent dans le Lower Mainland. Nous avons la responsabilité de planifier et de gérer le transport des biens et des gens. Cela comprend les routes principales, un grand nombre de ponts, la planification du transport en commun et des pistes cyclables de la région ainsi que l'exploitation des transports en commun.

Jusqu'ici, nous avons eu absolument besoin des programmes fédéraux, par exemple les programmes antérieurs au Nouveau Fonds Chantiers Canada — celui-ci — ou le programme d'infrastructure Investir dans le Canada, pour combler nos besoins très importants en matière d'infrastructure. En outre, puisque nous jouons le rôle de ville carrefour, nous devons nous assurer que le transport fonctionne, pour les gens, l'économie et les biens.

J'aimerais aborder brièvement le programme de transport en commun qui a été annoncé et dont l'exécution a commencé. Je vais aussi parler rapidement du Fonds national des corridors commerciaux et de notre expérience jusqu'à présent.

Les choses prennent de la vitesse. Je suis heureux de pouvoir dire que si nous continuons à ce rythme, nous serons en mesure d'affecter presque tous les fonds pour le transport en commun prévus sur 11 ans dans le programme fédéral. Nous avons adopté une approche axée sur le transport intermodal sur 10 ans pour la région qui nous permettra de servir le 1,2 million de personnes qui s'en viennent dans la région du Grand Vancouver et de veiller à ce que l'économie progresse.

Nous avons déjà quelques éléments en place au moment où le nouveau Fonds pour l'infrastructure de transport en commun a été annoncé et lorsque l'argent a commencé à être versé en 2016. Ce type de programme à deux volets pour l'amélioration et la modernisation des infrastructures nous a été d'une grande utilité pour faire progresser des projets dont les travaux étaient sur le point de démarrer. Le processus d'approvisionnement et tout le reste prend parfois un peu de temps, même si ce n'est pas autant que les projets plus importants que M. Smith a mentionnés. Ceux-là peuvent prendre des années, le temps de décortiquer le casse-tête du financement.

Voici un survol de la première phase dont M. Smith a déjà parlé, les travaux qui se déroulent présentement à Surrey. Toute une gamme de projets respectaient des critères de ce programme de « remise en état », de modernisation et d'amélioration.

Le gouvernement fédéral finance la moitié de la valeur de nos projets, dont le total représente 740 millions de dollars, et je suis content de pouvoir annoncer que des contrats ont déjà été conclus pour 53 % des projets et que les choses vont bon train en ce qui concerne notre parc. Par exemple, nous avons de nouvelles voitures pour le SkyTrain et un nouveau traversier SeaBus. Nous avons dépensé environ 157 millions de dollars, et nous prévoyons avoir conclu la majorité des appels d'offres d'ici la fin de l'année. À ce

rythme, nous devrions avoir dépensé la totalité des 740 millions de dollars d'ici la date limite du 31 mars 2020.

Cela introduit bien mon prochain point. Comme vous pouvez le voir, nous avons planifié, à la phase un, la ligne Millennium le long de Broadway et le projet de train léger à Surrey. L'approvisionnement pour ce genre de projet prend beaucoup de temps. Les travaux représentent de 20 à 25 millions de dollars, dont le financement provient en partie du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun. À l'étape où nous en sommes, nous avons pu présenter des analyses de rentabilité au gouvernement fédéral et au gouvernement provincial indiquant les coûts prévus ainsi que la portée globale du projet. L'investissement fédéral provenant du fonds de l'infrastructure de transport en commun sert de catalyseur pour pousser la province et la région à réunir les fonds nécessaires au financement complet de notre plan.

La structure de TransLink est un couteau à deux tranchants: une difficulté et un avantage. Nous préparons des projets d'investissement et d'exploitation d'une durée de 10 ans censés être financés pleinement sur 10 ans. Si nous construisons une nouvelle ligne de transport en commun rapide, nous savons exactement d'où proviendront les fonds pour l'exploitation et quels seront les services d'autobus. Nous prévoyons aussi tout ce qui concerne l'infrastructure routière, etc. Nous voulons des résultats, et c'est une bonne chose que le gouvernement fédéral puisse savoir qu'il va pouvoir obtenir les résultats souhaités. Cependant, vu la nature holistique de ce genre de projet, il peut être plus compliqué de réunir tous les fonds.

Je suis heureux de pouvoir annoncer que la région et la province, en mars dernier... que la province a mis au point un accord. Essentiellement, la province a fourni un financement de contrepartie à hauteur de 40 % des montants provenant du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun.

• (1645)

La région a été en mesure de trouver les sources de financement nécessaires, et nous sommes en train d'examiner la situation afin d'en tirer pleinement parti. Comme je l'ai mentionné, nous comptons utiliser 90 % du financement provenant de ce fonds de transport en commun qui représente environ 2,6 milliards de dollars. Environ 2,4 milliards de ces 2,6 milliards de dollars seront affectés et utilisés pour l'approvisionnement, la construction, puis l'achèvement des travaux d'ici 2025. C'est vrai que Rome ne s'est pas bâtie en un jour.

**La présidente:** Je suis désolée, monsieur Cross, mais notre temps est limité.

La parole va au maire Don Iveson, président du Caucus des maires des grandes villes.

Bienvenue.

**M. Don Iveson (maire et président, Caucus des maires des grandes villes, Ville d'Edmonton):** Bonjour. Je suis très heureux d'être parmi vous. Merci de m'avoir invité.

À titre de maire d'Edmonton et de président du Caucus des maires des grandes villes — un regroupement des 22 des plus grands centres urbains du Canada —, laissez-moi dire que je suis très heureux de pouvoir témoigner devant vous.

Les villes du Canada sont les moteurs économiques et sociaux qui propulsent notre pays vers l'avant. Nous sommes des centres d'innovation ainsi que l'ordre de gouvernement le plus près des Canadiens, et ce, de toutes les façons qui soient. Pour nous, bâtir une ville, c'est édifier la nation. Lorsqu'on a lancé le plan Investir dans le Canada, un plan échelonné sur 11 ans, l'objectif était de donner une possibilité sans précédent de transformer nos villes et notre pays. Pour que ce plan donne des fruits, nous devons saisir l'occasion et produire des résultats concrets pour les Canadiens. À cette fin, les villes canadiennes ont besoin de programmes conçus intelligemment et qui donnent des moyens aux gouvernements locaux tout en leur permettant d'être des partenaires.

Jusqu'ici, les grandes villes du Canada ont eu une relation productive et respectueuse avec Ottawa, et le gouvernement nous a accompagnés tout au long de l'aventure. Après tout, les municipalités sont responsables de près des deux tiers de l'infrastructure publique du pays. Vous comprenez à quel point la communication ouverte a été quelque chose de primordial.

La première phase du plan Investir dans le Canada était axée sur la remise en état, la planification et la conception. Cette étape cruciale nous a permis de veiller à la modernisation de nos infrastructures et a créé une base solide sur laquelle nous pourrions nous appuyer pour la prochaine phase d'investissements ambitieux en infrastructure. Nous avons accueilli favorablement la souplesse dont Ottawa a fait preuve en reportant les dates limites pour la phase un. Nous avons pu voir que le gouvernement comprend, par exemple, que les processus d'approvisionnement et d'appel d'offres ont pris plus de temps que prévu au départ.

Depuis le début des séances la semaine dernière, les distingués membres du Comité ont probablement entendu de la part des autres témoins que les projets d'Ottawa pour la phase deux ne pourront être réalisés sans qu'il y ait des ententes conclues entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux. Certaines négociations sont déjà terminées, par exemple en ce qui nous concerne en Alberta.

Ces ententes bilatérales, qui comprennent des accords à frais partagés importants pour l'exécution de projets d'infrastructure d'envergure et transformateurs pour les grandes villes du Canada et qui renforcent notre capacité de compétitionner sur la scène internationale, témoignent, pour la première fois, à dire vrai, du rôle intrinsèque que jouent les gouvernements locaux.

Ici chez nous en Alberta, les villes d'Edmonton et de Calgary comptent pour les deux tiers de la population et plus des deux tiers de l'économie de la province. De fait, les villes sont le moteur économique du Canada. Les grandes villes du Canada ont montré à Ottawa que même si leurs capacités financières sont limitées, elles sont des expertes pour ce qui est de fournir de l'expertise et des connaissances, parce qu'elles connaissent bien ce dont elles ont besoin localement et sur le terrain. Afin de travailler de façon méthodique et systématique avec les grandes villes du Canada, le gouvernement fédéral s'est engagé désormais à contribuer à hauteur de 40 % pour les nouvelles constructions et à hauteur de 50 % au maximum pour les travaux de remise en état. Selon ce qui a été conclu, les provinces doivent fournir une part de 33 % au minimum, une répartition juste et équitable des coûts qui exige des municipalités qu'elles s'acquittent d'une part moins importante et facilement gérable des coûts.

Cette approche tient compte non seulement des limites financières du gouvernement local, mais aussi du fait que c'est nous qui, généralement, devons assumer la totalité des frais d'exploitation et

d'entretien une fois le projet achevé. Grâce à la certitude et à la prévisibilité que l'intégration de ces principes aux ententes bilatérales offre aux gouvernements locaux, ceux-ci peuvent prendre des décisions à long terme à propos des infrastructures critiques. L'ajout de mécanismes d'affectation, comme dans le fonds pour le transport, a permis d'améliorer la prévisibilité aux fins de la planification, comme mes collègues l'ont déjà mentionné.

Nos n'avons jamais vu un si haut niveau d'engagement de la part d'Ottawa envers les grandes villes du Canada pour ce qui est des investissements en infrastructure. Nous sommes reconnaissants de la nomination de l'honorable Amarjeet Sohi au poste de ministre de l'Infrastructure et des Collectivités. J'ai travaillé avec le ministre Sohi pendant un certain nombre d'années à la mairie d'Edmonton en 2007, alors que nous étions tous deux conseillers municipaux. Il nous a manqué cruellement lorsqu'il est devenu ministre fédéral à Ottawa, mais nous sommes rassurés d'avoir un allié puissant au Cabinet qui comprend les besoins des municipalités.

À dire vrai, je ne doute pas que le gouvernement en sait maintenant beaucoup plus sur les questions touchant les municipalités, et en conséquence, je répondrai volontiers aux questions du Comité.

Merci.

● (1650)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Iveson.

La parole va à M. Liepert pendant cinq minutes.

**M. Ron Liepert:** Merci à vous trois d'être parmi nous aujourd'hui.

Je vais m'éloigner de ce qui a été discuté jusqu'ici pour revenir à l'objet de notre étude. Le Comité a entrepris cette étude pour examiner l'état des projets d'infrastructure jusqu'à présent, les obstacles à la mise en oeuvre des projets et les dépenses engagées relativement au plan Investir dans le Canada. Dans son rapport, le directeur parlementaire du budget s'est dit préoccupé du fait que seulement la moitié des 14 milliards de dollars prévus à la phase un avaient été affectés à des projets. Notre PIB et la création d'emplois semblent avoir considérablement ralenti.

J'aimerais donc vous demander à tous les trois — en commençant par M. Iveson — quelle est votre opinion de l'état des projets d'infrastructure et quelles sont, selon vous, les difficultés qui sont survenues?

**M. Don Iveson:** Pour commencer, je dois dire que je sais que le directeur parlementaire du budget se fie en grande partie au flux de trésorerie du gouvernement fédéral pour son évaluation. Cependant, ce n'est peut-être pas la meilleure mesure pour évaluer l'impact du programme. Je dis cela parce que l'argent commence à circuler seulement une fois que nous montrons les reçus au gouvernement fédéral. Pour commencer, nous devons dépenser de l'argent, et c'est ce que nous faisons activement à l'heure actuelle. Une fois le projet terminé, nous présenterons à Ottawa les documents pertinents pour obtenir l'argent. Ce n'est qu'à ce moment que les projets vont apparaître sur le radar du gouvernement fédéral.

Malgré tout, de notre côté, nous avons été en mesure de faire des prédictions à propos des montants versés, en particulier parce qu'ils concernent le financement pour le transport en commun, puisque ces fonds sont versés grâce à un mécanisme d'affectation. Plus il y a de certitude relativement au financement dont nous pouvons tirer parti, plus nous pourrions investir. Nous avons pu obtenir le feu vert par rapport à des fonds pour la planification à la première phase — ce que nous sommes en train de faire présentement, et qui sera remboursé par le gouvernement —, tout en sachant que nous aurons de l'argent pour la construction à la deuxième phase.

Il y a plus d'incertitude dans les programmes où il faut présenter des demandes. C'est pourquoi nous continuons de promouvoir les mécanismes d'affectation, puisqu'ils offrent aux municipalités la certitude que l'argent dépensé sera remboursé, au lieu de devoir présenter une demande avant d'entamer un projet.

Donc, on peut dire que les mécanismes d'affectation stimulent les projets en nous donnant la confiance nécessaire pour les lancer.

**M. Ron Liepert:** Je crois que je vais demander à M. Cross de répondre.

Avez-vous des commentaires?

**M. Geoff Cross:** Comme M. le maire l'a dit, présentement, à la phase un du plan, nous avons conclu des contrats qui équivalent à environ 53 % de l'argent, mais les factures que nous avons envoyées au gouvernement représentent moins du quart de cela. Ces contrats sont en cours d'exécution. D'après nous, l'activité économique progresse. Notre parc est en train d'être construit au Canada et à l'étranger et devrait arriver plus tard cette année, même s'il n'est pas encore construit. Il y a un peu de décalage.

Nous avons pu tirer parti du prolongement d'un an du programme. Je crois qu'on a reconnu qu'un investissement si important ne veut pas nécessairement dire que les provinces et les régions sont prêtes, lorsque l'argent n'est pas là. Nous devons déployer beaucoup de nos propres ressources pour préparer le terrain, pour nous assurer que tous les budgets pour les projets sont à jour, etc. Il y a énormément de travail préparatoire à faire avant de lancer un projet. Malgré tout, une fois que c'est fait, les choses peuvent bouger assez rapidement.

• (1655)

**M. Ron Liepert:** Monsieur Smith, avez-vous des commentaires?

**M. Fraser Smith:** Oui.

En ce qui nous concerne, nous avons environ 58 millions de dollars pour notre projet de train léger. Nous avons été en mesure de lancer des appels d'offres pour tous les projets sauf un, dont l'élaboration progresse bien. Nous sommes dans une bonne position de ce côté-là.

Comme M. Cross l'a dit, nous avons été en mesure de commencer les travaux. Pour obtenir l'argent, nous devons réaliser les travaux au cours des prochains mois.

Le fait que les travaux préparatoires ont pu commencer nous a mis dans une position très avantageuse.

**M. Ron Liepert:** Pouvez-vous nous parler du financement de contrepartie?

Je sais qu'en Alberta, comme l'a dit M. Iveson, le financement dans les infrastructures publiques est très, disons, robuste, depuis au moins 10 ans maintenant. Maintenant, il y a un important nouveau fonds fédéral pour l'infrastructure qui exige un financement de contrepartie. Les municipalités ont-elles eu de la difficulté à trouver ce genre d'argent?

**M. Don Iveson:** C'est l'une des raisons pour lesquelles le gouvernement fédéral et, idéalement, les gouvernements provinciaux devraient assumer une part plus grande du coût initial, car cela nous permet d'accélérer les investissements. Il peut être difficile pour les municipalités de rattraper les autres ordres de gouvernement ou de maintenir le même niveau de financement: un tiers, un tiers, un tiers, lorsque le pays augmente son niveau d'investissement. Pour cette raison, nous recommandons un partage 40-40-20.

Vous vous en souvenez sûrement, mais en Alberta, à un moment donné, le gouvernement provincial fournissait jusqu'à 67 ¢ par dollar pour le transport en commun. En Ontario, nous avons vu des cas où c'était 100 ¢ par dollar ou 80 ¢ par dollar. Avant les investissements fédéraux, les provinces investissaient parfois encore davantage. Maintenant qu'il y a, dans la plupart des régions du pays, une harmonisation entre les trois ordres de gouvernement, nous pouvons aller de l'avant de façon durable. Il est reconnu que même si la taille du parc augmente de façon exponentielle, il reviendra toujours aux municipalités d'assumer la totalité des frais d'exploitation et d'entretien. À dire vrai, ce serait utile si le gouvernement fédéral faisait preuve d'un peu plus de flexibilité et contribuait à hauteur de 50 % au maximum pour les grands travaux d'entretien, puisque cela aiderait à alléger le fardeau qui incombe aux municipalités pour l'exploitation et l'entretien à long terme.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur le maire.

Nous donnons la parole à M. Hardie.

**M. Ken Hardie:** Merci, madame la présidente.

Je crois que je vais poser ma première question directement à Vince Lalonde, directeur municipal de Surrey, en Colombie-Britannique. Bienvenue devant notre comité, Vince.

J'ai trouvé assez intéressant d'apprendre que c'est peu après octobre 2015, en fait, que le ministre Sohi se rendait à Surrey pour annoncer qu'un financement assez imposant, qui avait été réservé par le gouvernement précédent, devait, je crois, être consacré aux systèmes de traitement de l'eau et des égouts, etc., pour toute la Colombie-Britannique.

Pourquoi est-ce que ça s'est fait si rapidement? Pourquoi la ville de Surrey était-elle déjà prête?

**M. Vincent Lalonde (directeur municipal, Ville de Surrey):** Je ne crois pas que notre situation soit unique, puisque toutes les villes font face à d'importantes demandes du côté de l'infrastructure; en général, nous avons toujours dans nos livres quelques projets qui n'attendent que le feu vert. Il est certain que, lorsque le financement a été accessible, nous avons bien accueilli la nouvelle.

Je crois qu'en outre, comme le disait M. Smith un peu plus tôt, le fait que nous avons pu avoir assez rapidement du financement, au titre du FITC 1, pour faire les travaux préparatoires relatifs à notre projet va assurément faire en sorte que le reste du projet se déroulera en souplesse et sera plus économique.

**M. Ken Hardie:** Monsieur le maire, j'ai une question pour vous, maintenant. Le directeur parlementaire du budget s'est dit préoccupé par le manque de spécificité du plan d'infrastructure fédéral, et quelques critiques ont été formulées à ce sujet.

De votre point de vue de bénéficiaire de la transaction, jusqu'à quel point voulez-vous que la planification fédérale soit détaillée? Préférez-vous qu'elle ne le soit pas?



**M. Don Iveson:** C'est une excellente question. Je crois que notre problème, c'était que nous n'étions jamais toujours certains que les sommes qui étaient versées aux provinces respecteraient de façon équilibrée les priorités des municipalités. Puisque la plus grande partie du financement que nous recevons est versée dans le cadre des ententes bilatérales, chaque province et chaque territoire ont leurs incertitudes propres.

Nous savons que le gouvernement fédéral a inclus dans les ententes bilatérales qu'on nous a montrées des dispositions exigeant cet équilibre équitable des priorités municipales, de manière que les provinces ne puissent pas utiliser tout l'argent consacré à l'infrastructure pour régler leurs propres problèmes. Je ne vais pas dresser une liste détaillée de tout cela; c'est le principe qui est important, en réalité. Nous n'avons pas vu ces dispositions dans les ententes bilatérales précédentes. En supposant que cela oblige dans les faits les provinces à communiquer avec les villes et les municipalités pour déterminer ces priorités, puis à travailler sur ces priorités en organisant des consultations, et en versant le financement fédéral, qui s'ajouterait au financement des provinces et des municipalités, pour lancer des projets de construction, nous aurions la certitude que les villes ne seraient pas laissées de côté dans la course à l'établissement des priorités.

Le fait de savoir qu'il y a cinq volets d'investissement et de savoir comment ces volets... Nous sommes du moins certains, par exemple, que l'argent pour le transport en commun sera dépensé conformément à son affectation. Nous sommes moins certains par contre en ce qui concerne le financement de l'infrastructure verte, et nous pensons qu'il y a là une excellente occasion pour les municipalités de jouer un rôle et d'aider le pays à réaliser tant ses objectifs environnementaux que ses objectifs économiques, conformément au cadre pancanadien de lutte contre les changements climatiques. La certitude varie d'un volet à un autre, mais une infrastructure de transport en commun fondée sur le modèle des affectations, offrant le plus de certitude sur la plus longue période, c'est le modèle que nous continuons à privilégier, et nous pensons qu'il fonctionnerait pour toutes les priorités en matière d'infrastructure.

• (1700)

**M. Ken Hardie:** Merci, monsieur le maire.

Monsieur Cross, nous nous écartons un peu de notre sujet actuel, mais je sais très bien que TransLink a beaucoup d'expérience des PPP. Je me demandais si vous ne pourriez pas nous dire plus précisément comment s'est déroulé le projet de la Canada Line, nous parler de son intégration, du contrôle des tarifs, du respect de l'échéancier et du budget, des choses comme ça.

**M. Geoff Cross:** Nous avons beaucoup appris du projet de la Canada Line. C'était probablement le premier projet du genre, dans cette vague. Le projet lui-même a donné des résultats incroyables, sur le plan de l'achalandage. Les résultats ont été supérieurs à ce que nous avions prévu. On compte environ 140 000 usagers par jour. Si vous êtes déjà allés à Vancouver et si vous avez vu le développement le long de cette ligne, ce projet a porté fruit. Nous avons travaillé en très étroite collaboration avec l'exploitant pour mieux comprendre comment l'entente évoluera au fil du temps et pour assurer davantage de souplesse. Les plans ne comprennent pas toujours la résilience et la souplesse, et c'est pourquoi nous n'avons pas nécessairement pu prévoir certains des résultats que nous avons obtenus. Je dirais que ça fonctionne très bien et que, si nous continuons à utiliser les PPP, nous aurons une meilleure idée de ce que nous voulons et nous en tirerons des leçons.

**La présidente:** Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de Mme Sansoucy.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Ma première question s'adresse à M. Iveson, maire de la Ville d'Edmonton.

Comme vous le savez, ce comité doit faire des recommandations afin que le gouvernement évite les retards dans l'attribution des subventions aux municipalités, ce qu'expliquait le directeur parlementaire du budget dans le Rapport d'étape sur la phase 1 du nouveau plan en matière d'infrastructure, qui a été publié en mars dernier.

Dans ce rapport, le directeur mentionne que la moitié du budget total de 14,4 milliards de dollars prévu pour la réalisation de la phase 1 du nouveau plan en matière d'infrastructure n'a pas encore été attribuée à des projets. Selon lui, le budget de 2018 présente un compte rendu incomplet des changements apportés au plan de dépenses de 186,7 milliards de dollars dans les infrastructures qui a été adopté par le gouvernement. À mon avis, c'est un constat très inquiétant, et c'est pourquoi j'ai demandé que nous fassions cette étude de toute urgence.

En tant que président du caucus des maires des grandes villes, pouvez-vous nous expliquer les méthodes et les processus d'attribution des subventions ayant trait à la phase 1? Plus spécifiquement, étant donné que les fonds relatifs à la phase 1 n'ont pas encore été tous alloués, comment fait-on pour s'assurer que les municipalités recevront les fonds dont elles ont besoin pour ce qui est de la phase 2? Comme on sait, ces besoins sont grands. Quels mécanismes doivent être mis en oeuvre pour rassurer les plus grandes villes du pays et éviter, au moment de la phase 2, que se posent les mêmes problèmes qu'à la phase 1?

**M. Don Iveson:** Merci beaucoup de la question.

• (1705)

[Traduction]

Je crois que le plus grand avantage que nous en retirerons, c'est une certitude à long terme. Il est vraiment utile, pour nous, d'avoir une perspective sur les 12 prochaines années. Comme je le disais plus tôt, en ce qui concerne le financement du transport en commun, nous avons une assez bonne idée de ce que ça coûtera pour les 10 prochaines années. Donc, avec le financement de la phase un, nous commençons en ce moment la planification détaillée, pour des coûts de 40 millions de dollars. Nous serons alors prêts à passer à l'étape de la passation des marchés, en vue de réaliser un projet de train léger, sur 14 kilomètres, pour une valeur de 2 milliards de dollars; c'est le financement de la phase deux. La certitude à long terme, c'est utile. Idéalement, les engagements sur 10 ans qui sont aujourd'hui inscrits dans la phase deux seraient reconduits, ils deviendraient permanents, et cela nous permettrait de planifier des projets sur 12, 14 et 16 ans, en faisant dès le départ tous les travaux de génie, en utilisant le financement qui doit être versé pendant la phase deux pour réaliser ce qui, idéalement, deviendrait une phase trois ou des projets permanents.

Le mécanisme d'affectations pour le transport est celui qui nous donne le plus de certitude au moment de planifier, ce qui nous permet ensuite de poser des hypothèses et d'engager des dépenses en ayant la certitude de pouvoir en tirer profit. Nous sommes convaincus que le mécanisme de financement par affectations peut s'appliquer de manière générale, dans toutes les catégories d'infrastructure.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Merci.

Ma prochaine question s'adresse aux représentants de la Ville de Surrey.

En juillet dernier, le gouvernement fédéral a fait parvenir à toutes les provinces et aux territoires une lettre à propos des ententes bilatérales. Ces ententes devaient toutes être signées avant le 31 mars dernier. Selon les informations dont nous disposons à ce moment-ci, seulement 6 des 14 provinces ou territoires ont signé l'entente. La Colombie-Britannique l'a fait, mais pas l'Alberta et le Québec.

Cela aura Inévitablement des répercussions sur la mise en oeuvre des projets d'infrastructure. Je trouve préoccupant d'envisager que, dans un an ou deux, nous pourrions nous retrouver dans la même situation que celle dans laquelle nous nous trouvions à la phase 1. Le ministre a beau nous dire que tout va bien, je suis inquiète.

Des témoins nous ont dit — et même le maire d'Edmonton vient de le dire plus tôt, ici — qu'un financement continu, comme celui issu de la taxe sur l'essence, serait plus efficace qu'un financement à la pièce ou qu'un financement par appel de projets comme ce qu'on voit actuellement. Des représentants de villes nous ont dit que cela permettrait de mieux savoir à quoi s'attendre et d'avoir une meilleure planification, et on vient encore de nous le dire.

J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet. À vos yeux, un modèle de financement comme celui de la taxe sur l'essence serait-il plus efficace qu'un financement par appel de projets?

[Traduction]

**M. Vincent Lalonde:** À nos yeux, le fait qu'un plan pluriannuel était favorisé a été vraiment essentiel, étant donné les dimensions des infrastructures que ce financement permettra de réaliser. Même s'il est très important d'avoir des ententes bilatérales — et dans certains cas, comme vous le dites, ça peut entraîner quelques retards dans certaines provinces —, il était essentiel pour nous de pouvoir compter sur l'appui du gouvernement fédéral pour notre projet. Nous avons clairement besoin du soutien du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux pour aller de l'avant.

Qui plus est, je crois que le soutien à long terme de la vision du maire a aussi permis d'obtenir le soutien des municipalités pour les volets du programme réalisés dans les municipalités. À mon avis, si on avait procédé petit à petit, projet par projet, nous n'en aurions pas retiré autant de bénéfices.

[Français]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Merci.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente. Je souhaite la bienvenue à tous les témoins présents aujourd'hui, ceux qui représentent Surrey, ceux qui représentent Edmonton et, bien sûr, à M. Cross. C'est formidable de vous recevoir ici aujourd'hui.

Je vais aborder un autre sujet; pour commencer, j'aimerais dire que nous savons tous à quel point les programmes fonctionnent bien, aujourd'hui, mais j'ajoute que le gouvernement a toujours l'impression qu'il peut faire mieux. Cela dit, recueillir des commentaires ainsi que des opinions sur les différents projets que nous sommes en train de réaliser, c'est très utile, cela nous aide à aller de l'avant en nous adaptant mieux et en produisant de meilleurs résultats pour vous tous.

En gardant à l'esprit les incitatifs économiques, la planification stratégique, la gestion des actifs et les besoins en capitaux, sur le plan opérationnel autant que sur le plan des immobilisations, en pensant à la nécessité de regrouper — j'ai déjà parlé avec les témoins

précédents du regroupement des demandes — dans le but d'améliorer les grappes et, au bout du compte, de favoriser des rendements plus durables sur les plans économique, social et environnemental...

Je vais vous laisser répondre, tous les quatre, et nous dire ce que nous pourrions faire de mieux afin que vous puissiez en faire davantage et assurer un meilleur rendement à vos clients et aux résidents et entreprises de vos collectivités.

Monsieur Iveson, c'est d'abord à vous de répondre.

● (1710)

**M. Don Iveson:** Je comprends le principe qui sous-tend cette question. C'est parce que vous nous posez des questions sur nos priorités, entre autres, que nous avons le plan des infrastructures que nous avons. Votre gouvernement s'est montré très attentif à la Fédération canadienne des municipalités qui tient depuis longtemps le même discours, affirmant que nous devons investir dans les infrastructures et qu'Ottawa doit jouer un rôle de leader pour mettre de l'ordre dans les priorités nationales, collaborer avec les provinces, qui comprennent les priorités régionales, et aussi valoriser les administrations municipales qui peuvent vraiment jouer le rôle de partenaires de la mise en oeuvre, dès le départ, plutôt que de n'être que les dernières personnes que l'on écoute dans le processus décisionnel national. Vous avez donc bien fait de suivre votre instinct et de nous poser ces questions dès le départ.

Je crois que je dirais également, simplement pour renforcer ce que je disais plus tôt, qu'il faut des certitudes à long terme et des programmes continus, surtout pour les mégaprojets. Les projets relatifs au transport en commun, en particulier, à une certaine échelle, durent généralement des décennies, au moins. Il serait très utile d'avoir des perspectives à long terme, pour le transport en commun, à titre d'exemple. Je pense aussi que la clé, c'est qu'il ne faut jamais oublier d'insister auprès des provinces pour s'assurer que leur propre longue liste de priorités dans le domaine de l'infrastructure ne prend pas automatiquement le pas sur les besoins des administrations municipales.

Si vous voulez parler des autres occasions de collaboration, je crois que nous devrions parler du maintien en bon état des ouvrages. Je sais que cela n'est pas nécessairement aussi rentable, sur le plan économique. Mais, sachant que les immeubles, les ponts et les routes constituent les deux tiers de l'infrastructure de notre pays et qu'ils reçoivent — bon an mal an — huit sous par dollar payé par les contribuables, toute l'aide que nous pouvons recevoir des grands ordres de gouvernement pour le maintien en bon état nous permet d'éviter de devoir consacrer la totalité des maigres ressources des administrations municipales exclusivement à ça. Nous aurons davantage de possibilités d'investir stratégiquement dans des initiatives qui favoriseront la croissance économique et amélioreront les résultats sociaux et environnementaux.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le maire.

Messieurs.

**M. Vincent Lalonde:** Je m'appelle Vincent Lalonde; je représente la ville de Surrey.

Je crois que, tout comme l'a dit l'honorable maire d'Edmonton, le fait qu'il s'agisse d'engagements à long terme est, à notre avis, une très bonne idée. Je crois que dans l'exemple que nous vous avons donné, les travaux préliminaires, nous avons réussi à construire des choses qui nous aideront assurément, plus tard, à aller plus vite. Par exemple, nous avons besoin d'un pont pour faire circuler le train léger. Ce pont de bois devait être remplacé, et il était donc tout à fait sensé de financer d'abord le remplacement du pont afin de pouvoir faire circuler le train léger sur un tout nouveau pont. Nous avons vraiment eu l'impression que le gouvernement fédéral s'y intéressait: il a soutenu la vision générale sans se mêler de tous les petits détails de chaque projet.

**La présidente:** Monsieur Sikand.

**M. Gagan Sikand:** Monsieur Iveson, vous dites être le président du Caucus des maires des grandes villes, dont notre maire fait également partie. Je représente la circonscription de Mississauga-Streetsville, dont le maire est Bonnie Crombie. Vous avez dit également avoir travaillé avec le ministre Sohi. Vous avez peut-être entendu dire que le ministre Sohi, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, a annoncé d'importants investissements dans le transport en commun, à Mississauga. Pourriez-vous dire au Comité ce que l'initiative du gouvernement réserve à Edmonton?

**M. Don Iveson:** Bien sûr. J'ai eu l'occasion d'assister aux deux annonces du ministre Sohi. La première fois, c'était à l'occasion de la signature de l'entente bilatérale avec le gouvernement de l'Alberta, dans le cadre de laquelle on confirmait que la ville d'Edmonton recevrait, à la phase deux, un financement d'environ 870 millions de dollars. Nous allons pouvoir l'utiliser pour notre prochain projet de train léger sur rail, celui de la ligne Valley Line, qui est la phase deux de la prolongation du train léger du centre-ville d'Edmonton jusqu'à West Edmonton Mall et au-delà, dans la partie ouest d'Edmonton. Une semaine plus tard, nous avons pu annoncer la contribution des gouvernements provincial et fédéral, pour la phase un, qui servira à l'achat de 40 autobus électriques, et nous sommes en train de terminer le processus de passation des marchés. Dans le respect de nos exigences touchant les véhicules de transport en commun autant que des initiatives de transition dans le domaine énergétique et des changements climatiques, nous cherchons à réduire les émissions des véhicules de transport en commun. Voilà un investissement concret, pendant la phase un. Encore une fois, il faut respecter certains délais pour la passation des marchés, mais le fait d'avoir cet engagement nous a permis d'aller de l'avant et d'acheter des autobus électriques. J'ai parlé plus tôt d'autres initiatives, par exemple des investissements dans la conception ou dans le maintien en bon état de notre infrastructure de transport en commun, dès la première phase.

• (1715)

**M. Gagan Sikand:** À votre avis, à quel point ces investissements dans le transport en commun sont-ils importants?

**M. Don Iveson:** Edmonton a affiché l'une des plus fortes croissances des villes du pays. C'est également une des villes les plus jeunes du pays. Depuis ma naissance — j'ai 38 ans —, elle a presque doublé de taille.

Plus elle croît, plus nous éprouvons de problèmes de congestion routière, les mêmes problèmes que les villes de près de un million de résidents; la ville compte aujourd'hui 1,4 million de résidents. La seule façon de régler le problème avant qu'il ne s'accroisse, c'est non pas d'élargir les routes, ce qui entraîne tout simplement plus de congestion routière, mais de prendre des mesures stratégiques et d'investir dans le transport en commun rapide, et ainsi...

**M. Gagan Sikand:** Merci.

Je suis désolé de devoir vous interrompre. Je partage mon temps avec ma collègue, et je vais maintenant lui laisser la parole.

**La présidente:** Veuillez poser une courte question.

**Mme Emmanuella Lambropoulos (Saint-Laurent, Lib.):** Je crois que je vais poser une question plutôt que deux, au maire ou à Vincent Lalonde.

Ma question concerne la Banque de l'infrastructure. Je suis convaincue qu'on vous a déjà consultés, mais j'aimerais que vous me disiez quelle stratégie on pourrait mettre en place pour faire en sorte que le plus grand nombre possible de Canadiens tirent avantage des projets qui sont financés grâce à cette banque, et je parle aussi des collectivités vulnérables, pas seulement des habitants des grandes villes. J'aimerais savoir par quels moyens nous pourrions, à votre avis, protéger les Canadiens qui investissent dans cette banque.

**La présidente:** Monsieur le maire, voudriez-vous répondre le premier, brièvement?

**M. Don Iveson:** Ce sera difficile, mais je ferai de mon mieux.

Nous [*Note de la rédaction: difficultés techniques*] occasions, en particulier les projets énergétiques, les projets énergétiques régionaux, et les projets touchant les services publics, que nous aimerions explorer davantage. S'ils pouvaient non seulement — en utilisant la technologie de manière innovatrice — réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi stabiliser les prix et réduire l'exposition à la variabilité du prix des denrées, au fil du temps, pour les contribuables, nous pensons qu'il vaudrait la peine de s'y intéresser. Nous avons des projets énergétiques régionaux qui rempliraient parfaitement ce mandat.

Nous pensons qu'il vaudrait également la peine de discuter, entre autres, d'un financement positif de projets de logement mixtes qui remplissent des conditions essentielles touchant la consommation énergétique, le caractère abordable des logements et la remise en valeur de sites problématiques, dans notre ville. Je crois que nous sommes ouverts à l'idée de parler avec la Banque de l'infrastructure des différentes possibilités de financement positif qui accéléreraient ce genre de projets.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Je remercie tous les témoins.

Oui, monsieur.

**M. Vance Badawey:** Pourrais-je dire un mot pour éclairer un commentaire qui a été fait un peu plus tôt?

L'Alberta et la Colombie-Britannique ont toutes deux signé une entente bilatérale; je voulais être certain que c'était clair.

Merci, madame la présidente.

**La présidente:** D'accord. Au total, sept provinces ont signé.

**M. Vance Badawey:** Sept, au total, mais l'Alberta et la Colombie-Britannique ont signé leur propre entente bilatérale.

**La présidente:** Je les félicite.

Merci beaucoup.

Nous allons suspendre la séance quelques instants pendant que les témoins quittent; après quoi, nous nous occuperons des affaires du Comité.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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 House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>