



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 003 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 28 septembre 2011

Président

M. Merv Tweed

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

Le mercredi 28 septembre 2011

• (1545)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): La séance est ouverte.

Bonjour à tous. Bienvenue à la troisième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Selon ce qui est prévu à l'ordre du jour, nous examinerons aujourd'hui la stratégie nationale de transport en commun.

Nous accueillons aujourd'hui Taki Sarantakis, sous-ministre adjoint à la Direction générale des politiques et des communications. Je lui demanderais de nous présenter les gens qui l'accompagnent.

Nous vous souhaitons la bienvenue. Nous sommes conscients du bref préavis que vous avez reçu. Nous sommes heureux de votre présence et nous avons hâte de vous entendre.

Je crois que les membres du comité ont reçu une copie de votre exposé dans les deux langues.

Je vous demanderais de ne pas dépasser 10 minutes. Nous passerons ensuite à l'étape suivante.

M. Taki Sarantakis (sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques et des communications, Infrastructure Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis accompagné aujourd'hui par M. Francis Bilodeau, qui est notre directeur des politiques, et par Stephanie Tanton, qui est notre analyste principale des transports.

Je remercie encore une fois le comité de nous avoir invités à venir témoigner aujourd'hui. Je serai bref afin de ne pas empiéter sur la période de questions. Je vous parlerai principalement de deux sujets, soit des investissements réalisés par Infrastructure Canada dans le transport en commun dans l'ensemble du pays au cours des dernières années, et ensuite des principales initiatives qui ont été annoncées dans le budget fédéral de 2011.

Le transport en commun a toujours été et continue d'être une catégorie d'investissement clé dans la série de programmes gérés par Infrastructure Canada. C'est attribuable au fait que le transport en commun contribue à bâtir une économie plus prospère, à assainir l'environnement et à bâtir des villes et collectivités où il est agréable de vivre. Depuis 2006, le gouvernement du Canada a directement engagé quelque 5 milliards de dollars dans le cadre de ses programmes d'infrastructure pour les infrastructures du transport en commun. Cet engagement financier du gouvernement fédéral a permis d'obtenir des investissements de plus de 7 milliards de dollars auprès d'autres partenaires financiers — qui sont principalement les provinces, les territoires et les municipalités — pour des investissements totaux de près de 13 milliards de dollars dans les réseaux de transport en commun partout au pays.

Dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, le gouvernement du Canada a investi dans plusieurs projets de grande envergure qui visaient à renouveler et à élargir des réseaux de transport en commun

pour les années à venir. Il a notamment investi dans le projet de prolongement de la ligne de métro Toronto-York, dans le projet de transport léger sur rail à Ottawa, dans la ligne Evergreen à Vancouver, dans le prolongement des réseaux de transport léger sur rail à Edmonton et Calgary, de même que dans le projet de revitalisation de la station Union à Toronto.

Le transport en commun était aussi une des plus importantes catégories d'investissement du Fonds de stimulation de l'infrastructure, lui-même une composante clé du Plan d'action économique du Canada. Le gouvernement fédéral a donc aussi investi quelque 240 millions de dollars dans le transport en commun, un montant habituellement triplé, ce qui veut dire qu'environ 700 millions de dollars ont été injectés dans le transport en commun.

[Français]

En plus du financement affecté à des projets précis, le Fonds de la taxe sur l'essence est également à la disposition des municipalités pour le transport en commun. Depuis 2006, les municipalités ont utilisé environ 1,1 milliard de dollars de leurs affectations du Fonds de la taxe sur l'essence pour investir dans le transport en commun.

[Traduction]

En fait, plusieurs grandes municipalités, comme Edmonton, Toronto et Montréal, ont consacré la totalité de leur affectation du Fonds de la taxe sur l'essence à des investissements dans le transport en commun. D'autres grandes municipalités, notamment Ottawa et Calgary, font essentiellement de même. Nous avons donc cinq des plus grandes municipalités au pays qui consacrent l'ensemble, ou presque, de leur affectation du Fonds de la taxe sur l'essence aux municipalités.

Dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence, les provinces, les territoires et les municipalités ont la souplesse nécessaire pour répondre à leurs propres priorités. Cette formule fonctionne bien parce qu'elle tient compte du fait que les besoins en infrastructure publique varient d'une région à l'autre, y compris les besoins relatifs au transport en commun.

Ce qui m'amène à vous parler brièvement du deuxième sujet, soit les principaux engagements contenus dans le budget de 2011.

Premièrement, le gouvernement a annoncé dans le budget de 2011 qu'il prendrait des mesures législatives pour rendre l'allocation du Fonds de la taxe sur l'essence permanente. Cela signifie qu'il y aura du financement stable et prévisible à long terme pour aider les municipalités à répondre à leurs besoins en matière d'infrastructure, notamment le transport en commun. Ces mesures législatives devraient faire partie très prochainement de la Loi d'exécution du budget.

Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'est engagé à collaborer avec les provinces, les territoires, la Fédération canadienne des municipalités et d'autres intervenants afin d'élaborer un plan d'infrastructure publique à long terme qui sera en vigueur lorsque le plan Chantiers Canada prendra fin. Dans le contexte de ce processus de consultation, nous collaborerons avec les autres ordres de gouvernement, mais également avec des intervenants comme la Fédération canadienne des municipalités et l'Association canadienne du transport urbain, afin de faire un examen détaillé de nos besoins en infrastructure lorsque le plan Chantiers Canada prendra fin.

Mes collègues et moi répondrons maintenant à vos questions avec plaisir.

• (1550)

Le président: Merci beaucoup.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Merci d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer aujourd'hui.

J'ai en main le rapport publié en octobre par le Groupe de travail sur les transports urbains qui s'intitule *Le transport en commun au Canada: un inventaire des progrès récemment réalisés*. Les gouvernements provinciaux y ont collaboré, tout comme Transports Canada bien sûr.

Vous connaissez bien ce rapport, j'en suis certaine. On y recommande divers principes. On y parle du financement consacré au transport en commun par les provinces, par le fédéral et par les municipalités. On y parle des projets d'expansion futurs, de l'avenir, et on dresse un bilan des investissements passés. On note bien sûr qu'il y a eu une augmentation, comme vous l'avez mentionné un peu plus tôt.

On y examine également la gouvernance et les grands défis qui nous attendent. Nous savons que le financement est insuffisant et que certaines infrastructures de transport en commun, en particulier dans les grandes villes, sont dans un état lamentable. Dans les petites villes et les petites collectivités, l'arrivée d'un autobus signifie que les personnes âgées et les jeunes pourront enfin se déplacer dans leurs quartiers.

La principale recommandation contenue dans le rapport est la suivante: « Tous les ordres de gouvernement doivent collaborer pour qu'un niveau de financement adéquat soit consacré au transport en commun dans le respect des champs de compétence de chacun ». Le rapport précise également que la circulation des biens et des personnes est importante et que tous les gouvernements devraient faire la promotion du transport en commun.

Le rapport mentionne en outre que le gouvernement fédéral doit jouer un rôle de leadership pour amener les provinces, les territoires, les municipalités et les commissions de transport en commun à se doter d'un plan ensemble. Je pense que Lawrence Cannon, l'ancien ministre, avait commencé à préparer un plan avec vous. Je pense que l'ancien ministre Chuck Strahl s'intéressait aussi au dossier. Pourriez-vous nous dire où en est actuellement la préparation d'une stratégie nationale sur le transport en commun?

M. Taki Sarantakis: Merci. Il y a beaucoup de questions et je vais essayer d'y répondre le mieux possible.

Votre première question porte essentiellement, je pense, sur le leadership. Le gouvernement fédéral a, à mon avis, joué un rôle moteur très important depuis environ l'an 2000 dans le financement des infrastructures de transport en commun. À une certaine époque, il était tout à fait impensable que le gouvernement du Canada participe avec les municipalités à des projets de transport en

commun. Lorsque j'étudiais à l'Université York en 1988, je me rappelle qu'on parlait déjà alors du prolongement de la ligne de métro Spadina — ce sont des projets de longue haleine comme on le voit — et il était tout à fait impensable à cette époque que le gouvernement du Canada puisse y participer. Eh bien aujourd'hui, non seulement le gouvernement fédéral participe à des projets de ce genre, mais il est même de plus en plus impensable qu'il n'y participe pas à l'avenir.

C'est dire à quel point la situation a changé en un peu plus d'une décennie. La question des infrastructures, et du transport en commun en particulier, a concrètement réussi à s'imposer.

Je dois dire, de plus, que dans le cadre des programmes actuels, le transport en commun obtient très souvent la part du lion. Dans le cadre du programme Chantiers Canada, du volet Grandes infrastructures, environ 40 p. 100 des fonds ont été consacrés à des initiatives de transport en commun partout au pays.

En ce qui a trait au leadership, dans le domaine du financement, je crois que le gouvernement du Canada s'acquitte donc très bien de son rôle. Pour ce qui est des autres domaines, la question est plus complexe. Comme vous le savez, ce sont très souvent les municipalités qui sont responsables des réseaux de transport en commun. Il y a quelques exceptions, comme à Toronto, où c'est une commission régionale relevant de la province qui en est chargée. Dans l'ensemble toutefois, ce sont les municipalités qui gèrent les réseaux de transport en commun. Il est donc difficile pour le gouvernement du Canada de participer à une planification à grande échelle, car les besoins sont très différents d'une région à l'autre.

Le Manitoba compte, par exemple, environ 200 collectivités, dont 4 seulement sont dotées d'un réseau de transport en commun. Et ces quatre réseaux ont des besoins très différents. Les besoins de Winnipeg en matière de transport en commun sont très différents de ceux de Brandon. Le gouvernement du Canada peut donc difficilement tenter d'imposer une sorte d'uniformité.

À mon avis, le gouvernement a joué un rôle qui reflète la nature du fédéralisme canadien, c'est-à-dire qu'il a joué un rôle moteur dans le financement, mais sans imposer de mesures particulières aux provinces et aux municipalités.

• (1555)

Mme Olivia Chow: Je suis d'accord avec l'idée qu'on ne doit pas imposer de normes; c'est bien la dernière chose que je souhaiterais. Toutefois, nous savons tous que la construction d'un réseau de transport en commun ou tout autre infrastructure, prend du temps. Sans plan concret, il est souvent très difficile pour les municipalités, et même pour les provinces, de planifier. La plupart des projets de transport en commun nécessitent des investissements colossaux.

Est-ce que mes sept minutes sont écoulées?

Le président: Il vous reste une minute.

Mme Olivia Chow: Je n'ai pas dit milliards, mais j'allais dire des milliards de dollars. C'est un investissement très lourd.

Il ne s'agit pas pour le gouvernement fédéral de dicter un plan, mais il pourrait à tout le moins s'entendre avec les provinces et les municipalités sur un plan qui serait ensuite mis en place sur un échéancier de 10 ou 20 ans. Les contribuables en sortiraient gagnants, car j'ai vu nombre de projets arrêter et repartir à maintes reprises, et il y a toujours alors du gaspillage. On pourrait ainsi avoir une véritable planification urbaine du développement.

A-t-on discuté d'une façon systématique de procéder, au lieu d'y aller au petit bonheur? À l'heure actuelle, on procède de manière très aléatoire, très fragmentée.

M. Taki Sarantakis: Dans le dossier des infrastructures, le gouvernement fédéral conclut habituellement des ententes bilatérales avec les provinces et les territoires. Il discute avec Terre-Neuve, ou avec l'Ontario, ou avec le Québec. Lorsqu'on discute avec tout le monde, la situation devient très complexe. Le transport en commun est, encore une fois, incroyablement important pour les grandes villes, mais nous avons au Canada de nombreuses régions qui n'ont aucune grande ville et où le transport en commun n'est tout simplement pas essentiel.

À Toronto, par exemple, les gens classent toujours le transport en commun au sommet des priorités. Si on effectue un sondage à Toronto, le transport en commun et le transport se classent toujours dans les premières priorités, sinon la première. Cela se produit très rarement ailleurs que dans les 10 grandes villes au Canada. Lorsqu'on sort des grandes villes, le transport en commun tombe au bas de l'échelle des priorités pour les gens. Il ne fait pas partie du quotidien pour eux.

La semaine dernière, je me trouvais au Nunavut. Et au Nunavut, je peux en témoigner, il n'y a pas de transport en commun. À Iqaluit, on trouve quelques taxis. Dans les 24 autres collectivités, il n'y a pas un seul taxi. Le gouvernement fédéral peut donc difficilement parler de transport en commun pour l'ensemble du territoire canadien.

Cela étant dit, le gouvernement fédéral a quand même joué un rôle à l'échelle nationale. Nous avons déjà parlé des fonds qu'il a accordés.

Le gouvernement a également contribué financièrement au programme écoMOBILITÉ. C'est un élément très important, car ce programme a permis de rendre le transport en commun plus accessible à la population.

De plus, il y a quelques années, lorsque des événements malheureux se sont produits dans le réseau de transport en commun à Londres, lorsqu'on s'attendait à des actes terroristes, le gouvernement a accordé du financement pour mettre en place des mesures de sécurité.

En outre, — et je suis persuadé que bon nombre de Canadiens en ont profité —, le gouvernement fédéral accorde des crédits d'impôt aux gens qui achètent un laissez-passer annuel pour le transport en commun, plutôt que des billets.

Dans l'ensemble, ces mesures sont importantes au Canada. Les mesures que je viens de mentionner permettent donc au gouvernement fédéral de jouer un rôle constructif dans le transport en commun, là où il existe.

Par ailleurs, lorsqu'on parle de planification, on se rend compte que ce mot n'a pas le même sens pour tout le monde. Lorsque vous dites « planification », vous donnez au mot un sens particulier, mais d'autres entendent « impôt », « partage », « planification obligatoire de l'utilisation des terres », etc.

•(1600)

Le président: Je dois vous interrompre, mais je comprends tout à fait.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie aussi les témoins d'être parmi nous.

Évidemment, pour des raisons de sémantique, j'ai lu votre document avec attention.

Qu'est-ce qui a été fait au Québec, à Montréal? À Toronto, Ottawa et Vancouver, ça va, et j'en suis bien content, mais qu'en est-il de Montréal?

M. Francis Bilodeau (directeur, politiques, Direction générale des politiques et des communications, Infrastructure Canada): Dans le cadre des programmes fédéraux, le gouvernement a investi depuis 2006 environ 44 millions de dollars dans des projets de transport en commun à Montréal. Dans le cas du Fonds de stimulation de l'infrastructure, il s'agissait d'environ 19 millions de dollars et dans celui du Fonds pour les partenariats publics-privés, ça représentait environ 24,73 millions de dollars.

Les projets clés incluent le Centre d'entretien de Lachine, dans le cadre du Fonds PPP Canada. Quelques projets ont été réalisés dans le cadre du Fonds de stimulation de l'infrastructure. Principalement, environ 112,25 millions de dollars ont été consentis au transport en commun à Montréal, dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence.

L'hon. Denis Coderre: Des 240 millions de dollars qui ont été investis dans le Fonds de stimulation de l'infrastructure, combien d'argent y a-t-il pour le Québec?

Le montant de 240 millions de dollars représentait l'enveloppe totale des investissements au Canada, c'est bien ça?

M. Taki Sarantakis: Au Québec, le Fonds de stimulation de l'infrastructure était d'environ 1 milliard de dollars.

L'hon. Denis Coderre: Un milliard de dollars pour l'ensemble?

M. Taki Sarantakis: Oui.

L'hon. Denis Coderre: D'accord.

[Traduction]

Le président: Excusez-moi. Avons-nous perdu l'interprétation?

L'hon. Denis Coderre: Vous savez maintenant ce que je ressens.

Le président: Vous avez participé à la conversation.

C'est bon? Merci.

L'hon. Denis Coderre: C'est ma voix, pas mes mots.

Le président: Allez-y.

L'hon. Denis Coderre: D'accord.

[Français]

Évidemment, il s'agit de l'avenir. Le transport en commun n'est pas juste une question de consommation; c'est aussi une question de relations. On doit réinventer le leadership et le partenariat avec ce que j'appelle la proximité première. Tout en respectant les champs de compétence, il doit y avoir une nouvelle relation avec les municipalités, et notamment les métropoles.

Je sais que vous négociez présentement la phase II du métro de Montréal. Si ma mémoire est bonne, c'est quelque chose comme 150 millions de dollars. Pouvez-vous m'éclairer quant à la relation entre le gouvernement canadien et Montréal, à ce sujet?

M. Taki Sarantakis: Habituellement, on ne négocie pas directement avec les municipalités du Québec. Nos relations se limitent essentiellement au gouvernement du Québec. Selon les termes des ententes-cadres qui ont été négociées par le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec...

L'hon. Denis Coderre: Je connais la Constitution, je connais les programmes.

M. Taki Sarantakis: Non, ce n'est pas la Constitution.

L'hon. Denis Coderre: Je veux seulement connaître le résultat. Qu'en est-il de la phase II du métro de Montréal? Je sais qu'on prévoit des travaux de réfection. Les négociations ne se sont pas achoppées, or ces travaux sont imminents. A-t-on finalisé l'entente de la deuxième phase de financement?

•(1605)

M. Taki Sarantakis: Je ne suis pas directement impliqué dans ces projets, mais je pourrais vous fournir les données.

L'hon. Denis Coderre: J'ai bien aimé la question de ma collègue Olivia relativement au leadership et au partenariat. J'aimerais y revenir, à l'intention de notre comité.

Vous dites que vous avez des ententes bilatérales, par exemple avec l'Ontario et le Québec, mais vous avez aussi parlé de la Fédération canadienne des municipalités. Évidemment, c'est la responsabilité de tous, mais que faites-vous, tout en respectant les champs de compétence, pour améliorer ce partenariat? Cela avait commencé sous le leadership de Paul Martin, avec la taxe sur l'essence qui est devenue permanente par la suite. Hormis ces montants d'argent, que fait-on concrètement, en fait de discussions, de partenariats et de visions — un plan d'action doit être mis en avant en matière d'urbanisme, etc. —, pour s'assurer de réunir tout le monde autour d'une même table? Quel est le rôle du gouvernement fédéral? Est-il seulement une banque ou joue-t-il un plus grand rôle?

M. Taki Sarantakis: Le rôle du gouvernement du Canada varie selon les objectifs du gouvernement du jour. Maintenant, on négocie directement avec les provinces. Le gouvernement du Canada négocie rarement des ententes avec les municipalités, sauf si la province est d'accord.

Il est clairement mentionné dans la Constitution que le secteur municipal relève de la responsabilité des provinces, et le gouvernement du Canada respecte les champs de compétence.

L'hon. Denis Coderre: Le transport en commun est extrêmement important. De plus, vous devez non seulement évaluer les infrastructures actuelles, mais aussi vous assurer de les réparer.

Par conséquent, avez-vous, dans vos notes, une réponse concrète quant à l'avenir du pont Champlain et du transport en commun qui l'emprunte? Avez-vous une annonce à faire aujourd'hui?

M. Taki Sarantakis: Malheureusement...

L'hon. Denis Coderre: Avez-vous des évaluations?

M. Taki Sarantakis: Je ne suis pas directement impliqué dans le projet du pont Champlain.

L'hon. Denis Coderre: N'êtes-vous pas responsable des communications et des politiques? Vous avez sûrement fait une évaluation politique pour parler aux représentants de la Société des ponts fédéraux limitée.

M. Taki Sarantakis: Non, à vrai dire, c'est la responsabilité de Transports Canada. On fait partie du même portefeuille, mais je suis sous-ministre adjoint d'Infrastructure Canada.

L'hon. Denis Coderre: C'est le même portefeuille, mais ce n'est pas la même poche.

M. Taki Sarantakis: Exactement.

L'hon. Denis Coderre: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

[Traduction]

Le président: Vous avez une minute.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Ça alors! Je n'ai jamais eu autant de temps de toute ma vie.

À l'échelle fédérale, vous travaillez sûrement avec Environnement Canada, etc. Travaillez-vous aussi avec les universités? Je suppose que vous faites plus que du financement. En matière de recherche et développement, travaillez-vous, par exemple, sur la voiture électrique ou autre?

M. Taki Sarantakis: À Infrastructure Canada, on a un petit programme de recherche qui travaille avec le secteur universitaire et collégial.

L'hon. Denis Coderre: Combien?

M. Taki Sarantakis: Je pense que c'est 40 millions de dollars, au Québec seulement. Aussi, pour chaque champ de compétence, on a la capacité de consacrer au secteur de la recherche 1 p. 100 de l'argent disponible pour l'infrastructure. Toutefois, ce n'est pas vraiment beaucoup utilisé, parce que les demandes pour les constructions capitales [Note de la rédaction: inaudible].

L'hon. Denis Coderre: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Albas.

M. Dan Albas (Okanagan—Coquihalla, PCC): Merci monsieur le président. J'ai seulement une petite question.

Merci d'être parmi nous aujourd'hui et merci pour votre exposé.

Je crois comprendre que Infrastructure Canada a déjà financé beaucoup de projets d'infrastructure publique. Qu'est-ce que le gouvernement peut faire d'autre pour aider les municipalités à adapter l'infrastructure à leurs besoins actuels?

M. Taki Sarantakis: Chaque municipalité a une situation différente de celle des autres. Donc, les municipalités sont mieux placées pour répondre à ces questions.

Généralement, quand il examine des projets d'infrastructure des transports en commun, le gouvernement veut savoir si le projet est raisonnable: allez-vous construire excessivement ou vos prévisions de la part modale sont-elles réalistes? Le transport en commun a pour caractéristique d'être très exigeant en investissement, donc compte tenu de cela, il faut éviter une infrastructure surdéveloppée, car plus vous construisez excessivement, plus vous aurez du mal à continuer dans cette voie.

Mais, en fin de compte, la réponse à votre question dépend de la municipalité.

M. Dan Albas: Merci.

Le président: D'accord.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): J'aimerais parler un peu du pourcentage du coût du transport en commun financé par les tarifs. Monsieur Sarantakis, je me demande s'il y a un taux acceptable de recouvrement des coûts au moyen des tarifs qui soit considéré comme étant le critère d'un bon investissement.

• (1610)

M. Taki Sarantakis: Il y a deux volets à votre question: le premier concerne les dépenses d'exploitation et le deuxième le capital.

Commençons par les dépenses d'exploitation. En règle générale au Canada, le taux de recouvrement des coûts au moyen des tarifs est souvent de 50 p. 100. Certains taux sont meilleurs d'autres pires. La Commission de transport de Toronto enregistre l'un des meilleurs taux de recouvrement des coûts en Amérique du Nord. Je crois qu'il approche les 80 p. 100, mais cela est rare. La plupart des taux se situent à 50 p. 100.

Voilà pour ce qui est des dépenses d'exploitation. Le deuxième volet porte sur le capital, et pratiquement aucun réseau de transport en commun ne recouvre ses dépenses en immobilisations. Donc, que la construction de réseaux de transport en commun soit financée par le gouvernement fédéral, les provinces ou les municipalités, elle nécessite de grosses subventions publiques.

On peut dire qu'un réseau de transport en commun qui recouvre plus de 50 p. 100 de ses dépenses d'exploitation s'en tire bien.

M. Pierre Poilievre: Y a-t-il moyen d'utiliser des principes comptables fondamentaux et généralement acceptés pour amortir les dépenses en immobilisations et déterminer ce que sera le taux de recouvrement des coûts?

Je comprends bien qu'il n'est pas possible de recouvrer 100 p. 100 des dépenses en immobilisations, mais y a-t-il un modèle financier qui détermine la viabilité d'un projet particulier? Y a-t-il un critère acceptable de recouvrement qui permettrait de dire si oui ou non le projet en vaut la peine? Existe-t-il une formule qui incorpore le fonds d'exploitation puis qui détermine un taux de recouvrement en fonction de l'investissement total?

M. Taki Sarantakis: Je vais renverser un peu votre question et vous répondre de cette façon. Si la viabilité d'un réseau de transport en commun devait être déterminée seulement du point de vue économique, il n'y aurait pas de transport en commun.

M. Pierre Poilievre: Non, ce n'est pas ce que je demandais.

M. Taki Sarantakis: Je sais...

M. Pierre Poilievre: Je ne suis pas en train de suggérer que nous ne devrions investir que dans des domaines rentables.

M. Taki Sarantakis: Je sais. D'accord, mais j'étais...

M. Pierre Poilievre: Je dis seulement qu'il devrait y avoir un point de référence qui servirait à déterminer si le taux de recouvrement est viable ou non.

M. Taki Sarantakis: D'accord. Le point de référence est généralement ce qu'une collectivité est prête à accepter pour ce service, car le transport en commun ne se limite pas à seulement transporter des gens, c'est aussi un facteur de développement de la collectivité. Donc vous avez tendance à...

M. Pierre Poilievre: Je comprends les impondérables liés à cette question. Je me demande seulement s'il y a moyen... Vous avez dit que pour les dépenses d'exploitation le taux est d'environ 50 p. 100. Vous avez également dit que le transport en commun est exigeant en investissement. Ce qui m'amène à penser que l'une des choses qui nous aiderait, en tant que législateurs et politiciens qui étudient ces investissements en fonction de leurs mérites, serait une sorte de taux de recouvrement acceptable du capital et des dépenses d'exploitation.

M. Taki Sarantakis: À l'époque, nous avons fait une analyse coûts-bénéfices des projets de transport en commun.

M. Pierre Poilievre: D'accord.

M. Taki Sarantakis: Comme vous pouvez l'imaginer, ils étaient tous négatifs. Donc la question était de savoir dans quelle mesure les autres bénéfices extra-économiques étaient plus élevés? Pour répondre brièvement: puisque les rendements sont toujours négatifs, il ne peut y avoir un rendement négatif qui soit positif, si je m'explique bien.

M. Pierre Poilievre: Eh bien, si vous amortissez les dépenses en immobilisations sur une certaine période, vous déterminez alors le coût d'exploitation annuel du réseau de transport en commun financé par du capital amorti, puis vous prenez la partie du recouvrement des coûts au moyen des tarifs — il devrait y en avoir, même si le montant est faible, peut-être de 10 ou 15 p. 100...

Je me demande s'il y a un seuil critique acceptable de recouvrement des coûts au moyen des tarifs qui permet de déterminer si l'investissement est, oui ou non, bon.

M. Taki Sarantakis: Non, pas à ma connaissance. Désolé.

M. Pierre Poilievre: D'accord.

Mme Chow semble ne pas être d'accord. De toute façon, voilà qui met fin à ma question.

Je pense que nous devons étudier le financement et le taux de recouvrement, car le montant que les gens sont prêts à payer et le nombre de gens qui sont prêts à payer constituent l'un des indicateurs de la valeur et de l'utilisation de l'investissement dans un transport en commun. Quand un grand nombre de gens veulent payer et sont prêts à payer beaucoup d'argent, cela signifie probablement que l'investissement est bon.

La Commission de transport de Toronto enregistre un taux élevé de recouvrement des coûts parce que c'est un réseau de transport en commun essentiel qui fonctionne bien et qui offre un bon service. Voilà l'indicateur d'un bon investissement. Je me demande si nous pouvons commencer à systématiser ce modèle lorsque nous prendrons en considération de futurs investissements.

• (1615)

Le président: Voilà qui met fin aux premières sept minutes.

Nous allons commencer sept minutes de plus de ce côté. Je sais que M. Albas veut poser une autre question.

M. Dan Albas: Oui, si vous le permettez, monsieur le président.

Ce doit être extrêmement difficile d'élaborer une politique nationale lorsqu'on a affaire, comme vous l'avez dit, à un si grand nombre de juridictions et de situations différentes. Je suis originaire d'une communauté rurale, et pour nous l'autoroute représente notre politique nationale de transport en commun. Le fait seulement d'avoir une autoroute nous rend heureux.

Alors comment avoir une politique harmonieuse pour toutes ces juridictions et situations et que faire pour satisfaire tout le monde? Que faire pour que les contribuables ne rechignent pas à financer une infrastructure dont ils ne bénéficieront pas? Utilisez-vous une certaine formule ou un certain processus?

M. Taki Sarantakis: La formule choisie par le gouvernement au cours des 10 dernières années — dans des situations différentes — est la création de programmes d'infrastructure d'ensemble. Au lieu d'annoncer qu'il allait mettre en oeuvre un programme pour le transport en commun, un programme pour l'eau ou un programme pour des centres culturels, le gouvernement a essentiellement créé des programmes qui permettent aux collectivités d'avoir accès à des fonds pour financer tous ces types de programmes.

Dans certaines collectivités, la priorité est accordée à l'eau, car leur réseau d'alimentation en eau a été délaissé. Dans d'autres, ce sont les centres de loisirs qui sont délabrés. Ailleurs, les transports en commun. Comme je l'ai dit, 40 p. 100 du Fonds Chantiers Canada investis dans des projets de grande envergure l'ont été dans des réseaux de transport en commun.

Essentiellement, le gouvernement du Canada a pu permettre à des collectivités de prendre elles-mêmes ces décisions. Il a fait cela plutôt que d'envoyer ses fonctionnaires à Nunavut ou à l'Île-du-Prince-Édouard pour demander aux représentants de ces deux provinces quelle est leur stratégie du transport en commun afin de pouvoir l'incorporer dans une stratégie nationale.

Le président: Monsieur Albas? J'ai ajouté ce temps.

M. Dan Albas: Merci, monsieur le président. Je vous en suis reconnaissant.

Je vous remercie aussi pour votre réponse sur les municipalités et sur le fait de vérifier que les propositions soient raisonnables. L'une des villes de ma circonscription a déjà prévu une forte augmentation dans son budget pour le transport en commun. Nous ne voudrions pas qu'une construction excessive faite à un certain endroit en arrive à gréver le budget de fonctionnement d'une municipalité.

En fait, ma question se rapporte aux importants investissements faits dans l'infrastructure publique. Si je comprends bien, un grand nombre de ces investissements sont historiques. Pouvez-vous nous dire combien d'argent a été versé aux transports en commun au cours des cinq dernières années?

M. Taki Sarantakis: Oui. Au cours des cinq dernières années, le gouvernement du Canada a directement versé 5 milliards de dollars en dépenses de programmes, il a fourni 1,1 milliard de plus par le biais de la taxe sur l'essence à laquelle, comme je l'ai dit plus tôt, a accès le secteur municipal. Il s'agit d'un financement fédéral direct de plus de 6 milliards de dollars, qui, à son tour, a permis d'investir de 17 à 18 milliards de dollars dans le transport en commun à travers le Canada.

M. Dan Albas: Comment cet investissement se compare-t-il à celui qui a été versé avant 2006?

M. Taki Sarantakis: Avant 2006, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique constituait le principal instrument de financement. Ce fonds comptait au total environ 4,3 milliards de dollars. À peu près 1,5 milliard de dollars a été dirigé, me semble-t-

il, vers le transport en commun. Le montant est donc bien plus élevé aujourd'hui.

Avant cette période, le gouvernement du Canada ne finançait pratiquement pas le transport en commun. C'est à partir de 1993 que le gouvernement du Canada a vraiment commencé à s'occuper de l'infrastructure publique dans le transport en commun.

M. Dan Albas: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Nicholls.

[Français]

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Selon le rapport mentionné par Mme Chow, en 2009, les agences de transport de la province de Québec voulaient augmenter les services de 20 p. 100 pour la période de 2009 à 2012. Les investissements projetés par le MTQ pour cette période étaient de 3,3 milliards de dollars.

Combien d'argent le gouvernement fédéral a-t-il fourni et pour quels projets spécifiques?

M. Taki Sarantakis: Je n'ai pas les données sous la main, mais je suis presque certain que les fonds de l'essence étaient impliqués. Si on peut trouver autre chose, je vais vous en faire part après la réunion.

[Traduction]

M. Jamie Nicholls: D'accord.

J'ai quelques questions complémentaires.

Premièrement, les grandes villes ont besoin d'un cadre spécial pour prendre des décisions concernant leurs projets. Leur situation est différente de celle des petites municipalités. Pensez-vous qu'un cadre qui réunirait tous les acteurs gouvernementaux aboutirait à des projets de transport en commun plus stratégiquement ciblés plutôt que...? Comme vous l'avez mentionné, les négociations sont généralement bilatérales, entre le gouvernement fédéral et les provinces. Ne serait-il pas utile d'inviter les maires des grandes villes à planifier de concert avec les représentants du fédéral et des provinces des stratégies de transport en commun?

• (1620)

M. Taki Sarantakis: Nous contactons évidemment les maires de grandes villes, dans la mesure où cela ne dérange pas les provinces. En fait, de par la nature même des transports en commun, la plus grande partie de nos investissements dans ce domaine ont été faits dans des grandes villes. Nos plus grands projets de transport en commun ont été réalisés à Toronto, Ottawa, Vancouver, Calgary et Edmonton. Ce sont les cinq plus grandes villes canadiennes, et chacune de ces villes a reçu un investissement considérable pour son réseau de transport en commun.

Je répète que ce sont ces villes qui sont à l'origine de ces projets présentés comme des priorités à l'échelon local. Ces projets ne sont pas le résultat de négociations entre les provinces et le gouvernement fédéral qui demanderaient aux provinces de présenter un projet de transport en commun qu'il financerait.

M. Jamie Nicholls: Mais souvent le financement nécessaire est insuffisant pour ce que la ville veut réaliser. Existe-t-il un cadre de travail qui permettrait au gouvernement fédéral d'assister directement à l'élaboration des plans, d'intervenir pour dire qu'il n'a tout simplement pas les moyens de financer un tel projet?

M. Taki Sarantakis: Le financement est, sur le plan de l'offre gouvernementale, plutôt public. Le Fonds Chantiers Canada est notre principal instrument financier. Il prévoit que chaque province reçoive un montant précis. Puis, comme je l'ai dit, nous menons des négociations bilatérales avec les provinces pour déterminer le montant qu'elles recevront.

Je peux vous dire que, dans le cadre de ces discussions, rien n'empêche les villes importantes de présenter leurs propositions. Que nous sachions ou pas ce que Calgary, Edmonton ou Ottawa souhaitent n'est pas le problème car les maires sont fermement déterminés à présenter leurs priorités. Donc, nous sommes au courant des priorités et des fonds disponibles pour s'attaquer à ces priorités.

[Français]

M. Jamie Nicholls: D'autre part, il y a aussi les petites municipalités. Il y a 23 municipalités dans ma circonscription. Ce sont plutôt des petites villes. Notre infrastructure la plus importante est l'autoroute. J'ai quand même parlé aux représentants d'agences locales et ils ont dit croire que la demande était là, mais que la fréquence des autobus n'était pas suffisante.

De plus, ils veulent implanter de nouvelles technologies, des autobus particuliers. Cependant, la réglementation provinciale ou fédérale crée des obstacles sur le plan de l'approvisionnement en nouvelles technologies innovatrices, comme les minibus qui sont utilisés en Europe, ou comme les taxis partagés, par exemple.

D'où proviennent ces obstacles à l'approvisionnement en technologies innovatrices?

Y a-t-il moyen d'établir un encadrement ou une stratégie commune de la province, du fédéral et de la municipalité pour favoriser les meilleures pratiques dans le domaine du transport en commun?

M. Taki Sarantakis: Je ne suis pas un expert en matière de réglementation des autobus. C'est la responsabilité de la province que de réglementer quant à l'admissibilité de certains types de véhicules. Sincèrement, cette question relève de la compétence provinciale.

M. Jamie Nicholls: Puis...

[Traduction]

Le président: Je dois vous interrompre.

Monsieur Richards.

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Merci, monsieur le président.

Je me félicite de la possibilité de vous entendre aujourd'hui et de votre présence ici pour répondre à nos questions.

J'ai toujours été favorable au type de modèle que nous avons avec le Fonds de la taxe sur l'essence pour ce qui est de l'infrastructure publique. Je pense que ce genre de fonds permet aux municipalités d'avoir un financement à long terme, prévisible et stable qu'elles peuvent utiliser sans être obligées de figoler pour inclure un programme ou un autre. Elles savent qu'elles ont ce financement et qu'elles peuvent compter dessus. Elles savent quel en sera le montant chaque année et elles peuvent préparer leurs plans en fonction de leurs priorités particulières.

Comme vous l'avez indiqué dans votre déclaration préliminaire, c'est exactement ce qui s'est passé avec le Fonds de la taxe sur l'essence. Vous avez dit, en particulier que — lorsque nous parlons de transport en commun qui est évidemment le sujet aujourd'hui et celui de notre étude — depuis 2006 les municipalités ont utilisé environ 1,1 milliard de dollars de leur affectation du Fonds de la taxe

sur l'essence du gouvernement fédéral. Vous avez aussi mentionné que plusieurs municipalités importantes — Vancouver, Edmonton et Toronto, me semble-t-il — ont investi la totalité de leur affectation du Fonds de la taxe sur l'essence dans le transport en commun.

Pouvez-vous nous donner un peu plus de renseignements sur les projets financés dans ces trois villes qui bénéficient d'une importante affectation du Fonds de la taxe sur l'essence et pouvez-vous aussi me donner d'autres exemples de projets financés par la taxe sur l'essence dans d'autres municipalités à travers le pays?

• (1625)

M. Taki Sarantakis: Le financement provenant de la taxe sur l'essence est généralement utilisé dans les systèmes essentiels en place. À Toronto, par exemple, la plus grande partie du financement de la taxe sur l'essence utilisée pour les transports en commun l'a été pour les opérations existantes de la Commission du transport de Toronto. Une certaine partie de ce financement a été répartie entre les lignes de métro et l'achat de bus. Cela est vrai aussi pour Evergreen, l'Aérotrain, etc.

Le financement provenant d'ailleurs que de la taxe sur l'essence visait surtout des projets. Donc, le Fonds Chantiers Canada vise les nouveaux projets parce que Chantiers Canada est généralement pour les nouveaux projets.

Même si le Fonds de la taxe sur l'essence peut être utilisé pour de nouveaux projets, il est généralement dépensé pour les systèmes existants. Par conséquent, le financement de 1,1 milliard de dollars aurait été en grande partie dirigé vers des réseaux de transport en commun existants.

M. Blake Richards: Vous évoquez essentiellement la grande partie de ce financement qui est opérationnel.

M. Taki Sarantakis: Il n'est pas opérationnel, mais il renforce les services existants. Par exemple, l'achat de bus ou l'amélioration du réseau de voies augmentent la portée du service; toutefois, ces dépenses ne sont pas considérées comme le genre de projet normal de Chantiers Canada.

M. Blake Richards: D'accord, je comprends. Donc, vous parlez d'ajouter des bus ou....

M. Taki Sarantakis: Oui, c'est généralement pour améliorer les services existants.

M. Blake Richards: ... Améliorer une station sur une ligne ou quelque chose...

M. Taki Sarantakis: Il s'agit toujours d'une mise de fonds.

M. Blake Richards: D'accord, c'est une bonne chose et c'est important, n'est-ce pas?

Je vois qu'Edmonton fait partie des villes que vous avez mentionnées. Je suis originaire de l'Alberta et, bien évidemment, nous avons été témoins de l'énorme croissance qui y a eu lieu au cours de la dernière décennie.

Pouvoir assister à une expansion des systèmes existants, et c'est exactement ce dont nous parlons ici, est bien sûr très important dans le contexte de l'expansion. Je ne représente pas de grands centres — je représente des petits centres d'une circonscription rurale — mais le type de financement qui leur a été accordé vise essentiellement le même genre de projets pour répondre aux exigences de la croissance. Donc je suis heureux d'entendre que c'est ce qui a été fait avec ce type de financement.

Vous avez aussi fait état de projets de plus grande envergure dont la plupart ont été financés par Chantiers Canada. Je suis sûr que certains de ces projets auront été également financés par le plan d'action économique. Je me demande si vous pouvez nous en citer quelques-uns. Il me semble que vous nous avez donné deux exemples de projets financés par le Fonds Chantiers Canada. Un à Edmonton et un à Calgary pour l'expansion de leurs systèmes légers sur rail. Vous pourriez peut-être commencer par ces deux projets pour l'unique raison qu'ils ont été réalisés dans la province dont je suis originaire, mais j'aimerais que vous nous donniez des détails sur quelques projets financés par le Fonds Chantiers Canada et peut-être sur des projets financés par le plan d'action économique. Je vous en serais reconnaissant.

M. Taki Sarantakis: Excellent. Pour ce qui est d'Edmonton et de Calgary, les deux projets visaient l'expansion du service de transport rapide sur rail lourd.

Quant aux autres projets d'envergure réalisés au Canada, le plus important serait celui du prolongement du métro Toronto-York. Comme je l'ai déjà mentionné, ce projet figure dans les plans sous une forme ou une autre depuis une vingtaine d'années. Kitchener-Waterloo travaille également à la mise en place d'un service de transport sur rail léger. Il y a aussi les secteurs de Brampton, York et Mississauga.

Pour ce qui est du Fonds de stimulation de l'infrastructure, il suffit pratiquement de sortir de cet immeuble pour avoir un très bon exemple du genre de projets qui ont pu être menés à terme dans le secteur du transport en commun. Sur les rues Slater et Albert, vous pouvez constater les aménagements effectués sur le réseau d'OC Transpo. La ville d'Ottawa a demandé et obtenu des fonds afin d'améliorer tous ses arrêts dans les corridors de transport rapide, ce qui a permis non seulement d'accroître l'efficacité, mais aussi d'améliorer grandement la sécurité. Il est évident que l'on a maintenant affaire à de véritables stations. Elles sont notamment dotées de barrières pour empêcher les gens de se précipiter sans crier gare devant un autobus.

Voilà un excellent exemple des réalisations possibles grâce au Plan d'action économique: un projet de taille plutôt petite pouvant être rapidement mis en oeuvre, mais qui procure des avantages concrets à la ville comme aux usagers.

• (1630)

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan.

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

Comme vous l'avez laissé entendre dans l'une de vos réponses, les différences de taille entre les collectivités font en sorte qu'il leur est possible de choisir par exemple un projet d'aqueduc, plutôt qu'une initiative visant le transport en commun ou un autre projet d'infrastructure.

Si les fonds sont répartis de façon égale, je me demande donc si les municipalités qui ont besoin d'infrastructures de transport en commun ne pourraient pas en être privées. Toutes les villes ont besoin d'un réseau d'aqueduc, mais les projets de transport en commun ne sont pas justifiés partout. Comment déterminez-vous la façon dont les fonds seront répartis en pareil cas?

M. Taki Sarantakis: Je suis désolé si c'est ce que j'ai pu laisser entendre, car ce n'est pas ce que j'essayais de dire. Je m'efforçais de faire valoir que chaque municipalité, peu importe sa taille, dispose

d'un ensemble d'actifs infrastructurels, et que certains de ces actifs sont mieux entretenus que d'autres.

Certaines villes ont toujours fait le nécessaire dans l'entretien de leurs réseaux d'aqueduc et d'eaux usées, mais n'ont pas été aussi vigilantes pour leurs centres de loisirs. Dans d'autres cas, c'est l'inverse: on y trouve d'excellentes routes et des centres communautaires en bon état, mais on a été plus négligent dans l'entretien des systèmes de traitement des eaux usées.

Ce n'est donc pas la taille de la localité qui est déterminante; c'est davantage une question de déterminer les besoins de la collectivité.

M. Mike Sullivan: Si l'on dispose d'un certain montant global pour les infrastructures, je me demandais, compte tenu des différences entre les collectivités, de leurs besoins respectifs... On trouve dans tous les cas des besoins similaires en matière d'eaux usées, de centres de loisirs et d'eau potable, mais ce ne sont pas toutes les villes, comme vous l'avez admis vous-même, qui ont besoin de transport en commun. Pour décider de la répartition des fonds, est-ce que vous tenez compte du fait — contrairement à ce qui se passe avec la taxe sur l'essence — qu'une ville comme Toronto aura besoin d'une somme proportionnellement beaucoup plus élevée en raison du service de transport en commun qu'elle doit offrir?

M. Taki Sarantakis: Tout à fait et je dois dire que la taxe sur l'essence est répartie proportionnellement à la population.

M. Mike Sullivan: Je sais. Je voulais faire valoir qu'en raison de cette formule de répartition, une localité qui n'a pas besoin de transport en commun reçoit proportionnellement la même somme qu'une autre ville qui doit offrir un tel service.

M. Taki Sarantakis: Tout à fait, mais ces localités peuvent consacrer ces sommes à leurs autres besoins en infrastructure. C'est la base même de la programmation d'ensemble que je décrivais tout à l'heure: elle permet à chaque communauté de faire valoir ses priorités et d'agir en conséquence.

Permettez-moi de vous donner un autre exemple. Les quais et les ports constituent une catégorie d'investissement admissible dans le cadre de Chantiers Canada. C'est sans intérêt pour les gens de la Saskatchewan comme pour les Albertains, mais c'est primordial pour les Canadiens de l'Atlantique.

Alors, plutôt que d'offrir un programme de financement en vertu duquel des fonds seraient distribués dans tout le Canada pour des quais et des ports qui sont sans intérêt à l'extérieur des régions côtières, nous créons des programmes généraux d'infrastructure qui permettent l'accès à des fonds en fonction des besoins locaux. Nous reconnaissons ainsi que ces besoins varient d'une région à l'autre.

M. Mike Sullivan: Je voulais dire que l'on retrouve dans chaque localité une infrastructure de base pour ce qui est de l'aqueduc, de l'éclairage et de l'énergie. Mais plus la ville est grande, plus elle risque d'avoir besoin d'une infrastructure de transport en commun qui s'ajouterait à cette base. Si vous vous contentez de diviser en parts égales une taxe sur l'essence ou un financement proportionnel similaire, vous ne tenez pas compte de cette différence.

M. Taki Sarantakis: Je vois où vous voulez en venir, mais cette différence est largement prise en compte grâce à l'accès aux fonds non répartis dans le cadre de Chantiers Canada. Le fonds Chantiers Canada est divisé par province, plutôt que par municipalité. Pour la taxe sur l'essence, c'est différent.

M. Mike Sullivan: Effectivement.

M. Taki Sarantakis: Pour cette taxe, il y a répartition par province, puis sous-répartition par municipalité. Ce sont donc deux instruments de financement distincts.

M. Mike Sullivan: Alors le second instrument de financement qui s'ajoute à la taxe sur l'essence permettrait de tenir compte de ces différences entre les petites et les grandes municipalités?

M. Taki Sarantakis: Oui...

M. Mike Sullivan: D'accord.

M. Taki Sarantakis: ... et tous les grands projets de transport en commun dont j'ai parlé précédemment bénéficient de cette seconde source de fonds.

M. Mike Sullivan: C'est donc à l'égard de ce second instrument de financement que vous pouvez exercer un certain pouvoir discrétionnaire, comme vous nous l'indiquiez. Alors si quelqu'un décide de construire du superflu... Supposons qu'on veuille creuser un métro dans un pâturage de Vaughan, par exemple. On pourrait faire comprendre à ces gens que ce n'est pas la meilleure façon de dépenser les fonds.

On ne souhaite pas tomber dans l'excès. Il n'est pas question de réaliser un projet de transport en commun nettement extravagant par rapport à la taille de la localité ou aux besoins évalués. Vous auriez alors votre mot à dire quant aux projets sélectionnés.

• (1635)

M. Taki Sarantakis: Comme tous les projets doivent être approuvés par le gouvernement fédéral, ils sont soumis à un processus d'examen et d'évaluation. Mais il faut dire que les excès sont plutôt rares, car nous nous efforçons de réaliser tous nos projets en mode de partage des coûts.

Dans la mesure où une municipalité doit assumer le tiers ou la moitié des coûts et que la province doit partager le reste avec nous, une bonne dose de réalité est injectée. Si nous faisons cadeau des infrastructures, si je puis m'exprimer ainsi, on pourrait effectivement se retrouver avec des lignes de métro en pleine campagne. Mais comme les localités doivent investir elles-mêmes en plus d'avoir à convaincre leur province d'en faire autant, le tout a tendance à s'autoréguler.

Le président: Monsieur Toet.

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

J'ai quelques questions. Vous avez parlé de la souplesse que nous procure la taxe sur l'essence quant aux travaux qu'il est possible d'effectuer, et vous avez indiqué que les besoins en infrastructures publiques varient d'une région à l'autre, notamment pour ce qui est des transports en commun.

J'aimerais savoir ce que vous pensez d'un autre aspect de la question. Les municipalités ne doivent-elles pas composer aussi avec des besoins différents dans le contexte des difficultés structurelles liées à l'emplacement, aux autres centres à proximité, à l'infrastructure en place et à la manière dont la localité est aménagée? La configuration du territoire et les conditions climatiques peuvent varier d'un endroit à un autre et poser des défis considérables. En quoi toutes ces distinctions compliquent-elles l'établissement d'une éventuelle stratégie nationale en matière de transport public?

M. Taki Sarantakis: La densité de la population est l'élément clé qui permet de voir clair dans tout cela. Au Canada, nous avons sans doute six ou sept grands centres urbains dont la densité de la population s'approche de ce qu'on peut constater en Europe. Les meilleurs services de transport en commun sont généralement offerts dans ces villes, qu'il s'agisse de Toronto, Vancouver, Montréal, Calgary ou Edmonton. Ailleurs au Canada, la densité de la population est nettement moins élevée.

En l'absence d'une population suffisamment dense, on ne peut généralement pas offrir un transport en commun de qualité, car celui-ci est en fait fondé sur le déplacement de quantités importantes de gens vers un centre-ville, à l'aller comme au retour. Si votre ville n'est pas assez densément peuplée, le transport en commun n'est pas nécessairement la meilleure option pour vous.

M. Lawrence Toet: Effectivement. On en arrive ainsi à une grande diversité des besoins, car les plus petits centres doivent également offrir des services de transport.

M. Taki Sarantakis: Tout à fait.

M. Lawrence Toet: Alors comment parvenez-vous à composer avec les besoins de ces petites villes tout en tenant compte de ceux des plus grands centres?

M. Taki Sarantakis: Encore là grâce à une démarche où les propositions viennent de la base, plutôt que d'être dictées par les plus hautes instances.

Dans bien des localités, le transport en commun pourrait se limiter à quelques petits autobus qu'on achète pour offrir le service le matin et en fin d'après-midi, plutôt qu'à la journée longue. Il pourrait aussi s'agir simplement de desservir un site d'intérêt local comme le centre commercial, l'hôtel de ville ou la bibliothèque. Les besoins varient. Je crois qu'il y a près de 5 000 municipalités au Canada. Le spectre va des petits villages comptant à peine une vingtaine de personnes jusqu'à notre plus grande ville, Toronto, où l'on recense quelque cinq millions de résidents en comptant toute l'agglomération. Il va de soi que cela suppose des besoins en infrastructure très différents, notamment au chapitre des transports en commun.

M. Lawrence Toet: Par ailleurs, vous avez parlé dans l'une de vos réponses de la question de l'établissement des coûts. Cela dépend en grande partie de la part de ces coûts que la collectivité est prête à assumer.

M. Taki Sarantakis: Oui.

M. Lawrence Toet: À la lumière de ce que vous avez pu constater, pourriez-vous nous en dire davantage quant à ces différences au niveau des coûts assumés?

M. Taki Sarantakis: En Amérique du Nord, il n'y a aucun système de transport en commun qui récupère ses coûts d'immobilisation. Du point de vue strictement économique, chaque projet lié au transport en commun doit être considéré comme non viable et doit donc être subventionné. Dès qu'il est question de subventions, il s'ensuit automatiquement que vous devez consacrer à ces projets une partie de votre assiette fiscale qui ne pourra ainsi servir à d'autres fins. Certaines localités sont prêtes à payer le prix en raison des autres avantages qu'elles en retireront; le projet peut notamment contribuer au dynamisme du centre-ville ou permettre de desservir des quartiers périphériques sinon difficilement accessibles.

Quand on sait que toutes les fois qu'une personne grimpe dans un autobus au Canada, sa municipalité subventionne en moyenne la moitié du prix de son billet, on constate bien l'importance de ce service. Si une ville se dit prête à assumer la totalité des coûts d'immobilisation tout en subventionnant ainsi chaque déplacement, c'est parce que ce service revêt beaucoup d'importance à ses yeux. C'est une question d'accessibilité, car bien des gens ne peuvent pas se payer une voiture. Cela peut également avoir son importance du point de vue de l'urbanisme ou dans le cadre d'un engagement à réduire la pollution.

En fait, la réponse peut varier d'une municipalité à l'autre.

• (1640)

M. Lawrence Toet: Qu'en est-il de la variation entre les coûts réels que chaque ville est prête à assumer? Vous avez parlé de 50 p. 100. Dans les projets sur lesquels vous vous êtes penchés, dans quelle mesure la volonté de payer des municipalités pouvait-elle varier? S'agit-il d'un spectre pouvant aller de 25 p. 100 à 75 p. 100? Quels sont les écarts? Pourriez-vous nous citer quelques exemples?

M. Taki Sarantakis: À Toronto, comme je l'ai indiqué, le taux de récupération des coûts se situe généralement au-dessus de 85 p. 100, si je ne m'abuse. Ainsi lorsque Toronto prolongera la ligne de métro Toronto-York Spadina, si les choses se passent comme dans le reste du réseau, la ville se retrouvera à subventionner environ 15 p. 100 des coûts du nouveau service. Je ne sais pas à combien se chiffrent exactement les frais d'exploitation de cette ligne, mais leur importance est toute relative compte tenu de l'achalandage d'une ligne de métro. Le crédit annuel octroyé par la ville à la Commission de transport de Toronto augmentera donc à la suite de ce projet.

Je pourrais vous fournir tous ces chiffres d'ici peu. Désolé, mais je ne les connais pas par coeur. Mais dans les plus grands centres comme Toronto, Vancouver, et Montréal, le taux de récupération des coûts dépasse généralement les 50 p. 100.

Le président: Merci. Si vous avez des documents à nous transmettre, vous pouvez le faire par l'intermédiaire de notre greffier qui verra à les distribuer.

Madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Je vous ai entendu parler des grands centres urbains comme Montréal. Selon vous, ces centres sont les plus rentables. Je m'interroge à ce sujet. En effet, il y a deux semaines, on a su que la Société de transport de Montréal avait changé ses zones pour que des circonscriptions comme la mienne — dans la banlieue de Montréal — aient à payer plus cher, parce que la STM manque de financement.

Dans un autre ordre d'idées, beaucoup de projets vont toucher plusieurs municipalités. Vous dites que les municipalités doivent donner environ un tiers du montant et que le fédéral et le provincial doivent respectivement donner un tiers de ce montant.

Dans le cas d'un projet qui toucherait une quarantaine de municipalités, comment le coût serait-il déterminé? Est-ce en proportion du nombre de personnes qui habitent dans ces municipalités?

M. Francis Bilodeau: Généralement, en ce qui concerne l'allocation des coûts pour un projet municipal, le fédéral paierait normalement un tiers. On s'attendrait à ce que la province paie aussi un tiers et que la municipalité paie l'autre tiers. Ce serait dans le cas des infrastructures qui appartiennent aux municipalités proprement dites.

Normalement, pour un projet touchant une infrastructure provinciale, les coûts sont partagés moitié-moitié avec la province. Il s'agit vraiment d'avoir tous les partenaires réunis autour de la table, de sorte qu'ils partagent les coûts également.

Mme Isabelle Morin: Ma question concerne davantage les municipalités. Si 40 municipalités ont un projet commun, comment se partagent-elles le tiers du prix?

M. Taki Sarantakis: Globalement, c'est un tiers. Et le gouvernement du Canada n'est aucunement intéressé à s'immiscer dans les affaires des municipalités.

Mme Isabelle Morin: Prenons le cas d'un projet sur l'utilité duquel les municipalités et la province se sont mises d'accord.

À quelle étape le gouvernement fédéral refuse-t-il? Vous nous avez dit plus tôt que vous ne voyiez pas beaucoup d'extravagances et que, normalement, quand un projet est accepté à la fois par les municipalités et le provincial... À ce moment-là, qu'est-ce qui pourrait vous bloquer quant au projet?

M. Francis Bilodeau: On procède un peu programme par programme. Il n'y a donc pas de réponse qui passe... En ce qui a trait au Fonds de la taxe sur l'essence, par exemple, les municipalités auraient normalement beaucoup de liberté pour aller de l'avant. On demande de faire rapport après coup.

En ce qui a trait à des programmes comme le Fonds Chantiers Canada — volet Grands projets —, notre intervenant principal est normalement la province. On demande donc à la province de présenter ses priorités. Il y a ensuite une discussion à propos de ces priorités entre le fédéral et la province.

Mme Isabelle Morin: Dans un autre ordre d'idées, en réponse à mon collègue libéral, vous avez dit que Transports Canada était un peu lent, surtout par rapport au financement, mais qu'en contrepartie il n'imposait pas nécessairement de structures et qu'il laissait donc beaucoup de place aux municipalités.

Vous avez dit aussi qu'une union nationale était plus compliquée. J'aimerais vous entendre nous parler un peu des stratégies de développement du transport en commun à l'extérieur du Canada. Pourquoi les autres pays sont-ils en mesure d'avoir des structures qui ne soient pas compliquées?

• (1645)

M. Francis Bilodeau: C'est une large question. Il n'y a pas nécessairement de pays où il y a une stratégie nationale de transport en commun qui soit complète. Le rapport de l'ACTU à cet égard fait essentiellement état du fait que ces autres pays du G8 présentent plusieurs composantes de ce qu'elle considère comme une stratégie nationale, plutôt qu'une stratégie nationale complète. Donc, certaines composantes relevées dans ce même rapport sont présentes au Canada, entre autres des subventions pour les laissez-passer et un élément de financement.

Il est difficile de comparer les pays entre eux, tout d'abord parce que le fonctionnement du pays varie donc selon les provinces. Qui plus est, les études qui ont été faites à cet égard ne démontrent pas qu'il y a nécessairement une stratégie de transport en commun nationale dans les autres pays que nous avons examinés.

Mme Isabelle Morin: J'ai devant moi une recherche de la Bibliothèque du Parlement — qui me semble être un bon outil de recherche — qui me dit que, parmi les pays du G8, le Canada et les États-Unis n'ont pas de stratégie de développement du transport en commun.

Pourriez-vous me parler de la stratégie de développement du transport en commun des autres pays?

M. Taki Sarantakis: Cela dépend de la définition qu'on donne au mot « stratégie ». Je pense que cette question devrait plutôt être posée à l'ACTU, qui a vraiment étudié ce sujet.

Personnellement, j'ai étudié un peu les rôles des gouvernements des pays du G8 dans le domaine du transport en commun. En fait, le Canada a beaucoup de composantes d'une stratégie. Selon moi, il n'est pas juste de dire que le Canada est le seul pays du G8 qui n'a pas de telle stratégie.

Mme Isabelle Morin: Comme nous sommes assez près d'avoir une stratégie, qu'est-ce qui nous empêcherait de développer une stratégie de transport en commun?

Comme vous l'avez suggéré, certains endroits dans notre pays présentent plus de besoins en certaines circonstances. Qu'est-ce qui fait en sorte qu'on ne puisse pas développer cette stratégie de transport en commun?

M. Taki Sarantakis: L'ACTU a développé un cadre stratégique national qui indique les aspects d'une stratégie, et le Canada en a déjà réalisé plusieurs.

Par l'entremise du président, je peux vous remettre le document indiquant que le Canada possède des aspects d'une stratégie nationale, ce qui le place essentiellement dans la même situation que les autres pays du G8.

Le président: Merci.

[Traduction]

Je tiens à informer les membres du comité que nous avons convoqué les représentants de l'ACTU, l'Association canadienne du transport urbain. Nous espérons pouvoir les accueillir lundi prochain.

Monsieur Watson.

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

Merci à nos témoins de leur comparution aujourd'hui.

Les dernières questions m'ont beaucoup appris. Il va de soi que je m'interroge sur ce qu'on devrait retrouver dans une stratégie nationale en matière de transport en commun. On nous demande d'effectuer une étude et personne ne nous a exposé les composantes de la stratégie visée. Nous apprenons maintenant qu'il n'existe pas à l'échelle internationale d'exemples de politique nationale en matière de transport en commun. Les membres de l'opposition, les principaux initiateurs de cette étude, n'ont pas indiqué, tout au moins lors de la séance initiale, leurs points de vue sur la teneur d'une telle stratégie nationale. Peut-être notre étude vise-t-elle uniquement à déterminer ce que devrait inclure la stratégie.

Je vais essayer de résumer votre position. D'après ce que je peux comprendre, vous estimez à certains égards que le statu quo est la seule avenue possible dans ce dossier. Il s'agit de faire intervenir le gouvernement fédéral pour les investissements en capital dans le cadre de programmes généraux d'infrastructures qui offrent toute la souplesse voulue en la matière, notamment pour les transports en commun; de régler le problème de la proportionnalité, si je puis m'exprimer ainsi, en adjoignant une composante pour les grandes infrastructures à une composante pour les collectivités; et c'est exactement ce que permet la fenêtre de financement de sept ans du Fonds Chantiers Canada.

Est-ce que cela traduit bien votre position ou y a-t-il un modèle différent qui soit possible?

• (1650)

M. Taki Sarantakis: Je n'ai pas de position à proprement parler...

M. Jeff Watson: Dans le contexte canadien.

M. Taki Sarantakis: Oui. J'ai expliqué la démarche du gouvernement en matière de transport en commun au cours de la dernière décennie. Comme je l'ai indiqué brièvement dans mes remarques préliminaires, je crois qu'il est très important de noter que le gouvernement a annoncé dans son dernier budget qu'il allait entreprendre des consultations à long terme concernant les infrastructures. Il va de soi que le transport en commun sera au coeur de ces consultations. Nous savons qu'une très grande partie de nos budgets de programme est consacrée au transport en commun.

C'est un dossier crucial pour les grandes villes canadiennes. On se penchera à nouveau sur ces questions lorsque viendra le temps pour le gouvernement de déterminer les suites à donner à l'échéance de Chantiers Canada en 2014.

Cela étant dit, le Canada est plus actif que jamais auparavant dans le dossier des transports en commun. On est passé d'une aide pratiquement nulle à des investissements de 5 milliards de dollars. Il me semble que le monde municipal apprécie plus souvent qu'autrement les efforts déployés par le gouvernement du Canada dans ce domaine. Au cours de la dernière décennie, aucun autre secteur stratégique d'importance n'a bénéficié d'une croissance du financement fédéral dans la même mesure que celui des infrastructures dans leur ensemble, et du transport en commun en général. Si vous étiez maire ou premier ministre provincial, je crois que vous aimeriez bien voir le gouvernement fédéral continuer à jouer ce rôle de partenariat constructif.

M. Jeff Watson: Croyez-vous qu'il y ait, si je puis dire, des « pièges » que nous devrions chercher à éviter dans notre démarche pour créer une stratégie nationale? Quels sont les éléments dont nous devrions nous méfier à cet égard?

La densité de la population doit bien sûr être prise en considération. La possibilité pour le gouvernement fédéral d'éventuellement financer les frais d'exploitation des réseaux de transport en commun pourrait soulever des questions au chapitre de l'équité dans les régions où il n'y a pas vraiment de transport public.

Pour ce qui est de l'aménagement du territoire, j'ignore quelle est la structure de nos relations fédérales-provinciales et qui est responsable de quoi. C'est pourquoi il devient également un peu problématique d'avancer à l'aveuglette sans l'aide d'exemples internationaux. Comment pourrions-nous nous comparer à des pays ayant une structure politique similaire et des densités de population semblables pour déterminer notamment si l'on doit contribuer au paiement des frais d'exploitation?

Pourriez-vous nous aider à y voir plus clair?

M. Taki Sarantakis: Je n'en parlerais pas forcément ainsi, mais je vous demande de porter attention à certaines questions qui vont poser des problèmes et que d'autres comités et vous devrez examiner, concernant le transport en commun.

À mon avis, la première question à examiner porte sur le financement individuel par rapport au financement général. Chaque modèle présente des avantages et des inconvénients, mais le financement individuel tend à être moins profitable aux collectivités qui ne mettent pas forcément l'accent sur le transport en commun.

Je pense qu'il faut examiner la question du financement des immobilisations par rapport au financement du budget de fonctionnement. Par le passé, le gouvernement du Canada s'est surtout limité au financement en capital. S'il choisit de financer le budget de fonctionnement, il y a aussi des avantages et des inconvénients.

À mon avis, la question du partage des coûts importe aussi. Par le passé, sauf pour ce qui est de la taxe sur l'essence, les programmes d'infrastructure nécessitaient généralement un apport financier important des autres partenaires. Je pense qu'une meilleure participation du gouvernement fédéral au partage des coûts influencerait le type de projets d'infrastructure.

Selon moi, il faut aussi examiner les besoins. Par le passé, le gouvernement du Canada avait tendance à insister pour que le projet soit nouveau et qu'on ne puisse pas le mettre en oeuvre sans son financement. De nouveau, il y a des avantages et des désavantages à s'écarter d'un tel modèle.

Je pense que ce sont les quatre grandes questions à étudier.

Le président: Merci.

M. Wallace va terminer la première série de questions. Je vais ensuite donner la parole à un ou deux députés de chaque côté pour terminer.

Allez-y.

• (1655)

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à mes collègues de me donner l'occasion de parler. Je suis heureux de remplacer Mark à titre de député du Grand Toronto. Notre caucus examine le transport en commun dans la région et nous vous remercions de la discussion.

J'ai deux ou trois questions à poser. J'ai produit il y a quelques années un document que j'ai seulement présenté à mon caucus et je dois le mettre à jour. Dites-moi si je me trompe, mais j'ai l'impression que, depuis 1963, les États-Unis ont un fonds pour les dépenses en capital dans le transport en commun. Ce fonds n'existe peut-être plus, mais il a duré un certain temps. Les États et les municipalités pouvaient demander des fonds au gouvernement fédéral pour les immobilisations et un peu pour le fonctionnement.

Monsieur, je suis d'accord avec vous pour dire que c'est non seulement un piège, mais je ne vois pas non plus le gouvernement fédéral s'occuper du fonctionnement des systèmes de transport en commun. L'investissement est une chose, mais je ne souhaite pas que le gouvernement fasse partie des exploitants.

Pouvez-vous me dire si ce fonds existe toujours, si vous le connaissez? Je l'ai vu sur papier, il a donc existé à une certaine époque, mais je ne sais pas s'il est toujours en vigueur.

M. Taki Sarantakis: Désolé, mais je ne sais pas si ce fonds est toujours mis en oeuvre. Cependant, le transport en commun était un élément majeur dans la dernière série de mesures de stimulation du président Obama.

M. Mike Wallace: Je vais vous donner l'information pour que vous l'examiniez.

M. Taki Sarantakis: Bien sûr.

M. Mike Wallace: J'ai une question... En Ontario, les revenus générés par la taxe sur l'essence du gouvernement provincial sont consacrés au transport en commun, n'est-ce pas?

M. Taki Sarantakis: À peu près, oui.

M. Mike Wallace: Je crois que c'est juste. Savez-vous si les revenus de cette taxe servent à la même chose dans les autres provinces?

M. Taki Sarantakis: À ma connaissance, le Québec est la seule autre province qui applique une taxe sur l'essence.

M. Mike Wallace: Je ne le savais pas.

M. Taki Sarantakis: L'Alberta a un genre de transfert, mais il n'est pas lié à la taxe sur l'essence.

M. Mike Wallace: Ma question s'adresse à vous, puisque vous représentez Infrastructure Canada. Dans ma collectivité, les fonds générés par la taxe sur l'essence ont été dépensés de manière appropriée pour réparer la rue principale, au centre-ville. Je suis de Burlington, en Ontario.

Pensez-vous que nous recevons assez de rétroaction des municipalités et de crédit pour les fonds versés aux municipalités grâce à la taxe sur l'essence? Puisqu'il fournit une part considérable

de l'argent, le gouvernement fédéral reçoit-il assez d'information et de crédit pour l'argent dépensé par les municipalités?

M. Taki Sarantakis: Comme vous le savez, la taxe sur l'essence présente deux aspects uniques. Tout d'abord, le gouvernement fédéral perçoit 100 p. cent des fonds. Ensuite, il ne joue aucun rôle dans la sélection des projets. Par nature, ces deux aspects, en particulier le deuxième, tendent à ne pas mettre de l'avant la taxe sur l'essence comme il se doit, parce qu'à l'heure actuelle, ce sont les responsables des municipalités qui choisissent les projets avant de rendre des comptes.

M. Mike Wallace: D'accord. Nous devons donc nous compter chanceux s'ils nous font connaître à quoi servent les fonds engagés. Y a-t-il un système de reddition de comptes?

• (1700)

M. Taki Sarantakis: Non, nous vérifions le travail des municipalités pour savoir comment l'argent a été dépensé, mais nous ne l'apprenons qu'après le fait accompli. Souvent, nous ne sommes mis au courant d'une construction réalisée grâce aux revenus de la taxe sur l'essence qu'après sa mise en oeuvre.

M. Mike Wallace: D'accord, pour être honnête avec vous, cela ne me dérange pas, mais on doit nous informer, à titre de députés, qu'un projet a été financé en partie à l'aide des fonds générés par la taxe fédérale. Je ne suis pas sûr que ce soit ce qui produit.

On peut appliquer le mot stratégie à presque tout. On peut préparer un projet de loi émanant d'un député ou une brochure sur la stratégie, mais à mon avis, ce sont les mesures concrètes pour aller de l'avant qui changent vraiment les choses. On peut donner le nom qu'on veut à une mesure, mais je ne pense pas que cela ait une influence réelle. Selon moi, l'important, c'est que les mesures soient comprises dans le processus d'infrastructure mené ici.

Je vais maintenant poser ma question. Étant donné que le gouvernement doit économiser pour revenir à un budget équilibré, votre ministère cherche-t-il des façons de rationaliser le processus pour que les projets soient approuvés plus vite et que l'allocation des fonds entraîne moins de dépenses administratives?

M. Taki Sarantakis: Dans le cadre du Plan d'action économique, le gouvernement a beaucoup accéléré l'approbation des projets, non seulement sur le plan administratif, mais aussi du point de vue de la réglementation, et il a modifié la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Les changements sont toujours en vigueur. La rationalisation administrative du Plan d'action économique se poursuit en grande partie et nous prévoyons que la tendance va se maintenir.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: En fait, on a une liste, et je pense que M. Watson a posé la question. Le financement des immobilisations de la majorité des pays du G8 et de l'OCDE est prévisible. Il y a le financement dans la recherche et le développement, concernant le transport en commun. De plus, le niveau d'intégration du financement dans la politique sur le transport en commun est lié à d'autres questions, comme le soutien administratif, les exigences de planification et les subventions des partenaires pour les titres de transport.

Dans tous les autres pays, le gouvernement fédéral a planifié ce qu'il ferait avec les partenaires à tous les points de vue. Je ne pense pas que nous soyons rendus là.

En fait, ma question s'apparente à celle de M. Wallace; à quel point faut-il rendre des comptes et quelle marge de liberté accordez-vous? Vous voulez que la plupart des projets partent de zéro, mais si un projet est un éléphant blanc...

M. Pierre Poilievre: Parlez-vous d'un pont pour accéder à une île?

Ms. Olivia Chow: Je ne nommerai aucun projet, mais il faut certains critères pour établir si les projets sont des gouffres financiers ou non, parce qu'on parle de l'argent des contribuables. Les projets sont-ils menés seulement par les municipalités et les provinces ou le gouvernement fédéral a-t-il son mot à dire? Il faut fixer certains critères.

Concernant les questions de M. Poilievre, nous n'avons toujours pas obtenu une définition précise du recouvrement des coûts. Si on présume qu'un projet d'immobilisations entraîne des pertes, il y a sûrement des critères ou des directives pour dire que peut-être 40 ou 50 p. 100 des fonds doivent venir des usagers.

J'ai siégé dix ans au comité du budget et la Toronto Transit Commission devait, d'une certaine manière, répondre à des critères clairs pour obtenir des fonds. À ce moment-là, 50 p. 100 des dépenses en capital de l'entité venaient des fonds destinés au fonctionnement. Donc, si les usagers ne pouvaient pas assumer une somme équivalente, le projet d'investissement ne valait malheureusement pas la peine.

Ce genre de critères existe et nous devons demander quels sont les critères précis. Sinon, comment allons-nous empêcher, par exemple, qu'une ligne de transport en commun soit construite dans un champ grâce au Fonds Chantiers Canada?

Je pose la question de manière générale et je pense que nous devons examiner cela. Oui, les fonds recueillis grâce à la taxe sur l'essence dépendent tout à fait de l'endroit où on habite, mais faut-il changer la proportion? Devons-nous augmenter ou indexer le pourcentage? Le Fonds Chantiers Canada va prendre fin; par quoi faut-il le remplacer et quel pourcentage doit s'appliquer?

Concernant le transport en commun, quel est le bon pourcentage, 30, 40, 60 p. 100? Le pourcentage doit-il dépendre du nombre d'usagers ou du nombre d'habitants? Dans quelle mesure devons-nous tenir compte de tels critères? Nous ne le savons pas et il n'y a pas vraiment de critères.

Donc, si vous pouvez nous éclairer — désolée de la longue question, mais elle est quelque peu complexe —, pourquoi parle-t-on de 40 p. 100? Pourquoi pas 30 ou 50 p. 100? L'objectif est-il de mettre en attente les demandes de fonds?

M. Taki Sarantakis: C'est une bonne question et je pense que vous devez en discuter.

Le gouvernement peut employer différents critères, s'il le souhaite. Par exemple, vous pourriez établir un taux minimum de recouvrement par les usagers pour tous les projets.

Le gouvernement fédéral n'a pas appliqué une telle mesure par le passé. La seule chose que nous demandons maintenant à nos partenaires, c'est qu'ils s'engagent à couvrir toutes les pertes d'exploitation. Si la condition est respectée, le gouvernement du Canada ne s'ingère pas dans les projets.

Mais s'il voulait, le gouvernement fédéral pourrait très bien dire qu'il n'investit pas dans un système de transport en commun qui ne

recouvre pas 60 p. 100 des frais d'exploitation. Le gouvernement pourrait prendre une telle décision, qui permet de construire des systèmes de métro et de transports en commun plus importants, mais qui exclut plus ou moins d'emblée les projets des villes qui ne comptent pas un minimum d'habitants.

● (1705)

Mme Olivia Chow: Mais c'est tout à fait possible... La subvention pour une petite ville est évidemment bien supérieure. Vous pouvez accorder des sommes précises, grâce à Chantiers Canada et les fonds visant le Canada rural, par exemple. Il y a de nombreuses sources... On ne parle pas d'un seul fonds important; des fonds distincts permettent d'aider les petites municipalités et les petites collectivités. La seule ligne d'autobus desservant Parry Sound a beaucoup aidé la population.

M. Taki Sarantakis: C'est exact. Voilà la question, dans différentes collectivités... Par exemple, la mise en oeuvre d'une ligne d'autobus à Parry Sound change bien des choses, mais pas à Ottawa. C'est pourquoi nous avons tendance à laisser les autorités locales prendre les décisions.

Mme Olivia Chow: Puis-je simplement poser une question sur l'état de l'infrastructure?

Le président: Désolé, le temps est écoulé.

Mme Olivia Chow: D'accord.

Le président: Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Je vous remercie, monsieur le président.

Je trouve intéressant qu'on ait tous les ingrédients en ce qui a trait au transport en commun, mais pas de stratégie nationale. J'aimerais aller un peu plus en profondeur. Ensuite, on pourra parler de financement.

Évidemment, dans la grande région de Montréal, la CMM, la Communauté métropolitaine de Montréal, représente 70 p. 100 de l'économie québécoise. Vous avez donc là un bassin de population de 3,6 millions. Ce n'est pas juste la ville; il y a 82 municipalités qui s'y rattachent.

Je me souviens que, lorsqu'on était au pouvoir, on avait ce qu'on appelait « des projets structurants », dont Chantiers Canada. On s'est investis dans les projets dits structurants. Il y a en effet toujours la question du maître d'oeuvre — on s'entend —, Québec et les municipalités décident. Néanmoins, on pouvait avoir des programmes ponctuels.

Votre stratégie tient-elle compte de la notion de projets structurants? Évidemment, le transport en commun, c'est évolutif non seulement en ce qui a trait à la consommation, mais aussi en ce qui a trait à l'achalandage, etc. Avez-vous considéré cela comme des projets ponctuels?

Également, on a parlé de métro et d'autobus. J'imagine que si on veut toucher aussi les régions rurales, on doit avoir une politique du rail. Votre stratégie comprend-elle une telle politique? À un moment donné, tout sera interrelié. À votre avis, la politique du rail devrait-elle aussi être incluse dans une politique de transport en commun?

M. Francis Bilodeau: Je vais répondre à la première partie de la question au sujet des projets structurants. Il s'agit de grands projets stratégiques. On se rappelle qu'il y avait le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique qui retrouve d'une certaine façon son équivalent dans le Fonds Chantier Canada, volet Grands projets, qui s'élève à environ 6,7 milliards de dollars. Le Fonds Chantiers Canada s'élève à 8,8 milliards de dollars. Et 6,7 milliards de dollars sont destinés aux grands projets stratégiques. C'est-à-dire qu'il y a une allocation provinciale. Les projets sont choisis et font l'objet de discussions à la pièce. Ensuite, on analyse ces projets pour s'assurer que ce sont bien des projets de grande envergure et d'une importance stratégique pour la région. C'était donc ma réponse à la première partie de la question.

En ce qui concerne la deuxième partie de la question, qui porte sur le rail et les stratégies du rail, je m'y connais moins. M. Sarantakis pourrait peut-être apporter un complément de réponse. En ce qui a trait à la stratégie du rail, la question s'adresserait davantage à Transports Canada.

M. Taki Sarantakis: Le rail est le mot...

L'hon. Denis Coderre: C'est votre portefeuille, mais j'imagine que vous vous parlez de temps en temps...

M. Taki Sarantakis: Oui, on parle de temps en temps.

L'hon. Denis Coderre: ... en communications.

M. Taki Sarantakis: Je ne suis cependant pas directement responsable.

[Traduction]

L'hon. Denis Coderre: Vous n'êtes pas responsable, mais c'est vous qui parlez. Je comprends.

M. Pierre Poilievre: Vous savez ce que c'est.

Des voix: Ah, ah!

• (1710)

Le président: Silence.

Monsieur Coderre, merci.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Certaines personnes passent...

[Traduction]

Je vais être gentil.

[Français]

Il faut avoir du respect pour nos jeunes si on veut qu'ils continuent à faire de la politique.

Vas-y.

[Traduction]

Le président: Concernant les voies ferrées, avez-vous...?

L'hon. Denis Coderre: Voulez-vous parler des voies ferrées?

M. Taki Sarantakis: Est-ce concernant le transport en commun ou...?

L'hon. Denis Coderre: Parce que les voies ferrées nous sont utiles.

M. Taki Sarantakis: Oui, nous utilisons les voies ferrées, qui tendent à servir de nouveau pour le transport en commun régional. Par exemple, Metrolinx, qui offre le service GO Transit à Toronto, emploie les chemins de fer, on s'en sert beaucoup au Québec pour le transport en commun et dans une moindre mesure à Vancouver.

Comme vous le savez, le système de lignes ferroviaires est surtout privé au Canada et son utilisation pour le transport en commun doit faire l'objet d'ententes entre les autorités municipales ou régionales et les deux grands opérateurs, le CN et le Canadien Pacifique. Je vais laisser mes responsables de Transport Canada en dire plus, mais le gouvernement fédéral a participé ces dernières années à la protection des couloirs ferroviaires pour qu'ils servent au transport en commun. Cependant, au bout du compte, les voies ferrées sont privées.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: C'est bien.

Même s'il vient de la grande région de Toronto et que je suis de Montréal, j'ai beaucoup aimé l'intervention de mon ami M. Wallace, qui disait qu'il fallait vérifier comment les municipalités dépensaient.

J'imagine que votre ministre ne fait pas comme le président du Conseil du Trésor et n'envoie pas de courriel à la région de Muskoka pour vérifier comment l'argent peut se rendre. Cela ne se fait pas dans votre coin, n'est-ce pas?

[Traduction]

M. Mike Wallace: Je ne pense pas que cela mérite une réponse.

Le président: Les cinq minutes sont écoulées.

Passons à M. Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Je suis heureux qu'on dise que je suis jeune. Dans cette législature, je me sens moins jeune lorsque je regarde en face de moi.

Tout d'abord, je m'excuse simplement aux témoins de vous avoir mis sur la sellette pour obtenir les chiffres magiques du pourcentage de recouvrement des coûts par les usagers. C'est sans doute injuste de vous demander de répondre à la question sans préparation, mais les idées des gens du ministère sont les bienvenues. Je pense que, dans une certaine mesure, nous voulons établir des critères dans notre discussion sur le transport en commun.

Nous avons aussi parlé des investissements du gouvernement fédéral à Montréal.

Monsieur Sarantakis, je pense que vous avez tenté d'expliquer les différentes conditions liées aux investissements au Québec par rapport aux autres provinces, n'est-ce pas?

M. Taki Sarantakis: Ce n'est pas une question de conditions, mais de protocoles. En vertu de l'entente signée entre les gouvernements du Canada et du Québec concernant Chantiers Canada, la province doit proposer des projets au fédéral, qui doit choisir en conséquence. Dans d'autres provinces, une municipalité, par exemple, peut soumettre un projet directement au fédéral. L'entente conclue avec le Québec ne le permet pas. Les modalités sont les mêmes, sauf que la façon de présenter les projets au gouvernement du Canada est un peu différente pour le Québec.

M. Pierre Poilievre: Combien de projets ont été financés grâce au Plan d'action économique?

M. Francis Bilodeau: C'est environ 4 000 projets, pour ce qui est du Fonds de stimulation de l'infrastructure.

M. Pierre Poilievre: C'est seulement concernant le Fonds de stimulation de l'infrastructure. Qu'en est-il des mesures de stimulation en général?

M. Taki Sarantakis: Je pense qu'en général, c'est... Je ne suis pas certain.

M. Francis Bilodeau: Il y a bien sûr d'autres programmes que ceux d'Infrastructure Canada, mais nos principaux programmes étaient financés par le Fonds de stimulation de l'infrastructure. De plus, le supplément du volet Collectivités a sans doute permis de réaliser quelques centaines de projets.

M. Taki Sarantakis: Oui, je pense qu'en tout, c'est environ 6 000 projets.

M. Pierre Poilievre: C'est donc 6 000 projets.

Nous avons donc financé 6 000 projets supplémentaires. Ces projets ont été concrétisés en plus de ce qui l'aurait été grâce aux enveloppes normales.

• (1715)

M. Taki Sarantakis: Oui.

M. Pierre Poilievre: Donc, supposons que nous avons préétabli un palmarès des meilleurs projets d'infrastructure en 2009 et choisi les 6 000 meilleurs, si je devais mettre en place un fond de stimulation ponctuel et choisir le meilleur projet au Canada, il s'agirait de la 6 001^e bonne idée en quelques années à peine.

Peut-on craindre une hyper saturation du marché compte tenu du nombre incroyable de projets qui ont été entrepris en aussi peu de temps?

M. Taki Sarantakis: Je pense qu'il sera difficile pour certaines provinces et municipalités de débloquer de nouveaux fonds pour financer les projets d'infrastructure sur plusieurs années. Les besoins sont encore relativement grands. Bien des provinces doivent gérer un déficit, et de nombreuses municipalités connaissent aussi des difficultés. Donc, un des grands défis pour les prochaines années sera d'assurer le financement continu du secteur de l'infrastructure. Nous savons que dans le cadre du plan d'action économique, plusieurs gouvernements, dont le gouvernement fédéral, ont sciemment enregistré un déficit en vue de contenir les effets de la crise économique. Maintenant que la récession mondiale se résorbe, du moins on l'espère, il s'agit de savoir dans quelle mesure les gouvernements veulent continuer à attribuer des ressources à ce secteur.

M. Pierre Poilievre: Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Vous avez 30 secondes.

M. Pierre Poilievre: Je vais vous épargner dans ce cas.

Le président: Si tous les partis sont d'accord, je vous propose d'entamer une autre série de questions de deux minutes.

Monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls: Ma question porte sur le cadre de financement des infrastructures et de son administration. M. Sarantakis a soulevé un point qui m'intrigue particulièrement.

Je jetais un oeil sur le Centre des loisirs de Northern Rockies, un projet lié à la taxe sur l'essence à Prince George—Peace River. La municipalité de Northern Rockies a décidé de financer ce projet, mais selon les communiqués d'Infrastructure Canada, il était administré par l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique (UBCM). J'ai par la suite découvert que l'UBCM administrait l'entente fédérale sur le transport en commun pour 2006-2010.

Quels sont les différents cadres voués au financement du transport en commun dans chacune des provinces? A-t-on fait un suivi pour vérifier l'efficacité des modèles provinciaux pour ce genre d'entente? Est-ce qu'Infrastructure Canada ou Transports Canada a fait une analyse comparative de la valeur que présentent pour la population ces cadres de financement et leur administration? Quel rôle joue le gouvernement fédéral dans la diffusion de pratiques exemplaires auprès des provinces? Nous pourrions peut-être ainsi élaborer une stratégie nationale plus efficace qui nous permettrait de financer ces projets de la manière la plus efficace possible.

M. Taki Sarantakis: Comme nous l'avons indiqué, le transport en commun est admissible à tous nos programmes d'infrastructure (taxe sur l'essence, volet Collectivités, volet Grandes infrastructures). Tous ces programmes font l'objet de vérifications et d'évaluations, et jusqu'à maintenant, les résultats ont été positifs dans l'ensemble. Les vérifications ne font pas nécessairement précisément mention du transport, mais elles font le bilan des programmes en général. Mais je le répète, la majeure partie des programmes est dominée par le transport. Donc, si un programme voué majoritairement au transport obtient une évaluation positive, on peut conclure que le secteur du transport y a gagné quelque chose.

Pour ce qui est des pratiques exemplaires, le gouvernement fédéral va se pencher sur la question lors des prochaines consultations. Nous allons tâcher de déterminer comment le gouvernement fédéral peut mieux s'acquitter de son rôle de courtier du savoir auprès des municipalités.

Le président: Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Étant donné que cette question touche les relations fédérales-provinciales, j'aimerais savoir quand s'est déroulée la dernière conférence fédérale-provinciale et territoriale sur le transport en commun. On a établi la taxe sur l'essence, et je pense que c'est important. C'est une source de financement significative. Je suppose qu'on doit aussi considérer la relation entre le public et le privé de même que les autres sources de financement redondantes. Vous avez dit plus tôt, avec justesse, qu'il faudrait certainement envisager l'établissement d'un fonds dédié. Il y a des avantages et des inconvénients à cela, mais on doit à tout le moins se pencher sur le sujet.

À quand remonte la dernière conférence fédérale-provinciale et territoriale sur ce sujet?

• (1720)

M. Taki Sarantakis: Consacrée au transport en commun? Il n'y en a pas eu. Nous tenons des rencontres plus globales, qui portent sur les infrastructures. Elles incluent évidemment le transport en commun, mais pour ce qui est de conférences consacrées...

L'hon. Denis Coderre: Il n'y en a pas. Croyez-vous qu'il serait pertinent d'envisager cette possibilité? J'ai l'impression — et je trouve que c'est un problème — qu'on fait énormément de rattrapage. Vous avez donc à la fois un problème de rattrapage et de financement. On fait face à une réalité économique. Les mots utilisés varient, mais on parle d'une récession. Il se passe quelque chose sur le plan économique. Par conséquent, il va falloir soit investir dans l'infrastructure, soit trouver une façon de changer le mode de consommation des gens. Je suppose qu'il y a nécessairement quelque chose de pertinent en ce sens.

Avez-vous évalué le ratio entre le rattrapage et ce qui doit être fait à long terme? Ça ne peut pas être uniquement ponctuel. À mon avis, il doit y avoir un fonds dédié. Pour trois simples..., il doit y avoir une vision d'avenir. Quand vous effectuez des évaluations, faites-vous cela également?

M. Taki Sarantakis: Oui, tout à fait. Nous aurons l'occasion d'examiner cette question encore une fois pendant les consultations qui seront mises en oeuvre rapidement.

[Traduction]

Le président: Monsieur Poilievre, la dernière intervention vous revient.

M. Pierre Poilievre: J'aimerais revenir à la question des coûts par unité de transport. Avons-nous des modèles pour comparer les coûts relatifs du transport en commun par passager-kilomètre par rapport au transport personnel motorisé?

M. Taki Sarantakis: Absolument. Évidemment, le transport en commun a un coefficient d'efficacité beaucoup plus élevé que le transport personnel pour ce qui est des passagers-kilomètres. Mais encore là, c'est en présumant que la densité de la population y est. À Toronto, à Montréal et à Vancouver, le transport en commun est beaucoup plus efficient en fait de passager-kilomètre. Dans les régions moins peuplées, c'est toutefois plus difficile, puisqu'il n'y a pas d'agglomération naturelle où prendre ces passagers. Alors oui, c'est beaucoup plus efficace.

M. Pierre Poilievre: Que calculez-vous au juste dans les coûts liés aux véhicules personnels? Est-il question des coûts pour le gouvernement seulement, ou comptez-vous également ceux pour le propriétaire du véhicule? Comment établissez-vous ce chiffre?

M. Taki Sarantakis: Selon les plus récentes statistiques de la CAA, les propriétaires d'un véhicule personnel déboursent entre 7 000 et 9 000 \$ par année, si je ne me trompe pas, si on inclut l'entretien, les frais de fonctionnement, les assurances, etc. Un laissez-passer d'autobus coûte évidemment beaucoup moins cher.

M. Pierre Poilievre: Vous parlez des coûts pour le passager. Je veux savoir quels sont les coûts pour le gouvernement.

M. Taki Sarantakis: Encore une fois, tout dépend du gouvernement. Certains font des investissements massifs dans leur réseau routier. C'est le cas de la Saskatchewan et du Nouveau-Brunswick, par exemple, dont les investissements par habitant sont très élevés. En Ontario, l'investissement n'est pas aussi grand. Tout dépend de la province.

M. Pierre Poilievre: Je suis d'accord avec vous. C'est pourquoi j'aimerais savoir si dans votre analyse d'un investissement potentiel

vous tenez compte, dans un marché donné, des coûts relatifs des passagers-kilomètres pour un véhicule personnel par rapport au transport en commun. Et je fais référence ici aux coûts pour le contribuable.

Par exemple, dans la ville d'Ottawa, si on considère que 850 000 personnes doivent se rendre à leur travail chaque jour, et que nous devons analyser la mise en oeuvre éventuelle d'une importante initiative de transport en commun (ce n'est qu'une hypothèse, je ne parle pas du projet à l'étude en ce moment), n'y a-t-il pas un moyen de comparer les coûts relatifs des deux options pour le gouvernement? Comment procède-t-on? Parlez-nous de cette analyse.

M. Taki Sarantakis: On procède effectivement à une analyse de ce genre, sauf qu'elle diffère d'une région à l'autre, selon la topographie. Généralement, on calcule qu'un kilomètre d'autoroute équivaut à 1 million de dollars. Toutefois, si les travaux doivent se faire dans les Rocheuses, on oublie cette formule, car il en coûte entre 30 et 40 millions par kilomètre. Si on se déplace au col Kicking Horse, c'est 80 millions de dollars le kilomètre. Je ne peux donc pas vous donner une réponse générale. C'est au cas par cas.

M. Pierre Poilievre: Je ne veux pas connaître les montants, en fait. Je veux plutôt savoir quels paramètres de comparaison on peut établir entre le transport en commun et le réseau routier. Voyez-vous où je veux en venir?

• (1725)

M. Taki Sarantakis: Oui, je comprends. Encore là, les coûts relatifs peuvent varier d'un type de transport à l'autre. Une ligne de métro pourrait coûter 200, 300 ou 400 millions de dollars par kilomètre. Une ligne de train léger en coûterait beaucoup moins; une tranchée ouverte encore moins. Il faut décomposer tout ça et faire la comparaison entre le métro, le train léger et l'autobus.

Le président: Sur ce, je remercie nos invités d'avoir été des nôtres. Merci de nous avoir consacré de votre temps et d'avoir accepté notre invitation.

Pour les membres du comité, je vous informe que nous reviendrons à nos témoins lundi. Vous recevrez un avis d'ici un jour ou deux. Si vous souhaitez faire comparaître d'autres témoins, dites-le-moi, car nous tâchons actuellement d'entrer en contact avec les personnes que nous avons sur notre liste.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Quand on vous donne une liste de témoins, considérez-vous, par exemple, que les conservateurs ont des témoins et que l'opposition officielle et nous aussi avons des témoins? Considérez-vous plutôt que tout le monde est ensemble? Respectez-vous le fait que chaque parti politique peut recevoir les témoins qu'il veut?

Comment choisissez-vous vos témoins?

[Traduction]

Le président: Je vérifie les noms qui me sont soumis et je tente d'être juste avec tout le monde. J'essaie d'avoir un nombre égal de chaque côté. Je ne m'intéresse pas vraiment à l'allégeance des témoins proposés. Je veux simplement que nous puissions obtenir les résultats que nous attendons.

M. Jamie Nicholls: Avez-vous besoin des coordonnées des témoins?

Le président: Normalement, nous les avons.

Merci.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

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

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

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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