



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 006 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 17 octobre 2011

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le lundi 17 octobre 2011

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci beaucoup, et bonjour.

Bienvenue à la sixième séance. Nous sommes le lundi 17 octobre. À l'ordre du jour, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous avons l'étude de la Stratégie nationale de transport en commun.

Nous accueillons aujourd'hui des représentants de l'Association canadienne des automobilistes: le président, M. Tim Shearman, et le vice-président des affaires publiques, Jeff Walker. Nous nous excusons d'avoir commencé avec quelques minutes de retard, mais je sais que vous avez déjà témoigné. Nous allons écouter votre exposé et nous passerons aux questions par la suite.

Veuillez commencer, s'il vous plaît.

M. Tim Shearman (président, Association canadienne des automobilistes): Je vous remercie, monsieur le président, de nous donner cette occasion de rencontrer les membres de votre comité afin de discuter des enjeux liés au transport en commun. L'Association canadienne des automobilistes, ou CAA, est heureuse de collaborer avec votre comité si rapidement après la reprise de vos activités. Mon collègue, Jeff Waler, qui est le vice-président des affaires publiques de la CAA, et moi-même, répondrons volontiers à vos questions après notre bref exposé.

Je ne crois pas me tromper en supposant que la plupart des membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités doivent faire partie des 5,6 millions de membres de la CAA. Toutefois, permettez-moi quand même de prendre quelques minutes pour vous présenter notre organisation et notre point de vue sur les questions de transport en commun.

La CAA est l'une des marques les plus reconnues et dignes de confiance au Canada, et ce, d'un océan à l'autre. Elle est née au début du siècle dernier, à l'époque où les premiers véhicules automobiles ont commencé à circuler sur les routes, sur l'initiative d'amateurs d'automobilisme qui s'étaient rassemblés pour inciter les gouvernements à construire de meilleures routes, à installer des panneaux de signalisation adéquats et à établir des limites de vitesse raisonnables. Cela veut dire que l'Association canadienne des automobilistes et les clubs automobiles qui la composent ont été fondés par des automobilistes préoccupés avant tout par la sécurité routière. Les autres services pour lesquels la CAA est aujourd'hui reconnue, notamment l'assistance routière d'urgence, sont apparus ultérieurement. C'est la défense des intérêts de nos membres auprès des pouvoirs publics qui est à la base de notre existence.

[Français]

Aujourd'hui, la CAA est une fédération regroupant neuf clubs d'automobilistes. Ces clubs offrent à leurs membres respectifs un service d'assistance routière exemplaire, des services complets de

voyage et d'assurance ainsi qu'un programme de récompenses. La CAA se fait également un devoir de donner à ses membres de l'information précise et objective sur les sujets qui les intéressent et de les représenter auprès des décideurs.

[Traduction]

Les neuf clubs automobiles totalisent environ 130 bureaux répartis dans diverses villes canadiennes. C'est aux personnes travaillant dans ces bureaux que la CAA doit sa réputation d'être visionnaire et axée sur les besoins des gens. Grâce à la mise en commun de nos efforts, qui sont de plus coordonnés par un organisme national, nous pouvons canaliser et multiplier la force des neuf clubs régionaux.

Le bureau national de la CAA, situé à Ottawa, travaille en collaboration avec les clubs qu'il représente pour soutenir et protéger la marque CAA, notamment en veillant au respect des normes qui s'appliquent à tous ces clubs et en assurant l'agrément de ceux-ci. Au besoin, nous prêtons main-forte aux clubs dans la prestation des programmes et des services. Nous entretenons également des relations avec d'autres organisations nationales et internationales, dont l'American Automobile Association. Par ailleurs, le bureau national de la CAA s'occupe d'informer les membres sur divers sujets en leur livrant de l'information objective, et il les représente auprès du gouvernement fédéral à Ottawa afin d'être leur porte-parole sur divers enjeux qui les préoccupent, qu'il s'agisse de l'envoi de messages textes au volant, de la consommation d'essence, ou encore des nouvelles technologies automobiles comme les voitures hybrides et électriques.

Laissez-moi vous présenter nos façons de faire en prenant comme exemple la question de l'envoi de messages textes au volant. Un sondage mené l'an dernier auprès de nos membres nous a révélé que ce problème constituait désormais la principale préoccupation de nos membres et de la population en général en ce qui a trait à la sécurité routière, surpassant même la conduite en état d'ébriété. Par conséquent, nous avons fait de ce problème une priorité. Nous avons lancé un concours de vidéos intitulé « Textez sans danger » destiné aux jeunes Canadiens, nous avons invité des spécialistes de renom à venir discuter de cet enjeu dans le cadre d'une rencontre qui aura lieu en mars prochain, et nous avons donné des dizaines d'entrevues auprès de différents médias afin de sensibiliser la population canadienne à cette question. Nous collaborons aussi avec nos différents partenaires, dont Transports Canada, afin de rejoindre le plus grand nombre de personnes possible.

Toutefois, nous ne consultons pas uniquement nos membres lorsqu'il est question de sécurité routière. En partenariat avec Harris/Decima, nous menons, deux fois par année, un sondage à grande échelle auprès de nos membres pour mesurer leur degré de sensibilisation sur diverses questions, cibler les enjeux qui les intéressent, connaître leur point de vue, et orienter nos programmes et activités. Nous sondons 4 000 Canadiens chaque fois, et tant des membres de la CAA que des non-membres. La taille de l'échantillon doit être assez grande pour que nous puissions affirmer, avec une certaine certitude, bien connaître l'opinion de l'ensemble de la population canadienne.

En s'appuyant sur les résultats de ces études, le bureau national de la CAA est en mesure de mieux défendre les intérêts des citoyens auprès du gouvernement fédéral. Parmi les initiatives passées menées en ce sens, nous avons entre autres milité en faveur de l'amélioration des infrastructures routières, et nous étions bien heureux de constater que les mesures de simulation introduites dans le cadre du Plan d'action économique accordaient une grande importance aux routes et autoroutes du pays.

Nos membres nous servent de point de départ — ce n'est pas une surprise. Toutes nos initiatives s'appuient d'abord et avant tout sur l'opinion de nos membres. Ainsi, pour nous, la sécurité des collectivités est une question primordiale, mais la mobilité des citoyens constitue également l'une de nos grandes priorités. Nous ne voulons pas simplement améliorer les routes, mais améliorer l'ensemble du système de transport au profit de tous ses utilisateurs.

Car la mobilité, c'est plus qu'une simple question de voitures. En effet, les membres de la CAA ne sont généralement pas seulement des automobilistes: il leur arrive de prendre le transport en commun, et parfois même d'enfourcher leur vélo. Ils sont loin d'être les seuls dans cette situation. Un très grand nombre de Canadiens, particulièrement ceux qui vivent dans les grands centres urbains, utilisent ne serait-ce que de temps à autre le transport en commun pour se rendre au travail. Ils prennent leur véhicule pour faire des courses ou pour aller mener leurs enfants à leurs activités. La fin de semaine, lorsqu'il fait beau, ils montent sur leur vélo pour aller se promener.

[Français]

Voilà pourquoi nous aimons parler de concept de mobilité. Il reflète bien la réalité des Canadiens d'aujourd'hui, qu'ils soient membres de la CAA ou non.

[Traduction]

Cela nous amène donc à la question du transport en commun. La mobilité étant bien plus qu'une simple question de voitures, de camions, de routes et de ponts, nous devons mettre en oeuvre une approche intégrée en matière de transport afin d'inclure le transport en commun, le transport ferroviaire et même les pistes cyclables.

L'objectif de la CAA n'est pas d'augmenter le nombre de voitures sur les routes, pas plus que de dire aux citoyens qu'ils ont tort de ne pas prendre le transport en commun ou leur vélo pour se rendre au travail. Notre objectif est plutôt de favoriser la multiplication des solutions possibles en matière de transport pour ainsi augmenter la mobilité générale de la population canadienne. Un système de transport en commun efficace et des pistes cyclables situées à des endroits stratégiques permettent de réduire le volume de la circulation sur les routes du Canada, de sorte que tout le monde en sort gagnant: les automobilistes autant que les camionneurs et les usagers du transport en commun.

Selon notre plus récent sondage, 15 p. 100 de tous les Canadiens utilisent le transport en commun comme principal moyen de

transport, tandis que 76 p. 100 privilégient plutôt leur automobile ou leur camion. En ce qui concerne nos membres, l'écart est encore plus grand: 90 p. 100 se considèrent principalement comme des automobilistes, tandis que 5 p. 100 ont principalement recours au transport en commun pour leurs déplacements quotidiens. En revanche, 31 p. 100 de tous les Canadiens et 23 p. 100 de nos membres affirment prendre le transport en commun de temps à autre. Ce sondage a également révélé que les membres de la CAA qui utilisent le transport en commun comme principal moyen de transport y ont recours 2,8 jours par semaine en moyenne. En ce qui concerne l'ensemble des Canadiens, ce chiffre monte à 3,5 jours par semaine.

Statistiques mises à part, il convient de rappeler que la majorité du transport en commun au Canada se déroule sur le réseau routier. Ainsi, l'efficacité du système de transport en commun a une incidence directe sur tous les usagers du réseau, qu'ils soient à bord d'un autobus ou non.

L'amélioration du système de transport en commun, particulièrement dans les grandes villes, serait accueillie favorablement par les membres de la CAA. Le transport en commun a un important rôle à jouer dans l'atteinte de notre objectif en matière de mobilité pour nos membres. Nos membres veulent passer moins de temps dans les embouteillages. Ils aimeraient que la conduite devienne un moyen de transport plus sécuritaire, plus efficace et plus agréable. Le transport en commun permet de réduire le volume de la circulation sur les routes et les autoroutes, ce qui profite à la fois aux automobilistes et aux usagers du transport en commun.

À ce sujet, nous avons été heureux de prendre connaissance des récentes déclarations du ministre Lebel disant qu'il était déterminé à travailler avec différents intervenants afin d'établir un plan pour octroyer aux provinces et aux municipalités du Canada un financement qui leur permettrait d'améliorer leurs infrastructures de transport.

En nous appuyant sur notre expérience à titre de fédération, nous sommes d'avis qu'il est préférable de laisser les provinces et les municipalités déterminer elles-mêmes la répartition exacte de ce financement entre le transport en commun, les routes et les autres infrastructures municipales, et ce, pour chaque collectivité.

• (1540)

[Français]

Toutefois, il nous paraît évident que le financement devrait être stable et à long terme afin de permettre une planification adéquate. À la CAA, nous privilégions les solutions pragmatiques.

[Traduction]

C'est pourquoi nous préférons ne pas nous mêler de la façon dont le gouvernement fédéral doit octroyer son financement en matière de transport en commun. En revanche, il serait important, à notre avis, que ce financement soit stable et pluriannuel afin que les fonds puissent être dépensés de la meilleure manière possible.

Par ailleurs, nous demanderions au gouvernement de faire en sorte que ses critères pour l'octroi du financement donnent aux provinces et aux municipalités une marge de manoeuvre pour investir dans des projets à long terme. À titre d'exemple, la CAA travaille actuellement avec des chercheurs de l'Université de Calgary et de l'Université de Toronto sur ce que l'on appelle des systèmes de transport intelligents, c'est-à-dire des systèmes de transport qui conjuguent l'utilisation d'images vidéo de la circulation, de renseignements sur le transport en commun, de données GPS et de modèles prévisionnels sophistiqués pour proposer à tous les usagers les meilleures solutions possible lorsqu'ils empruntent le réseau routier. Cela permet ainsi au gouvernement de maximiser le volume de la circulation pour chaque kilomètre de route, ce qui rend le réseau plus efficace, et donc plus avantageux pour l'économie comme pour les usagers.

En terminant, j'aimerais évoquer une dernière statistique concernant nos membres. Moins de la moitié de nos membres considèrent que l'état des infrastructures de transport en commun au Canada est adéquat. Pour être plus précis, 46 p. 100 de nos membres pensent ainsi, tandis que cette opinion est également partagée par à peine 52 p. 100 de l'ensemble des Canadiens. Notre pays peut donc certainement faire mieux à ce chapitre.

Et en tant que fédération regroupant neuf clubs, nous sommes très bien placés pour comprendre qu'une solution ne peut pas toujours s'appliquer à toutes les situations.

Nous savons que la responsabilité des infrastructures de transport est partagée. Encore une fois, nous prenons bonne note de l'engagement du ministre Lebel en ce qui concerne le plan de financement du gouvernement fédéral, et nous sommes prêts à aider de quelque manière que ce soit les membres du comité ici présents dans leurs délibérations.

Encore une fois, monsieur le président, merci de nous avoir donné l'occasion de rencontrer les membres de votre comité. Si vous avez des questions, nous y répondrons avec plaisir.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Nicholls.

[Français]

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Merci, monsieur le président. Monsieur Shearman, je vous remercie. Je remercie aussi votre organisme, dont j'ai déjà été membre par le passé. J'ai utilisé les services de l'association à plusieurs reprises.

Vous avez parlé de campagnes de sensibilisation portant sur les textos au volant et la congestion des routes. Plutôt qu'investir dans des campagnes de sensibilisation ou dans de nouvelles voies pour les automobilistes, ne devrait-on pas favoriser la promotion d'un système de transport en commun? Cela serait à l'avantage des automobilistes car cela leur offrirait une alternative. Ils pourraient utiliser les technologies numériques dans les autobus au lieu de le faire au volant. Il en est de même pour la congestion. Lorsque les personnes utilisent le transport en commun, c'est plus efficace car cela dégage les routes congestionnées.

Vous avez parlé d'une approche intégrée pour les transports en commun. Croyez-vous que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer au chapitre de la planification de cette intégration par l'entremise d'une stratégie nationale?

• (1545)

[Traduction]

M. Tim Shearman: Je vous remercie de la question.

Le gouvernement fédéral a certainement un rôle à jouer. Comme nous le savons, l'infrastructure est financée en partie par le gouvernement fédéral, par les taxes sur l'essence et le reste, mais nous avons constaté dans notre fédération, tout comme au Canada, qu'une grande partie des spécialistes en matière d'utilisation des transports en commun et des routes se trouve à l'échelle locale, provinciale et municipale. Nos clubs comptent des spécialistes qui collaborent avec leurs gouvernements locaux, et nous les aidons avec des données pour les aider avec ces gouvernements.

Donc, nous croyons effectivement que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer, mais je pense que dans l'ensemble, la prise de décisions relève des municipalités, car un système qui fonctionne à Winnipeg, par exemple, ne sera pas le même que celui de Vancouver. Nous avons vu différents investissements en infrastructure dans chaque province. Comme nous le constatons, il est évident qu'à Montréal, par exemple, les ponts et les viaducs constituent la grande priorité; à Edmonton ou à Calgary, les priorités sont très différentes. Ainsi, il faut vraiment que les gouvernements locaux jouent un rôle dans ce débat.

M. Jamie Nicholls: N'êtes-vous pas d'avis qu'en faisant un forum national, on pourrait mettre en commun des pratiques exemplaires; que peut-être pour les viaducs et les routes, un organisme pourrait discuter avec un autre, un organisme de Montréal pourrait discuter avec un organisme de Vancouver? Il ne s'agirait pas nécessairement d'utiliser cela comme modèle, mais plutôt comme une façon de trouver une meilleure stratégie.

M. Tim Shearman: Oui, nous sommes en faveur de cela. Nous agissons de la même façon chez nous. Nous rencontrons des parties intéressées de partout au pays; nous attirons l'attention des gens sur les pratiques exemplaires. Par exemple, nous avons parlé de la conférence que nous tiendrons en mars l'an prochain, qui portera sur la distraction des conducteurs. Nous allons inviter des spécialistes de partout au Canada et dans le monde à se rencontrer pour discuter des moyens qu'ils prennent pour sensibiliser les conducteurs à la distraction au volant.

Donc oui, nous sommes en faveur de cela.

M. Jamie Nicholls: J'ai une question très facile à vous poser. Est-il plus sécuritaire d'envoyer un message texte en conduisant une voiture ou en prenant l'autobus ou le train?

M. Tim Shearman: Tant qu'on ne conduit pas l'autobus ou le train, nul doute qu'il est plus sécuritaire de le faire dans ces moyens de transport.

M. Jamie Nicholls: Je cède mon temps de parole à Mme Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Merci.

J'ai présenté un projet de loi d'initiative parlementaire sur une stratégie nationale des transports. Le projet de loi vise à demander au gouvernement fédéral de faire preuve de leadership pour réunir différents ordres de gouvernement et des spécialistes dans le domaine des transports, différentes parties intéressées, et de dire en quoi consisterait un plan à long terme. Il ne s'agit pas pour le gouvernement fédéral de prédire — ce ne devrait vraiment pas être le cas. Donc, les parties intéressées donneraient leur point de vue sur le contenu du plan à long terme, et à partir de là, ils discuteraient de la question de la répartition des coûts, de sorte que les choses soient définies très clairement. Il semble qu'il n'y a pas eu ce type de stratégie dans le passé.

Bien sûr, au cours des deux dernières années, le gouvernement fédéral a contribué financièrement — par la taxe sur l'essence et le budget d'immobilisations —, mais n'a pas fait participer un maximum de gens. Je n'y vois pas d'inconvénients, tant qu'on ne souhaite pas une solution unique appliquée unilatéralement. Ce n'est pas ce que c'est censé être.

Je veux seulement savoir ce que vous pensez de cette initiative. Est-ce quelque chose que vous proposeriez? Il faut que quelqu'un rassemble les gens. Je crois que c'est ce en quoi devrait consister le rôle du gouvernement.

M. Tim Shearman: Je vais demander à mon collègue, M. Walker, de répondre, car il a participé à ce genre de choses dans son ancienne vie. Il pourrait nous éclairer là-dessus.

M. Jeff Walker (vice-président, Affaires publiques, Association canadienne des automobilistes): Il faut toujours faire la juste part des choses lorsqu'on rassemble des groupes de gens ou des parties intéressées. Si l'on établit les objectifs et que l'on dit à tout le monde en quoi ils consisteront, cela a certains effets sur les résultats. Je peux vous dire qu'à la CAA, nous gérons une fédération, et elle ressemble beaucoup à la fédération canadienne en ce sens que dès que nous tentons d'établir les objectifs ou de les imposer à tout le monde, nous avons des problèmes. Dans notre travail au quotidien, nous avons un rôle qui s'apparente à celui de facilitateur en quelque sorte.

Je crois que ce que nous dirions, c'est que s'il y avait une façon de nous baser justement sur ce rôle de facilitateur, ou peut-être même qu'une tierce partie pourrait organiser cela avec tout le monde pour que personne n'ait le sentiment qu'il y a un rapport de force sur le terrain... Car évidemment, puisque c'est le gouvernement fédéral qui a le plus d'argent à investir, il est probable que les gens pensent qu'ils doivent s'en remettre au gouvernement fédéral, et il se pourrait que ce ne soit pas la bonne approche à adopter.

D'une façon ou d'une autre, il est certain que mettre en commun des pratiques exemplaires a une grande valeur. Je suis vraiment d'avis que la question qui se pose — et je crois que c'est ce que nous pensons à la CAA —, c'est celle-ci: qui devrait organiser cela, qui devrait établir les objectifs, et même comment cela devrait-il être financé. Dans la mesure où c'est fait dans un esprit de collaboration, pour nous, cela a de la valeur.

• (1550)

Mme Olivia Chow: J'ai un peu de temps, mais je vais y revenir, car les trois minutes ne suffisent probablement pas pour examiner la question en profondeur. Toutefois, je veux dire...

Le président: Madame Chow, je vous demanderais d'y revenir au prochain tour.

Mme Olivia Chow: Au prochain tour? D'accord.

Le président: Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci beaucoup. Merci, messieurs, d'être ici aujourd'hui.

Contrairement à M. Nicholls, je n'ai pas souvent utilisé ma carte de membre de la CAA car je n'ai jamais oublié mes clés dans ma voiture. Toutefois, je reconnais certainement l'importance de vos services. Vous faites de magnifiques atlas, ce qui est assez intéressant et peut faire de beaux cadeaux de Noël.

Plus sérieusement, avec tous nos témoins — je suis heureux que vous soyez ici —, on parle beaucoup de transports en commun, de stratégie nationale. Or, j'ai l'impression qu'on met toujours en

opposition la voiture et l'autobus. C'est une réalité à laquelle on est confrontés.

Je suis heureux d'entendre vos propos d'aujourd'hui car vous nous dites qu'au fond, on peut bénéficier des transports en commun tout en conduisant une voiture. La réalité pratique est importante dans une stratégie nationale. C'est la relation entre les individus et les services qu'ils utilisent. Je vais donc poursuivre avec cette approche aujourd'hui avec vous.

On a tous besoin d'argent. Il y a présentement une réalité de gouvernance, de mobilité et de pérennité des infrastructures. Par exemple, on s'intéresse aux ponts à Montréal parce qu'ils tombent. On n'a pas le choix. Comme on ne veut pas qu'ils tombent davantage, il faut donc s'en occuper.

Vous qui subissez aussi la fédération — on la subit nous aussi, et venant du Québec, on pourrait écrire des livres sur la relation constitutionnelle des choses —, quelle devrait être selon vous la première chose à faire pour la mise en place d'une stratégie? Devrait-on trouver une réalité de gouvernance entre les juridictions ou commencer plutôt par se comprendre? Je parle des automobilistes et des usagers des transports en commun?

[Traduction]

Pouvons-nous mâcher de la gomme et marcher en même temps?

M. Tim Shearman: Il y a deux parties différentes dans cela. La première partie, c'est ce que nous devrions faire à la CAA. Ce que nous aimerions faire, c'est être — pour reprendre une expression que M. Walker utilise — un intermédiaire honnête. Nous travaillons pour réunir les gens afin de partager des idées.

Il y a eu un exemple récent de cela au mois de mai; en effet, nous avons tenu ce que nous croyons être la toute première conférence auto-vélo. Nous avons réuni à Vancouver des groupes de cyclisme nationaux pour discuter précisément de leurs besoins, parce que Vancouver, comme vous le savez probablement, a fait récemment un investissement dans l'infrastructure pour ajouter plus de bicyclettes sur la route et, en même temps, a réduit le nombre de voix dans certains endroits. Un débat assez animé s'est engagé sur cette question au niveau municipal.

Nous sommes intervenus dans ce débat en réunissant des gens, pas pour donner notre opinion, mais pour réunir dans une même pièce les personnes qui connaissent le mieux les répercussions du vélo et de l'automobile. Nous verrions notre rôle de la même manière dans le cas du transport en commun. Au niveau local, nous avons eu une participation en ce qui concerne le transport en commun. Metrolinx dans le Grand Toronto en est un exemple.

Du point de vue du gouvernement fédéral, encore une fois, je pense que le fait de communiquer avec les provinces et les municipalités, de mettre à leur disposition la recherche que des organismes comme les nôtres peuvent fournir et de leur donner les meilleurs outils pour prendre ces décisions est probablement le meilleur rôle que nous puissions jouer, plutôt que de dire précisément où l'argent devrait être dépensé.

• (1555)

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur Shearman, on doit mettre en place une stratégie et faire les choses autrement. Nous devons tenir compte de la réalité environnementale et de la qualité de vie. Ne doit-on pas réinventer la façon de travailler du gouvernement, peu importe la stratégie de gouverner? Le gouvernement le plus proche des gens est toujours le gouvernement municipal. Il y a une réalité de financement et une réalité constitutionnelle parce que les municipalités sont des créatures des provinces en vertu de la Constitution.

Comment la CAA voit-elle la situation? Elle a une grande expérience du territoire et a une relation forte avec ses fédérations. Nous sommes tous d'accord avec le transport en commun. La première chose que l'on devrait faire pour mettre sur pied une stratégie nationale ne serait-elle pas de réinventer la façon de travailler du gouvernement canadien, notamment avec les villes?

[Traduction]

M. Jeff Walker: Pour être honnête, je ne suis pas certain que nous soyons d'accord avec cela. Je ne suis pas certain que nous soyons rendus au point où, à la CAA, nous croyons qu'il est temps de repenser de manière fondamentale comment le gouvernement travaille avec les villes.

À notre avis, le Fonds Chantiers Canada a fonctionné assez bien. Nous pensons que les dépenses liées à la relance, en termes généraux, ont elles aussi apporté des avantages énormes, même s'il y a une ou deux choses que nous aurions aimé voir se faire un peu différemment.

L'hon. Denis Coderre: Alors, comment faire pour avoir un fonds dédié si ce n'est pas l'affaire du fédéral, en ce qui concerne le rôle des municipalités, par exemple? Nous l'avons fait. Nous l'avons proposé au début, et c'est devenu permanent avec la taxe sur l'essence. Mais comment faire...?

L'idée, c'est l'efficacité, n'est-ce pas?

M. Jeff Walker: Oui.

L'hon. Denis Coderre: Et c'est l'argent du même contribuable. Comment faire pour nous assurer que nous pouvons parler d'infrastructure et, en même temps, nous concentrer sur la nécessité d'avoir un meilleur transport en commun pour tous?

M. Jeff Walker: Je pense que ce que nous, à la CAA, répondrions à cela, c'est que cela dépend réellement de la définition du mot « stratégie ». Jusqu'à quel point sommes-nous normatifs lorsque nous disons que nous avons une stratégie?

L'hon. Denis Coderre: Quelle est votre définition?

M. Jeff Walker: Notre définition de stratégie est assez normative et nous ne sommes pas certains que vous deviez être très normatifs dans cette question. En d'autres mots, offrir un endroit aux gens pour discuter des pratiques exemplaires et établir des critères et des paramètres généraux concernant le genre de choses qui devraient être admissibles à un financement nous semble une bonne idée.

Nous avons énuméré quelques éléments qui, à notre avis, devraient être normatifs. Par exemple, un de ces éléments serait qu'on fasse un examen à long terme de certaines de ces choses. Une partie de l'argent dépensé dans l'infrastructure dans le cadre du plan de relance avait une portée à plus court terme. Nous aimerions qu'il y ait certains paramètres qui précisent qu'il faut s'assurer, lorsque nous faisons des évaluations, de soupeser les critères à long et à court terme.

Nous aimerions qu'il y ait des systèmes de transport intelligents — vous savez, avoir un critère dans le formulaire que les gens pourraient présenter pour obtenir du financement. Mais au-delà de cela, nous, à la CAA, continuons de penser que les provinces et les municipalités sont les mieux placées pour savoir ce qui convient le mieux sur leur territoire.

Le président: Merci.

L'hon. Denis Coderre: J'aime cela.

Le président: Monsieur Adler.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de votre présence ici aujourd'hui.

Je me souviens que lorsque j'étais enfant, mon père était membre de la DAA et nous recevions ces... Vous vous souvenez de ces pièces métalliques...? Je ne sais pas si vous vous en rappelez.

• (1600)

L'hon. Denis Coderre: Je suis beaucoup plus jeune que vous.

M. Mark Adler: Il y avait du ruban adhésif à l'endos pour pouvoir les coller sur la voiture. Nous, les enfants, jouions toujours avec cela. Nous les collions sur nos bicyclettes.

En tant que fier membre de la CAA maintenant, je suis content que vous soyez ici. Nous trouvons vraiment votre opinion et vos propos très utiles.

Mais j'ai quelques questions. En ce qui concerne la stratégie nationale de transport en commun, ce dont nous parlons... J'étais intéressé de vous entendre parler d'une stratégie et de la définition d'une stratégie. Lorsque nous disons national... n'est-ce pas un terme qui ne convient guère? Nous parlons, en réalité, de grandes villes partout au Canada. Quelle place cela laisse-t-il aux entités administratives à l'extérieur de Vancouver, Calgary, Edmonton et Toronto, en termes de transport en commun? Dans beaucoup de collectivités au Canada, dans la plus grande partie du Canada, le transport en commun se résume à l'autobus paroissial. Avez-vous des observations là-dessus?

M. Tim Shearman: Oui, certainement.

Nous vivons dans un pays très vaste. Je pense que nous avons quelque chose comme 900 000 km de routes. Et tout le monde a un environnement différent.

Au cours des dernières années, nous avons fait du travail sur les conducteurs âgés. Le transport en commun est bon pour les conducteurs âgés dans une ville lorsqu'ils perdent leur capacité de conduire. Toutefois, s'ils vivent dans les régions rurales de la Saskatchewan ou dans le nord de l'Ontario, ce n'est pas une option pour eux. Alors, nous avons examiné toutes les formes de transport, comme nous l'avons dit plus tôt, pour essayer d'offrir la meilleure mobilité à tous les Canadiens. Et, encore une fois, c'est un mélange. Il faut que ce soit un mélange de transport public, d'automobile et, dans certains cas, de bicyclette. Encore une fois, il n'y a pas de solution universelle. Toutes les régions, toutes les parties du Canada, sont différentes.

M. Mark Adler: Exactement, alors, à votre avis, y a-t-il une ville au Canada qui a la bonne formule ou qui se rapproche le plus de la bonne formule, celle que vous aimeriez voir en termes de mélange judicieux de transport en commun et de voitures?

M. Jeff Walker: Je vous dirais qu'il y a probablement place à l'amélioration partout. Encore une fois, j'insisterais sur le fait qu'il ne faut pas laisser la bicyclette en dehors de cette équation. C'est une des choses, lorsque nous entendons parler d'une stratégie nationale de transport en commun... À la CAA, nous parlons vraiment beaucoup de mobilité; alors, nous aimons penser à toutes les options en matière de mobilité. Alors, si je peux ajouter cet élément dans la question, nous estimons que Vancouver a effectivement fait un assez bon travail pour gérer ces questions et pour équilibrer ces options, probablement au Canada en tout cas. Mais certaines autres entités administratives sont vraiment intéressantes. Portland, en Oregon, est une ville plus petite de second rang. On y fait des choses très intéressantes et pas seulement avec les vélos, mais également avec le transport en commun.

Alors, en fait, il y a beaucoup de modèles intéressants en Amérique du Nord que nous pourrions examiner pour en tirer des enseignements.

M. Mark Adler: Il ne fait aucun doute que la température aurait un effet, par exemple, sur une stratégie portant sur la bicyclette dans notre pays.

M. Jeff Walker: C'est certain. Mais souvenez-vous que dans beaucoup de parties du pays, vous pouvez facilement utiliser votre bicyclette pendant six mois au cours de l'année.

Une des choses intéressantes dans l'avenir de l'automobile, c'est l'arrivée d'un régime d'assurance-automobile que vous payez en fonction de l'utilisation que vous faites de votre voiture. Pourquoi cela comptera-t-il dans l'avenir? Parce que tout à coup, vous n'aurez plus le même niveau de frais fixes liés à l'utilisation de votre voiture dans le temps et vous serez plus prêt et intéressé à passer à différents modes de transport. Cela arrivera au cours de la prochaine décennie et aura pour effet de changer l'équation économique pour beaucoup de gens au quotidien. Nous pensons, par exemple, qu'en été, certaines personnes qui prennent normalement leur voiture préféreront prendre leur bicyclette parce qu'il y aura un incitatif économique pour le faire.

M. Mark Adler: Me reste-t-il encore du temps?

Le président: Oui, il vous reste trois minutes.

M. Mark Adler: Je représente la circonscription de York Centre à Toronto, dans l'extrémité nord, et avant d'entrer en politique, je travaillais dans un bureau situé au centre-ville à l'intersection des rues Bay et Richmond. Si je partais à mon heure habituelle, à 6 heures ou à 6 h 30, il me fallait moins de 30 minutes pour me rendre au centre-ville. Si je partais à l'heure de pointe ou si je revenais à la maison à l'heure de pointe, il me fallait plus d'une heure et, parfois, une heure et demie.

S'agit-il d'un manque d'attention aux transports en commun ou d'un manque d'infrastructure? Il y a un coût économique énorme lié au fait qu'une personne passe une heure et demie dans une voiture ou dans un autobus. Avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

M. Tim Shearman: Certainement. Nous en avons parlé dans notre exposé lorsque nous avons parlé des systèmes de transport intelligents, des systèmes d'information.

Il y a des façons d'utiliser notre infrastructure existante de manière plus efficace. Au Royaume-Uni et dans certaines parties des États-Unis, on a commencé à le faire sous forme de projets pilotes. Nous pouvons utiliser les routes existantes, comme vous l'avez laissé entendre, de manière que tout le monde ne circule pas à 8 heures. Nous encouragerions les horaires de travail flexibles afin de mieux répartir l'utilisation de l'infrastructure. Nous estimons qu'il y a un

avantage énorme à utiliser de manière plus efficace l'infrastructure existante, et nous travaillons sur cette question avec l'Université de Calgary et l'Université de Toronto: des outils et de la technologie qui combinent l'information sur la météo, sur la construction et les travaux routiers, et sur la densité de la circulation. Nous croyons qu'il y a une façon plus efficace de faire en sorte que les gens se rendent là où ils doivent aller, que ce soit en autobus, en voiture ou à bicyclette. C'est certainement une question qui intéresse beaucoup la CAA.

Jeff?

M. Jeff Walker: Les technologies les plus intéressantes sur lesquelles ces gens travaillent... Ils utilisent la technologie fondée sur les algorithmes pour déterminer comment changer les feux de circulation. Alors, plutôt que d'avoir une période d'attente fixe de 30 secondes ou d'une minute à un feu, ils ont installé des caméras comportant des algorithmes qui, essentiellement, surveillent la situation sur les routes et changent les feux de circulation en conséquence en fonction de ces algorithmes. Cela permet à ces systèmes, du moins dans le modèle, de fonctionner à une vitesse plus grande de 50 p. 100.

Ce n'est là qu'un exemple. Il y a des douzaines d'exemples où la technologie sera mise à contribution. Mais je pense que la réalité à laquelle nous sommes confrontés, c'est que Toronto connaît une forte croissance. Quelles étaient les prévisions de croissance, est-ce 11,5 millions d'habitants d'ici 2030? Je pense que c'est le bon chiffre. Il y a cette pression énorme sur le système, et nous essayons simplement de suivre le rythme. Je pense que c'est la même chose pour tout le monde. C'est un problème énorme. C'est probablement une combinaison de faire mieux en matière d'infrastructure multimodale tout en reconnaissant la réalité que les choses seront plus difficiles jusqu'à ce que nous devenions plus urbanisés et, probablement, moins étalés en banlieue, comme c'est le cas actuellement dans nos villes.

• (1605)

Le président: Merci.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Je veux simplement continuer dans cette ligne de pensée au sujet des partenariats.

En ce moment, il y a des autobus à Whitehorse et à St. John's — ce ne sont pas des grands centres urbains. Les municipalités disent qu'elles n'ont pas les moyens de mettre tous ces autobus sur la route. Il y a des endroits à Whitehorse où il faut augmenter les services d'autobus, mais la ville n'a pas suffisamment d'argent pour faire le tour des banlieues.

La ville de Mount Pearl dit elle aussi avoir besoin d'autobus, mais elle ne peut se le permettre; alors, ces gens aimeraient bien être partenaires des gouvernement provincial et fédéral — surtout du gouvernement fédéral, parce que ce dernier est absent de la table à l'heure actuelle — pour travailler avec eux. Ils font la planification. Ils veulent que le gouvernement fédéral fournisse des fonds de démarrage pour les aider à planifier, parce qu'ils n'ont pas les fonds pour le faire. Ils aimeraient que le gouvernement fédéral participe, de sorte qu'après la planification, ils puissent dire: « Voici ce dont nous avons besoin. Quelle partie devriez-vous payer? Est-ce l'achat des autobus, l'entretien des autobus ou quoi que ce soit d'autre? Quelle partie devrait incomber à la province et quelle partie devrait incomber à la municipalité? » Ils veulent avoir ce genre de dialogue. En ce moment, il n'y a pas de table, de bureau ou de forum où ce dialogue peut avoir lieu.

Vous pouvez appeler cette stratégie un plan ou une politique, cela ne change rien, mais il faut trouver un moyen pour que ce dialogue ait lieu. À l'heure actuelle, il y a un vide énorme, ce qui explique probablement pourquoi 52 p. 100 des gens ayant répondu à votre sondage ont affirmé que l'état du transport en commun devrait être meilleur. Moins de la moitié de vos membres estiment que l'infrastructure du transport en commun est appropriée ou meilleure à cause de ce vide.

Est-ce que quelque chose ne fonctionne pas? Ne pensez-vous pas qu'il est temps que le gouvernement fédéral participe de cette façon?

J'ai également une question de suivi sur le financement.

M. Tim Shearman: Il est certain que tous les paliers de gouvernement peuvent participer. Nous devons également examiner ce que les experts ont à dire et les pratiques exemplaires. Vous avez donné les exemples de Whitehorse et de St. John's. Je suis certain que d'autres villes ont utilisé des véhicules plus petits, par exemple; alors, plutôt que d'avoir des autobus de 18 pieds de long, vous pourriez avoir — j'invente ce chiffre —, trois autobus de plus petite taille qui seraient plus efficaces et qui pourraient aller à plus d'endroits.

Vous devez également tenir compte des pratiques exemplaires des villes qui ont eu à faire face à des problèmes semblables. J'ignore dans quelle mesure le gouvernement fédéral a participé aux décisions sur le transport en commun — probablement pas beaucoup —, mais je n'ai pas d'expertise dans ce domaine. Il est logique d'accorder du financement aux gens qui savent. Comme Jeff l'a dit plus tôt, un financement stable à long terme est nécessaire pour que les municipalités puissent élaborer des plans sur 10, 15 et 20 ans — comme le fait Ottawa. Alors, les municipalités peuvent être assurées qu'il y aura du financement disponible sur une période prolongée, de sorte qu'elles puissent prendre des décisions intelligentes.

Mme Olivia Chow: À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral prend des décisions par l'intermédiaire du fonds d'infrastructure; va-t-il appuyer financièrement la ligne de métro de l'Université York à Toronto, par exemple, ou va-t-il acheter des tramways? De différentes façons, le gouvernement fédéral dicte déjà ce qui va arriver dans une municipalité. Il ne le dit pas vraiment, mais par ses investissements en capitaux et les projets qui sont financés, il prend déjà des décisions.

Alors, le gouvernement fédéral devrait-il aider dans le planification — non pas rédiger le plan, mais assurer le leadership nécessaire pour que ce plan soit rédigé? Quelle est la meilleure formule de financement? Est-il préférable de faire tout le transfert par l'intermédiaire de la taxe sur l'essence, qui est un transfert automatique, mais ne joue aucun rôle, ou d'avoir une forme quelconque de projet de fonds d'investissement comportant des critères très clairs? Si vous faites cela, alors, le gouvernement fédéral prend des décisions sur les projets qui obtiendront du financement.

Quel est votre avis là-dessus? Je sais que vous avez dit ne pas avoir de préférence, mais de quel côté êtes-vous?

•(1610)

M. Jeff Walker: Compte tenu de la façon dont cela fonctionne pour le Fonds Chantiers Canada, pour les dépenses liées à la relance, nous voudrions probablement débattre des critères qui sont inclus et de ceux qui seraient inclus dans la prochaine version du Fonds Chantiers Canada. Mais au bout du compte, ce qui est important pour nous, c'est de savoir dans quelle mesure le gouvernement fédéral dicte la façon de dépenser l'argent. Ce que nous craignons, ce n'est pas de mettre l'argent de côté. Nous pensons que le gouvernement fédéral doit le faire. Ce que nous craignons, c'est

que le gouvernement fédéral en vienne à trop dicter la façon de le dépenser.

Par exemple, nous n'aimons pas qu'on dise qu'il faut un certain type d'autobus à Whitehorse ou un certain type de ceci ou cela dans telle ville. Honnêtement, nous ne sommes pas complètement à l'aise avec le fait de discuter uniquement de transport en commun. Nous croyons qu'il doit s'agir d'une véritable discussion tripartite sur les infrastructures routières, cyclables et de transport en commun. En ce sens, nous pensons que la discussion peut parfois être trop restreinte si elle se limite aux transport publics.

Le président: Merci.

Monsieur Richards.

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

J'aimerais poursuivre cette discussion. Si j'ai bien compris, il est important de laisser les municipalités prendre des décisions. Le Canada étant ce qu'il est, nous avons beaucoup de diversité, beaucoup de régions, de grandes villes mais aussi de nombreuses petites collectivités, des collectivités rurales et des collectivités éloignées. Elles ont toutes leurs propres défis et leurs propres besoins. Pour chacune, les possibilités sont différentes. Nous devons éviter d'imposer des limites trop strictes qui empêcheraient les collectivités de mettre l'accent sur leurs propres besoins.

Est-ce bien l'opinion que vous avez exprimée?

M. Jeff Walker: Oui. Nous pourrions ajouter qu'il est probablement valable de réserver un montant pour diverses collectivités, de réserver un nouveau financement. Par exemple, les villes de moins de 20 000 habitants auraient besoin de tel ou tel montant réservé, et celles de 20 000 à 100 000 ou de 100 000 à 500 000 habitants, de montants différents. C'est probablement nécessaire, car autrement, les grandes villes engloutiraient tous les fonds. En établissant des limites et des critères à l'égard des demandes de financement, il peut être valable de réserver des montants pour ces raisons, mais nous croyons que les collectivités le savent. Si un forum de discussions est nécessaire au sujet de ce qui donne de bons résultats, il devrait peut-être y en avoir un. Je ne sais pas si le gouvernement devrait l'organiser, mais il devrait sûrement y en avoir un.

M. Blake Richards: Nous avons créé notre Fonds Chantiers Canada de manière à ce qu'il y ait un volet collectivités pour les petites collectivités. Est-ce ce que vous aimeriez voir à l'avenir?

M. Jeff Walker: Oui.

M. Blake Richards: Le modèle que nous avons établi au moyen des transferts au titre de la taxe sur l'essence repose sur le principe qu'il y a un financement stable, prévisible et à long terme pour les besoins des municipalités. Ces besoins pourraient être liés au transport en commun ou à d'autres types d'infrastructures, comme les routes. Je pense que cela correspond à ce que vous disiez tout à l'heure. Cela leur permet de planifier leurs besoins au lieu d'examiner divers programmes créés par les gouvernements provinciaux et fédéral et d'essayer de réaliser la quadrature du cercle. Parfois, ce n'est que le quatrième ou le cinquième projet sur la liste d'une municipalité qui répond aux critères établis par d'autres ordres de gouvernement. Elle ne peut pas donner suite à ses projets prioritaires. J'aime l'idée que le fonds de la taxe sur l'essence constitue un financement stable, prévisible et à long terme qui permet aux collectivités de faire des projets et de savoir qu'elles obtiendront du financement.

Cela correspond-il à ce que vous dites? Nous voulons que diverses collectivités soient en mesure de faire des projets en fonction de leurs besoins, car nous comprenons que nous vivons dans un pays très diversifié.

• (1615)

M. Tim Shearman: Je crois que nous sommes d'accord. Il ne faut pas oublier que malgré les mesures de stimulation mises en place dans le cadre du plan d'action économique, nous sommes encore aux prises avec un énorme déficit en matière d'infrastructure. Ce qui se passe à Montréal est un bon exemple. Il y a les routes et les ponts, mais il y a aussi d'autres problèmes d'infrastructure comme les égouts, entre autres. Nous devons tenir compte des besoins de chaque municipalité en fonction des déficits, de l'entretien et des nouveaux projets. C'est différent pour chaque ville.

Les villes de l'Ouest canadien n'ont pas les mêmes problèmes d'infrastructure parce qu'elles ne sont pas aussi vieilles. Mais elles auront des problèmes sur le plan du transport en commun, car leur population a augmenté plus rapidement. Les municipalités doivent dépenser l'argent là où elles estiment que c'est nécessaire.

M. Blake Richards: Je comprends. C'est exactement notre point de vue, je pense, en ce qui concerne le transfert des fonds découlant de la taxe sur l'essence. Cela permet aux municipalités de faire des projets en fonction de leurs besoins en infrastructure et des priorités pour leurs collectivités.

Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Quinze secondes.

M. Blake Richards: Alors, je vais poser tout de suite ma question.

J'avais quelques observations à formuler concernant l'envoi de messages textes au volant, même si je m'écarte légèrement du sujet. Votre organisme a-t-il effectué une étude sur cette question ou entendu parler de statistiques compilées par d'autres organismes? Je sais qu'ici, en Ontario, et dans ma province natale, en Alberta, on a adopté une loi pour faire face à ce problème. Je me demande simplement si vous avez vu des statistiques publiées ici, aux États-Unis ou dans d'autres pays où des lois ont été adoptées, concernant l'incidence de ces lois sur les cas d'envoi de messages textes. Je suis curieux de savoir s'il a été démontré que ces lois donnent de bons résultats.

Le président: Très brièvement.

M. Jeff Walker: Le problème est très récent et la collecte des données l'est également. On commence à peine à recueillir ce genre de données. On le fait à quelques endroits aux États-Unis, mais pas encore au Canada.

L'un des gros problèmes en ce qui concerne l'envoi de messages textes au volant... Je pense que nous l'observons tous. Nous voyons tous des gens le faire quand nous sommes en voiture. Le fait est que beaucoup d'accrochages sont causés par l'envoi de messages textes au volant, mais les conducteurs remettent leur BlackBerry dans leur poche ou ailleurs avant l'arrivée des policiers. Il y a donc un problème énorme relativement à la collecte de données sur cette question.

Nous avons recueilli une foule de données relatives au comportement, dans notre recherche, qui indiquent que plus de 30 p. 100 des jeunes de moins de 24 ans ont envoyé des textos en conduisant au cours des 30 derniers jours. C'est vraiment beaucoup, et c'est un gros problème.

Le président: Monsieur Toet.

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

Je vous remercie de votre présence aujourd'hui.

Dans votre introduction, vous avez dit que la CAA est une fédération de neuf clubs membres. Vous avez parlé un peu des difficultés liées à la recherche d'un consensus et de la façon dont cela fonctionne dans vos clubs. Pourriez-vous nous en parler un peu plus en détail? Je crois que cela concerne en grande partie la discussion que nous avons au sujet de ce qui donne de bons résultats pour vous à ce chapitre. Cela aura une incidence sur les solutions possibles pour une stratégie de transport public dans l'avenir.

M. Tim Shearman: Oui, et nous estimons que la CAA existe depuis plus de 100 ans dans certaines provinces parce que les connaissances locales ont permis aux clubs d'être près de leurs membres.

Nous avons neuf clubs membres, comme vous l'avez souligné, qui sont presque tous désignés par la province. Il y a peut-être une exception au Canada atlantique. Nous comptons vraiment sur ces clubs locaux pour savoir comment mieux servir les membres. En tant que fédération, nous avons certaines normes que les clubs doivent respecter afin que les membres, lorsqu'ils voyagent au pays ou en Amérique du Nord, puissent recevoir les mêmes services de base. La saveur et les connaissances locales font notre réussite. Nous sommes convaincus que notre croissance au cours des dernières années — même au milieu d'une période économique difficile, notre taux de croissance était de 2 p. 100 — est due à cet engagement communautaire. Nous pensons que cela s'étend à leur connaissance de leurs collectivités sur le plan des dépenses liées au transport en commun et aux infrastructures.

• (1620)

M. Jeff Walker: Quand je parle de notre façon de fonctionner avec nos clubs, j'utilise toujours le mot « facilitateur ». Nous sommes un agent facilitateur. Ils nous soumettent des idées, et nous essayons de créer une tribune pour partager l'information. Ainsi, les gens comprennent ce qui fonctionne ou non dans diverses régions. Nous restons loin de la prescription, et c'est la clé. Nous tentons de créer, si vous voulez, une tribune ou une plateforme où les gens apprennent les uns des autres et où nous pouvons inviter des gens brillants de l'extérieur de notre organisation à venir nous parler de choses intéressantes. Nous faisons cela, mais nous restons très près des limites fixées pour ce qui est de dire aux gens ce qu'ils doivent faire.

M. Lawrence Toet: Donc, vous diriez qu'il y a une grande différence entre imposer une façon de faire les choses d'en haut à la collectivité locale, et écouter cette collectivité et voir la même chose qu'elle. En tant qu'organisation globale, vous devez établir des critères à respecter, mais tant qu'ils sont respectés, cela fonctionne efficacement.

M. Jeff Walker: Nous sommes convaincus que cela nous aide lorsque ces acteurs ont leur mot à dire au sujet des critères. C'est une bonne chose. Habituellement, ils adhèrent davantage au processus à la fin, mais au bout du compte, le critère général porte probablement sur la mesure dans laquelle nous voudrions intervenir directement pour dire à nos clubs ce qu'ils doivent faire.

M. Lawrence Toet: Je vous pose ces questions un peu comme entrée en matière à la question de savoir s'il vaut mieux disposer d'une stratégie de transport en commun qui émane de la base, pour ainsi dire, des collectivités locales. Nous avons beaucoup discuté ici des divers besoins des diverses collectivités, non seulement en ce qui concerne leurs populations, mais aussi leur infrastructure existante, leur milieu de vie. Il y a aussi de grandes différences sur ce plan au Canada. D'après le travail que vous avez fait avec vos membres, diriez-vous que le fait de faire émaner les choses de la base plutôt que du sommet gagnerait beaucoup plus d'appuis dans l'ensemble du pays?

M. Jeff Walker: Je crois qu'il faut une combinaison des deux; l'important, c'est que les idées doivent probablement venir de la base, mais au bout du compte, le fait est que le gouvernement fédéral va devoir investir une part importante des fonds.

Cette équation comporte deux parties. Les idées peuvent venir de la base, mais il y a une demande très réelle et un besoin très réel sur le plan financier, et c'est seulement le gouvernement fédéral qui pourra y répondre.

M. Lawrence Toet: D'après ce que je comprends, vous considérez que le gouvernement fédéral doit jouer davantage un rôle financier et agir comme facilitateur, et que la CAA doit jouer un rôle élargi au lieu d'élaborer tous les plans et de décider des critères à respecter. Vous préféreriez qu'il y ait des critères très larges, qu'on puisse travailler en fonction de ces critères, et que le gouvernement fédéral assume une grande part du fardeau financier.

M. Jeff Walker: Mais avec les montants réservés dont nous parlons pour les diverses collectivités, pour des systèmes de transport intelligents, et franchement, pas seulement pour le transport en commun. Le transport en commun est très important, mais ce n'est pas tout.

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan.

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

Je tiens à vous remercier de votre présence, messieurs.

Comme vous pouvez le constater, nous avons probablement les mêmes objectifs, mais une idée différente de la façon de les atteindre. Comme vous l'avez correctement présumé, une grande partie de la question concerne la façon dont le gouvernement fédéral contribue aux projets de transport en commun au pays, et nous ne sommes pas toujours satisfaits des choix qui ne sont pas nécessairement faits en fonction d'un cadre commun et de règles de base communes sur le plan du financement. Je crois que c'est ce que nous voulons dire.

Nous ne voulons pas laisser entendre que le gouvernement veut imposer des choix en disant que l'on devrait avoir uniquement tel type d'autobus ou que l'on devrait avoir uniquement... Mais nous craignons que les diverses collectivités ou parties de collectivités n'obtiennent pas les mêmes réponses en ce qui concerne le financement fédéral, et ce, en fonction de décisions politiques, peut-être, ou d'ingérence politique dans le processus décisionnel. C'est en partie la raison pour laquelle nous proposons la mise en place d'une stratégie nationale; nous voulons que cela devienne « agnostic », comme vous l'avez dit en anglais — et j'aime bien ce mot —, et apolitique, que les décisions relatives aux investissements en transport public n'aient pas la couleur que nous avons vue au fil des ans, en particulier à Toronto, où on creuse un trou pour le métro d'Eglinton, on le remplit, puis on le creuse de nouveau. On dépense

maintenant beaucoup d'argent pour une infrastructure qui sera enfin construite, mais avec un retard de 20 ans.

Je crois que vous convenez qu'il n'y a pas suffisamment d'argent dans le système. Je ne vous demanderai pas de nous dire combien il devrait y en avoir, mais devrait-il y en avoir davantage et le financement devrait-il se faire dans le cadre d'une stratégie plutôt que simplement de façon ponctuelle?

• (1625)

M. Tim Shearman: Il peut toujours y en avoir davantage. La question est de savoir d'où il proviendra. Au Canada, nous devons créer un équilibre entre les entrées d'argent et ce qui est important pour les Canadiens. Nous interrogeons sans cesse les Canadiens et nous savons que les soins de santé sont toujours importants, tout comme l'éducation et le transport.

Nous pensons que l'argent pourrait être dépensé plus intelligemment, en consultant certaines études qui sont menées afin de faire un meilleur usage des infrastructures existantes et de veiller, comme vous l'avez souligné, à ce qu'il y ait de la transparence. Je crois que si les Canadiens constatent que le processus est transparent, ils seront plus susceptibles de l'accepter.

C'est vraiment ce que nous préconisons. On peut faire preuve de transparence en réunissant divers ordres de gouvernement avec d'autres intervenants afin de discuter des meilleures façons de dépenser ces précieux dollars.

M. Jeff Walker: Je fais mienne la déclaration de Tim sur la transparence. Je crois que dans bien des cas, on prend des décisions. Les crédits destinés à la relance ont, je crois, été utilisés de façon précise, pour répondre à des besoins auxquels il fallait donner suite plus ou moins rapidement. On pourrait dire qu'il s'agissait de décisions politiques, mais on pourrait dire aussi que cela répondait à un besoin économique. Nous aimerions voir adopter quelques critères différents dans la nouvelle version de Chantiers Canada. Mais au bout du compte, je suis vraiment d'accord avec Tim à ce sujet: la transparence entourant le processus décisionnel pourrait probablement faire beaucoup pour rassurer le public. Et on pourrait le faire utilement sans que cela soit trop normatif.

Le président: Il faut s'arrêter là.

Je remercie nos invités d'avoir participé à la première partie de la réunion. Comme toujours, l'information a été utile et je suis sûr que le comité aura d'autres questions à vous poser. Merci encore.

Nous allons nous arrêter le temps de faire venir nos prochains invités. Mais comme je voudrais commencer à l'heure, nous reprendrons dans deux minutes.

• (1625)

_____ (Pause) _____

• (1630)

Le président: Bienvenue à la deuxième partie de la réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous avons aujourd'hui M. Paul Moist, président national du Syndicat canadien de la fonction publique et compatriote manitobain, qui a avec lui un autre invité.

Je vous demanderais de le présenter et de poursuivre.

M. Paul Moist (président national, Syndicat canadien de la fonction publique): Merci beaucoup, monsieur le président.

M'accompagnent aujourd'hui Kelti Cameron, conseillère à la recherche pour le secteur municipal, et Toby Sanger, notre économiste principal. Ce dernier répondra à vos questions.

C'est pour nous un grand privilège de pouvoir témoigner, et nous ne dépasserons pas notre temps de parole.

Le syndicat représente plus de 600 000 Canadiens qui oeuvrent essentiellement dans les services publics. Parmi eux, environ 6 000 travailleurs du transport en commun sont répartis dans tout le pays.

Nous sommes heureux de constater aujourd'hui que le transport en commun est un élément assez fondamental d'une société équitable. Mais ce n'est que dans le cadre d'une stratégie nationale que nous pourrions, à notre avis, réaliser son plein potentiel à ce titre. Il faut donc faire des investissements pour voir émerger un système vraiment pancanadien de transport en commun.

Il est d'ailleurs intéressant de noter que c'est la priorité numéro un de la Chambre de commerce de Toronto. De son côté, la Chambre de commerce du Canada a elle aussi demandé une stratégie nationale. Je vois, monsieur le président, que vous avez rencontré la semaine dernière des représentants de la Fédération canadienne des municipalités et de l'Association canadienne du transport urbain. Nous voulons aussi placer le Canada dans le contexte du monde développé, à savoir les pays du G8, où beaucoup plus d'investissements se font dans des initiatives nationales de transport en commun.

Selon un récent sondage du Congrès du travail du Canada, 73 p. 100 des Canadiens souhaiteraient que le gouvernement fédéral appuie davantage les transports en commun locaux, transports en commun qui, selon 92 p. 100 d'entre eux, font de leur collectivité un endroit où il fait bon vivre. Enfin, 66 p. 100 jugent que les trois ordres de gouvernement ne collaborent pas pour mettre en oeuvre les priorités à long terme dans ce secteur.

Pourquoi devons-nous faire davantage d'investissements dans ce secteur? C'est évident pour moi. D'autres en ont déjà parlé, mais j'en donnerai brièvement quelques raisons.

Premièrement, cela réduirait le coût des embouteillages. En effet, selon une estimation de l'OCDE pour la seule ville de Toronto, le simple fait de réduire les embouteillages pourrait permettre des économies de 3,3 milliards de dollars.

Et il y a les coûts sur la santé. Dans la seule province de l'Ontario, la facture de la pollution de l'air s'élève à un milliard de dollars.

Si les réseaux de transport en commun étaient élargis ou améliorés, il y aurait moins de collisions et les ménages verraient diminuer leurs dépenses automobiles.

Nous pensons qu'à long terme, cela pourrait représenter des économies pour le gouvernement. Cela reviendrait moins cher que le système actuel, si l'on tient compte des coûts sociaux du stationnement. Le transport en commun est en fait de un tiers à la moitié moins cher que l'automobile pour amener les gens au travail.

Je sais que les parlementaires souhaitent tous réduire les émissions de gaz à effet de serre. Or, au Canada, 27 p. 100 de ces gaz proviennent des voitures automobiles privées.

Par rapport à la qualité de vie et à l'équité, je signale que les gens à faible revenu et les immigrants récemment arrivés utilisent beaucoup plus les transports en commun pour aller au travail, amener leurs enfants à la garderie, etc.

Au titre de la création d'emplois et de la relance, les transports en commun emploient directement plus de 50 000 Canadiens et indirectement, 24 000. Le potentiel de création d'emplois des grands projets de transport en commun, comme le transport par rail dans les centres-villes, pourrait se situer entre 9 000 et 14 000 emplois pour chaque milliard de dollars investis. Selon une étude récente, les investissements dans le transport en commun pourraient créer 18 p. 100 de plus d'emplois par dollar investi que la construction ou l'entretien de routes. Des avantages économiques à long terme découlent des investissements que l'on fait pour répondre aux besoins du public.

Pourquoi faut-il une stratégie nationale, plutôt que locale? Aux plans économique, social et environnemental, les conséquences, coûts et avantages ne sont pas seulement locaux, ils sont nationaux. Le financement national est nécessaire, pas seulement de façon exclusive, mais aussi dans le cadre de mesures destinées à améliorer les transports en commun. Et du point de vue de l'équité et de l'accès, ils représentent d'immenses enjeux pour tous les Canadiens. Il s'agit vraiment d'une question pancanadienne.

Quels seraient les objectifs d'une stratégie nationale de transport en commun, au-delà de ceux qui figurent dans le projet de loi C-305?

Premièrement, un financement à long terme adéquat. À cet égard, nous souscrivons à l'exposé de l'Association canadienne du transport urbain.

Deuxièmement, cela rendrait les transports en commun plus faciles d'accès et plus abordables financièrement. En effet, le public canadien paie plus cher pour le transport en commun que dans tous les autres pays du G8, soit 62 p. 100 par rapport à 39 p. 100 aux États-Unis.

● (1635)

La collaboration entre tous les ordres de gouvernement est souhaitable et nécessaire à propos de cette question pancanadienne, et les avantages supplémentaires de la planification intégrée des transports et de l'utilisation des terres devraient à notre avis être un principe de toute stratégie nationale. Nous proposons en outre, au niveau fédéral, une recherche sur le partage de l'information. Ce qu'une collectivité apprend d'un projet peut et doit être partagé dans le cadre d'une stratégie nationale, et il devrait y avoir imputabilité pour faire en sorte que le financement corresponde aux objectifs établis.

Pour conclure très rapidement, il y a une autre priorité publique qui, à notre avis, n'a pas été affirmée ou tout au moins, pas de façon claire, dans le projet de loi, à savoir que le transport en commun doit être publiquement financé et exploité. Le secteur privé a un rôle majeur à jouer pour financer l'expansion nécessaire du transport en commun, mais de nombreux exemples à travers le monde montrent que le financement privé n'est pas une option, surtout maintenant que les taux d'intérêt sur les emprunts publics n'ont jamais été aussi bas. On a vu d'ailleurs les graves erreurs commises lorsque la facture a été refilée au secteur public, comme dans le partenariat public-privé du métro londonien. Autre exemple, la ville d'Ottawa vient juste de régler une poursuite — de près de 37 millions de dollars — après l'annulation d'un projet de système léger sur rail en partenariat public-privé. Je remarque enfin que l'actuel maire de Toronto s'est débarrassé du projet de transport en commun proposé par l'ancienne administration. La nouvelle ligne de métro, dit-il, sera financée par le secteur privé, mais il a du mal à trouver ce financement.

Nous vivons en des temps économiques précaires. C'est donc le moment ou jamais pour le secteur public dans son ensemble — et pas seulement pour le gouvernement fédéral, mais pour toutes les administrations — d'investir dans la société en planifiant du transport en commun à des taux très économiques.

Les transports en commun actuels sont une bonne affaire pour de nombreux Canadiens. Il y a une énorme demande en vue de leur accroissement, surtout dans les régions en plein essor, je veux parler des 20 centres urbains où vivent plus de 80 p. 100 de la population. Et ce pourcentage ne cesse de grimper. Quatre-vingt-dix pour cent des immigrants s'installent dans ces 20 grands centres urbains. Je suis d'accord avec Brock Carlton, qui était ici récemment. Toutes ces collectivités ont d'immenses besoins en infrastructures. Nous nous concentrons aujourd'hui sur les transports en commun, mais nous devons partager nos expériences pour mieux financer les infrastructures — en l'occurrence le transport en commun. Malheureusement, les impôts fonciers ne suffisent pas pour les financer toutes.

Merci, monsieur le président.

• (1640)

Le président: Merci beaucoup.

Madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Merci beaucoup.

Je vous remercie de votre présentation. Je suis heureuse que vous ayez souligné le coût potentiel pour la santé que les automobiles représentent à l'heure actuelle pour les citoyens. Je veux souligner qu'aujourd'hui même, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, la Fédération des chambres de commerce du Québec et l'Association pour la santé publique du Québec se sont réunies précisément pour demander au gouvernement du Québec d'augmenter les fonds alloués aux transports en commun plutôt qu'aux grandes infrastructures.

J'aimerais savoir comment, selon vous, le gouvernement fédéral pourrait travailler de concert avec les réseaux de transport en commun au Canada pour définir les rôles, les responsabilités et les priorités de chaque ordre de gouvernement dans une optique de stratégie nationale? Quelle est votre opinion sur cette question en ce qui a trait aux employeurs et aux travailleurs du Canada?

[Traduction]

M. Paul Moist: Merci beaucoup de poser la question.

Premièrement, comme l'a mentionné la Fédération canadienne des municipalités, environ un quart des membres du Syndicat, soit environ 150 000 ou 160 000 membres, sont des employés municipaux. Depuis huit ans que j'occupe mon poste, j'ai assisté à tous les congrès et événements organisés par la Fédération. Les maires et les conseillers du Canada tout entier ne peuvent pas répondre à leurs besoins en infrastructures et en transport en commun grâce aux seuls impôts fonciers. De nombreuses collectivités se servent de ces impôts à des fins pour lesquelles ils n'étaient pas prévus. On parle avec respect — et les réunions sont toujours empreintes de respect — à tous les partis politiques. Les quatre grands partis, dont le Parti Vert du Canada, sont invités chaque année à l'assemblée de la Fédération. Le transport en commun est toujours un grand thème de leurs exposés généraux sur les infrastructures. Il y a une semaine, ils ont affirmé ici, en votre présence, que la taxe sur l'essence avait été accueillie avec satisfaction et que le gouvernement

l'avait intégrée de façon permanente dans ses recettes fiscales, mais on n'a pas prévu de clause d'indexation, et cela est nécessaire.

En ce qui concerne la marge de manoeuvre laissée par les réductions de la TPS, certains porte-parole fédéraux ont affirmé que les administrations subalternes pouvaient l'utiliser. Eh bien, les municipalités n'ont pas le pouvoir... Comme le président l'a fait remarquer — lui et moi venons de la même province —, 65 p. 100 de la population du Manitoba vit dans une seule collectivité, Winnipeg. Le maire de Winnipeg veut accroître de 1 p. 100 la taxe de vente, mais il n'en a pas le pouvoir.

Rien n'arrivera réellement au Canada sans que les gouvernements fédéral, provinciaux et, surtout, les administrations municipales ne s'entendent sur un fonds de stabilisation. Je ne verrais pas d'inconvénient à ce que, comme l'a proposé l'Association canadienne du transport urbain, un des deux points de pourcentage que le gouvernement actuel a réduits de la TPS soit consacré aux transports en commun. C'est une option parmi d'autres.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci.

En ce qui concerne l'élaboration de cette stratégie nationale de développement des transports en commun, j'aimerais savoir comment vous voyez le rôle des syndicats?

[Traduction]

M. Paul Moist: Merci beaucoup. Je n'ai pas répondu la première fois que vous m'avez posé la question.

Nous avons, envers les gens qui travaillent dans le secteur du transport en commun, la responsabilité incroyable de faire en sorte que le système soit le plus efficace possible, d'accueillir le changement afin que les collectivités puissent passer des autobus traditionnels aux trains légers ou à d'autres systèmes. Nos relations avec notre clientèle sont très bonnes. Nous en avons 3 900 dans tout le Canada, sous forme de conventions collectives avec les villes, les municipalités, des grandes métropoles comme Montréal et Toronto, jusqu'aux petites collectivités. Elles souhaitent toutes collaborer avec nous à divers degrés lorsqu'il s'agit d'apporter des changements au système. Nous sommes tout à fait prêts à le faire. Par ailleurs, certaines relations sont meilleures que d'autres.

Lorsque nous faisons du lobbying au fédéral, nous parlons du financement des infrastructures, mais pas comme le ferait le syndicat. Les membres du syndicat ne s'intéressent pas aux travaux d'immobilisations. Ce n'est pas le point que nous voulons faire valoir. Nous nous occupons de préserver les systèmes qui se dégradent. Le Canada est un grand producteur d'autobus traditionnels. Ma ville natale manufacture d'ailleurs l'un des meilleurs produits du monde. Nous devons aligner tous les ordres de gouvernement, mais sans empiéter sur les pouvoirs des provinces ou entrer dans des débats constitutionnels, ce qui est une perte de temps pour tout le monde.

Au plan législatif, les municipalités sont les apôtres de leur province. En tant que représentants des ouvriers au niveau municipal, en tant que réparateurs de lignes de chemin de fer et d'autobus, dans certaines villes, nous réparons des réseaux qui auraient dû être remplacés depuis longtemps. Nous voyons changer les administrations, comme à Toronto dernièrement, et nous ne savons pas ce que l'avenir nous réserve.

Outre de négocier les salaires et les avantages sociaux de ses adhérents, le syndicat a la responsabilité de faire partie de la solution et d'élargir les sources de revenus au-delà des impôts fonciers. Nous n'aurons pas de système national de transport en commun si la solution se situe au niveau des impôts fonciers et il y aura une révolte dans le pays. Là n'est pas la solution. Il y a des moyens plus modernes de collaborer. À mon avis, le pays demande à grands cris aux trois ordres de gouvernement de collaborer dans de nombreux domaines, des soins de santé à l'environnement, en passant par le transport en commun.

• (1645)

[Français]

Mme Isabelle Morin: Vous parlez de possibilités en matière de création d'emplois. À cet égard, voyez-vous une différence entre une stratégie nationale et une stratégie qui serait plus locale?

[Traduction]

M. Paul Moist: Probablement pas, mais une stratégie nationale pourrait avoir des conséquences plus positives. Nous ne devrions pas nous servir de l'argent du gouvernement juste pour créer des emplois. Mais si nous parlons du renouvellement des infrastructures, et selon les statistiques que je vous ai communiquées, au cours des dix dernières années, l'investissement dans les travaux d'immobilisations dans le secteur municipal a créé 140 000 années-personnes de travail. C'est important — des travaux de voirie, toutes sortes de travaux dans les usines de traitement des eaux usées.

Si, selon les statistiques que je vous ai communiquées, nous investissons dans les projets de transport en commun et de transport interurbain, nous pourrions faire beaucoup mieux qu'en investissant simplement dans la construction et l'entretien des routes. Nous avons certes besoin de routes et de routes bien entretenues, mais, comme société, nous ne pouvons pas nous laisser emprisonner par notre obsession de l'automobile.

Lorsque je parle d'autres pays du G8, ils n'ont pas... Les grandes villes d'Europe que la plupart d'entre vous ont visitées, et certainement Hong Kong... Selon des statistiques dont on m'a parlé à Hong Kong, moins de 10 p. 100 de la population utilisent des véhicules privés. Autrement dit, 90 p. 100 des gens se déplacent en utilisant les systèmes de transport en commun.

Nous ne sommes pas comme eux ou comme les Européens, nous sommes beaucoup plus américains. Nous nous sommes condamnés à construire des périphériques et des autoroutes. Certes, nous en avons besoin, mais nous avons aussi besoin d'investir dans des systèmes de transport en commun publics qui peuvent plus efficacement transporter les gens de leur domicile à leur lieu de travail, réduire les gaz à effet de serre et créer des emplois utiles pour des milliers de travailleurs de la construction qui sont au chômage. Nombre des mesures de relance prévues par le Fonds Chantiers Canada... On a posé des questions à la dernière délégation. Nombre de ces projets sont terminés; on s'est engagé à les terminer. Nous avons besoin d'un nouveau coup de pouce de la part des gouvernements fédéral et provinciaux, et des administrations municipales pour réparer les infrastructures, y compris le transport en commun.

Le président: Merci.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je souhaite la bienvenue à nos témoins.

J'ai toujours un peu de difficulté lorsqu'on compare la réalité de Hong-Kong à celle du Canada sur le plan des voitures. Les automobilistes ne sont pas les méchants dans tout ça. Il faut améliorer la qualité de vie et il faut réorganiser les choses. Il y a un problème de gestion et de gouvernance. Il y a une réalité municipale de désuétude des infrastructures et sans infrastructures, il n'y a pas nécessairement de transport en commun. Pour ce qui est du transport en commun, j'ai bien aimé la présentation du représentant de la CAA lorsqu'il parlait de positionnement intégré, c'est-à-dire ce qu'on fait avec les cyclistes. Il y a aussi la question du train. On devrait parler davantage du TGV dans le corridor Windsor-Québec.

Tout cela étant dit, je veux qu'on parle de motivation pour un instant. Évidemment, vous savez un peu quelle est la condition des travailleurs, des syndiqués. Avant de commencer à philosopher sur le concept des fonds dédiés et tout ce qui entoure ce sujet, pouvez-vous nous expliquer la situation actuelle de vos membres? Que disent ceux-ci à propos de la réalité des transports en commun présentement? Le système est-il en désuétude? On peut bien avoir une stratégie nationale, mais que fait-on si nos propres équipements nous posent présentement des difficultés? De plus, des gens nous parlent des compétences. À cet égard, est-ce la responsabilité du gouvernement canadien d'investir là-dedans ou faut-il plutôt trouver une nouvelle méthode de financement?

J'aimerais que vous me parliez de la situation. Les gens vous parlent beaucoup. Que disent présentement les travailleurs, les syndiqués, de la situation des transports en commun, notamment dans les villes?

• (1650)

[Traduction]

M. Paul Moist: Merci beaucoup.

J'imagine que ça dépend de l'endroit où l'on est, mais nous avons entendu plusieurs choses.

L'hon. Denis Coderre: Parlons de Montréal.

[Français]

D'autres personnes vont parler de la situation à Toronto.

• (1655)

[Traduction]

M. Paul Moist: On nous parle de la flotte vieillissante, de l'augmentation des impôts fonciers et de la réduction des services sur des lignes de banlieue soi-disant inefficaces.

Il n'y a pas un chauffeur d'autobus ou un préposé à l'entretien qui veut voir des gens attendre pendant une heure et demie un autobus qui passait auparavant toutes les 30 minutes. Les municipalités subissent une pression financière. C'est la première chose.

On nous demande parfois de prendre position, en tant que syndicat national, dans d'importantes décisions politiques. La tenue des Jeux olympiques de 2010 a été pour beaucoup dans la construction de la Canada Line, qui offre un service de transport en commun entre l'aéroport, Richmond et le centre-ville de Vancouver. On a fait passer ce projet avant d'autres dans la vallée du Bas-Fraser. Sachez qu'il y a deux différents points de vue sur la question de la circulation dans les régions de Vancouver et de la vallée du Bas-Fraser.

Premièrement, nous, les travailleurs, sommes coincés dans les embouteillages tous les jours. Deuxièmement, sur le plan du transport, le district régional du Grand Vancouver, le regroupement des maires de la vallée du Bas-Fraser, avait un plan étalé sur 30 ans. Il a été interrompu par le merveilleux succès des Jeux olympiques. Ce fut une bonne chose pour les Olympiques, et c'est aussi une bonne chose pour moi lorsque j'atterris à Vancouver et que je peux me rendre rapidement au centre-ville. Et cela coûte beaucoup moins cher qu'un taxi. Toutefois, cela ne faisait pas partie du plan global de la vallée du Bas-Fraser.

Peut-être que je rêve en couleurs et qu'il est impossible au Canada de penser que nous pouvons miser sur une planification effectuée par les trois ordres de gouvernement, étant donné que chacun a ses différentes priorités. Cependant, les responsables des réseaux de transport en commun nous disent que notre réseau est en désuétude et que des investissements sont essentiels pour assurer sa viabilité. Un préposé à l'entretien de Calgary m'a dit que nous dépendions à mauvais escient, en essayant de réparer quelque chose qui devrait être remplacé, tout comme le pont dans votre collectivité.

L'hon. Denis Coderre: Au fond, nous avons besoin d'une stratégie nationale qui est souple. Il n'y a pas de solution universelle, et nous devons nous adapter aux différents événements qui ont lieu, comme les Jeux olympiques, qui sont formidables.

Comment s'y prend-on pour conclure une nouvelle entente avec les différents ordres de gouvernement? Parce qu'au bout du compte, la Constitution reste la même. On ne peut pas s'ingérer dans les domaines de compétence des provinces. Le gouvernement fédéral ne peut pas s'adresser directement aux municipalités puisqu'elles relèvent des provinces. Mais en même temps, il y a une nouvelle réalité à laquelle nous sommes confrontés dans ces grandes villes et nous devons agir. Le futur du Canada passe évidemment par le niveau rural. Toutefois, pour ce qui est de l'avenir des grandes villes comme Montréal, Vancouver, Toronto, et ainsi de suite — je pourrais également mentionner Winnipeg — comment arrive-t-on à gérer ce nouvel accord? Comment l'envisagez-vous? Doit-on tenir une nouvelle conférence fédérale-provinciale-territoriale avec tous les autres intervenants?

Nous investissons déjà dans les infrastructures. Nous avons beau injecter des fonds dans le transport en commun, il ne suffit pas de consacrer des sommes à des événements ou à des infrastructures; il faut penser à long terme. Si on veut avoir une vision pour les 20 prochaines années, de façon concrète, comment peut-on arriver à concilier les besoins des travailleurs, des employeurs et des gouvernements?

M. Paul Moist: Sachez que si j'avais la réponse à cette question, je serais riche. Que ce soit sur le plan des soins de santé, du logement social, des infrastructures municipales ou de l'enseignement postsecondaire, pour les Canadiens, les meilleures décisions sont celles qui sont prises par consensus des trois ordres de gouvernement, peu importe les domaines de compétence.

Pensez aux succès et aux échecs du Canada. Il n'y a pas un politicien ni une formation politique de quelque niveau que ce soit qui ne reconnaît pas que les soins de santé sont la principale préoccupation des Canadiens. Malgré toute la frustration que l'on peut éprouver à l'égard du système de santé, on sait que les soins de santé seront toujours disponibles et qu'ils s'amélioreront peut-être avec le temps.

Nous avons créé des services qui font l'envie d'autres pays, mais nous nous heurtons rapidement à des problèmes lorsqu'il est question du logement social. Dans le budget de 1995...

L'hon. Denis Coderre: Je suis désolé de vous interrompre, mais nous avons parlé des soins de santé et du logement, alors que nous menons une étude sur les transports en commun. Comment gère-t-on les priorités? Devrions-nous avoir un fonds dédié? Cela aura forcément une incidence sur les autres priorités. De toute évidence, la santé est au premier plan des préoccupations.

Le président: Je dois intervenir ici. Votre temps de parole est écoulé depuis longtemps. Vous pourrez peut-être donner votre réponse lorsqu'on vous posera une autre question.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Vous avez lancé l'idée d'augmenter la TPS pour financer les priorités municipales. Êtes-vous conscient que les contribuables canadiens n'ont plus un sou, qu'ils ne peuvent plus payer davantage? Qu'il s'agisse d'impôts fonciers, de taxes à la consommation, d'impôts sur le revenu ou d'impôts des sociétés, c'est toujours la même personne qui paie. Peu importe l'impôt que vous augmentez, vous prenez toujours l'argent dans les poches de ceux qui l'ont gagné pour le verser dans les coffres du gouvernement.

Ne pensez-vous pas que les contribuables en paient déjà suffisamment?

M. Paul Moist: J'ai grandement appuyé la mesure visant à remettre une partie de la taxe sur l'essence aux municipalités et à collaborer avec elles pour faire face au déficit en infrastructure auquel elles sont confrontées. Et j'étais très favorable aux deux budgets présentés par M. Flaherty au milieu de la récession. Je pense que des mesures de relance étaient requises. Toutefois, pour répondre à votre question, sachez que les dépenses engagées dans les services publics au Canada, exprimées en proportion du produit intérieur brut, sont à leur plus bas niveau depuis 50 ans.

Notre société génère beaucoup de richesses; elles ne se trouvent pas toutes dans les poches du gouvernement. Mais par rapport aux richesses globales du Canada, on se situe au niveau le plus bas depuis 50 ans.

M. Pierre Poilievre: Quel est le pourcentage?

M. Paul Moist: À l'heure actuelle, la proportion du PIB qui est consacrée aux services publics est inférieure à 30 p. 100. Toby Sanger a probablement le chiffre exact.

Les dépenses sont à leur plus bas niveau depuis 50 ans. Pourtant, l'économie a connu une croissance. Il n'est pas nécessaire que les dépenses publiques évoluent au même rythme que la croissance économique, mais ici, c'est plutôt l'inverse qui s'est produit.

M. Pierre Poilievre: Pourriez-vous me faire une ventilation de ce 30 p. 100?

M. Paul Moist: Je parle du total des dépenses du gouvernement, toutes les formes d'impôt, en tant que pourcentage. Cela se trouve dans l'index des budgets de M. Flaherty de l'an dernier.

M. Pierre Poilievre: Je ne l'ai pas apporté aujourd'hui.

M. Paul Moist: Moi non plus.

M. Pierre Poilievre: Vous y avez fait référence, alors je serai curieux de savoir...

M. Paul Moist: Mais votre question est excellente. Au cours des 50 dernières années, le Canada n'a jamais si peu dépensé par rapport aux richesses qu'il génère.

Soit dit en passant, je n'impute pas la faute au gouvernement actuel. Ce que je dis, c'est qu'il y a une importante réduction des dépenses.

• (1700)

M. Pierre Poilievre: C'est difficile à croire, surtout quand on sait que tous les ordres de gouvernement ont accru leurs dépenses plus rapidement que le PIB nominal au cours de la dernière décennie. J'ai du mal à croire que nous sommes à un niveau aussi bas, compte tenu de la situation.

M. Toby Sanger (économiste principal, Syndicat canadien de la fonction publique): Dans les dernières années, il y a eu une augmentation des dépenses publiques par rapport au PIB. Cela est grandement attribuable au ralentissement économique. Toutefois, avant la crise économique, les dépenses publiques, comme part de l'économie, avaient diminué à un niveau jamais vu depuis de nombreuses décennies.

Maintenant, je pense qu'il y a une certaine confusion ici, étant donné que le gouvernement fédéral a accru ses transferts. Le gouvernement fédéral a peut-être augmenté certaines de ses dépenses, mais une grande part revient aux gouvernements provinciaux. Les gouvernements provinciaux augmentent donc leurs dépenses en conséquence. On se trouve à calculer deux fois la même chose.

Comme vous l'avez dit, c'est le même contribuable qui paie à tous les niveaux. Si on examine le niveau total des dépenses, on constate qu'il a diminué de façon considérable. Cela s'explique en partie par le fait que des services ont été confiés aux gouvernements municipaux, et je pense que Paul en a parlé plus tôt.

M. Pierre Poilievre: Le gouvernement fédéral ne s'est pas déchargé de ses responsabilités sur les provinces depuis plus de 10 ans.

M. Toby Sanger: Je ne suis pas tout à fait d'accord. Il a réduit ses dépenses dans différents domaines, et les municipalités ont dû en payer la facture.

M. Pierre Poilievre: Le gouvernement fédéral n'a rien refilex aux provinces depuis au moins une décennie.

M. Toby Sanger: Le gouvernement fédéral a sabré dans divers services.

M. Pierre Poilievre: Comme quoi?

M. Toby Sanger: L'établissement des immigrants, par exemple, et ce sont les grandes villes qui ont dû en assumer les coûts.

M. Pierre Poilievre: Ce n'est pas vrai; on n'a pas fait de telles compressions.

M. Toby Sanger: Des compressions...

M. Pierre Poilievre: Non, il n'y a pas eu de compressions de ce genre.

M. Paul Moist: Écoutez, ce n'était pas votre gouvernement, mais en 1995, à une autre époque où il fallait composer avec...

M. Pierre Poilievre: C'était il y a 15 ans.

M. Paul Moist: Le Régime d'assistance publique du Canada... C'était au moment de la première récession. Nous essayons d'en contrer les effets depuis 1995.

Le président: M. Coderre invoque le Règlement.

M. Paul Moist: Et l'abolition du Régime d'assistance publique du Canada a eu un effet dévastateur sur les municipalités.

Le président: Silence, je vous prie.

M. Coderre invoque le Règlement.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, j'aimerais avoir le sentiment qu'il s'agit bien du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités et non pas d'une cour de justice où l'on pose des questions toutes les trois secondes sans laisser le témoin répondre. Ce serait peut-être préférable de faire cela lors de la rencontre du Comité permanent des finances et essayer de voir si le témoin connaît son budget. Je pense que, si vous le permettez, on devrait se calmer un peu.

[Traduction]

Le président: Poursuivez, monsieur Poilievre.

[Français]

M. Pierre Poilievre: Bien sûr, l'honorable député ne veut pas que le témoin parle des énormes compressions libérales qui ont eu lieu pendant les années 1990.

De toute façon, j'ai le droit de poser mes questions.

L'hon. Denis Coderre: En 15 ans comme député et je n'ai pas soulevé la question de la pertinence.

En 1993, on a hérité d'un déficit de 42 milliards de dollars qui nous a été transmis par les conservateurs. Mon intervention portait sur le savoir-vivre. Elle ne portait pas sur le fond, mais bien sur la façon de poser les questions.

[Traduction]

Le président: Merci.

M. Watson, concernant le rappel au Règlement.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): En fait, c'est sur le fond du rappel au Règlement.

Si je comprends bien, le temps alloué à chaque député lui appartient, alors chacun peut l'utiliser comme il l'entend. Si le député estime que le témoin n'a pas répondu à sa question et qu'il souhaite intervenir, il est en droit de le faire. Je dirais la même chose pour mon honorable collègue de l'autre côté de la table.

Le président: Merci.

Cette question ne peut faire l'objet d'un rappel au Règlement. Je considère qu'il est important que les membres du comité aient le droit de contester un document ou un exposé, et je pense que c'est ce que faisait M. Poilievre.

Il vous reste une minute et quarante secondes.

M. Pierre Poilievre: Merci.

Ce qui me préoccupe, je suppose, c'est que les groupes qui comparaissent devant les comités demandent toujours au gouvernement d'accroître ses dépenses, et le seul moyen de financer ces dépenses, c'est de prendre l'argent des contribuables. Ces groupes ne semblent pas vraiment se soucier de l'ampleur des dépenses, étant donné qu'il y aura toujours un prétexte pour les augmenter davantage. C'est la raison pour laquelle je vous ai demandé d'être précis, étant donné que vous l'avez été lorsque vous avez demandé de dépenser davantage l'argent des contribuables. Je représente plus de 100 000 citoyens, dont la plupart sont des contribuables, et ils n'en peuvent plus de payer, alors je vous demande simplement de me dire avec précision pourquoi nous avons encore besoin d'augmenter les taxes.

Aujourd'hui, vous avez proposé d'augmenter la TPS. Si vous vous présentez devant un comité parlementaire pour demander que les Canadiens déboursent encore plus d'argent, je pense qu'il est juste normal que vous nous disiez pourquoi ces dépenses supplémentaires sont nécessaires en plus des augmentations extrêmement généreuses auxquelles on a assisté à tous les ordres de gouvernement au cours de la dernière décennie.

• (1705)

M. Toby Sanger: Je tiens à préciser que la proposition de l'ACTU vise à consacrer un cent supplémentaire de la taxe fédérale sur l'essence, et non pas à augmenter la TPS.

M. Pierre Poilievre: Et d'où cet argent viendrait-il?

M. Toby Sanger: Le gouvernement fédéral perçoit une taxe sur l'essence; cela viendrait donc du gouvernement fédéral.

M. Pierre Poilievre: Dans ce cas, proposez-vous d'augmenter la taxe sur l'essence?

M. Toby Sanger: Absolument pas.

M. Pierre Poilievre: Dans ce cas, d'où cet argent viendrait-il?

M. Toby Sanger: Des recettes du gouvernement fédéral.

M. Pierre Poilievre: Et d'où cet argent viendrait-il?

M. Toby Sanger: En fait, vous le percevez déjà en ce moment. Si vous voulez savoir comment vous pourriez augmenter vos recettes...

M. Pierre Poilievre: Non, ce n'est pas nécessaire.

M. Toby Sanger: ...premièrement, vous devez éliminer les réductions d'impôt accordées aux entreprises.

Le président: Silence, je vous prie.

Avant de céder la parole à M. Adler, j'aimerais confirmer quelque chose. Vous proposez que l'on prenne 1 p. 100 du versement actuel de la taxe sur l'essence aux municipalités, n'est-ce pas?

M. Toby Sanger: C'est juste.

Le président: M. Watson invoque le Règlement.

M. Jeff Watson: Nous devons peut-être attendre la publication des bleus, mais je crois que M. Moist a en fait proposé de consacrer un cent supplémentaire... ou d'augmenter la TPS d'un 1 p. 100. Nous devrions vérifier cela pour la gouverne du comité, à moins que M. Moist puisse clarifier sa position.

M. Paul Moist: Monsieur le président, je vous ai donné l'exemple du maire de Winnipeg. Ce n'est qu'un représentant élu. Il doit rendre des comptes à 600 000 Canadiens. Il a indiqué que l'espace créé par la réduction de la TPS devrait être occupé par un fonds d'infrastructure dédié que le gouvernement du Manitoba verserait à la ville de Winnipeg. Ce n'est qu'un porte-parole.

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement, mais j'estime que c'est une bonne réponse.

Monsieur Adler.

M. Mark Adler: Merci, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins d'être ici aujourd'hui.

J'ai quelques questions qui reviennent un peu à celles de M. Poilievre. En ce qui concerne l'accroissement des dépenses publiques, recommandez-vous uniquement de consacrer un cent supplémentaire ou bien de hausser les taxes dans d'autres secteurs afin de financer...?

M. Paul Moist: Nous parlons de renouveler des programmes comme le Fonds Chantiers Canada.

M. Mark Adler: Mais comment pourrait-on financer de telles dépenses? Je vous demanderais d'être précis.

M. Paul Moist: Cette mesure serait financée à même les recettes générales du gouvernement destinées à faire travailler des gens et à combler le déficit de 125 milliards de dollars, dont les représentants de la FCM vous ont parlé la semaine dernière.

M. Mark Adler: D'accord. C'est peut-être juste moi, mais je ne comprends pas très bien. De quelles recettes générales parlez-vous? Du gouvernement du Canada? D'où ces recettes générales proviennent-elles?

M. Toby Sanger: Nous présentons demain notre mémoire au Comité des finances de la Chambre des communes dans le cadre de ses consultations prébudgétaires, et nous proposons plusieurs initiatives équitables de réforme fiscale. L'une d'entre elles vise à éliminer l'échappatoire qui permet à des gens comme Warren Buffett ou d'autres de payer la moitié moins d'impôt sur leur revenu du capital et leur option d'achat d'actions que les travailleurs sur leur revenu d'emploi. Cela représenterait environ 1 milliard de dollars de plus dans les coffres du gouvernement fédéral. Ce serait une première source de revenus.

On a beaucoup parlé des réductions d'impôt accordées aux sociétés, qui ne se sont pas particulièrement révélées efficaces sur le plan des investissements. En fait, les entreprises disposent d'un excédent de trésorerie d'un demi-billion de dollars qu'elles n'investissent pas dans l'économie.

Nous avons également proposé d'augmenter les impôts de l'industrie financière, parce que ce secteur n'en paie pas suffisamment par rapport au reste de l'économie. Nous proposons donc des mesures équitables en matière de réforme fiscale, et nous pourrions recueillir des milliards de dollars. Nous ne vous recommandons pas nécessairement de prendre ces mesures tout de suite, mais certaines d'entre elles pourraient assurément être mises en oeuvre après un certain nombre d'années.

• (1710)

M. Mark Adler: Je ne savais pas que Warren Buffett payait des impôts au Canada, mais bon...

M. Toby Sanger: C'était simplement un exemple.

M. Mark Adler: J'avais compris.

Les entreprises paient-elles des impôts sur le revenu?

M. Toby Sanger: Bien sûr. Elles produisent une déclaration de revenus.

M. Mark Adler: Et d'où cet argent vient-il?

M. Toby Sanger: Généralement de leurs profits, si je ne me trompe pas.

M. Mark Adler: Vraiment? Très bien.

Les syndicats paient-ils des impôts?

M. Toby Sanger: Les syndicats sont des organismes à but non lucratif.

M. Mark Adler: Vous savez qu'un organisme à but non lucratif n'est qu'une entité juridique. Il est autorisé à faire des profits, et la plupart le font. Ces profits devraient-ils être imposés?

M. Paul Moist: En quoi cela a-t-il à voir avec le transport en commun?

M. Mark Adler: Vous parlez d'utiliser les impôts pour payer des dépenses publiques, et j'aimerais savoir d'où viendra cet argent.

M. Paul Moist: Nous joignons nos voix à celles des maires et des conseillers du Canada et à celles de l'Association canadienne du transport urbain.

Un système de transport en commun pour le Canada, avec un leadership national, est un enjeu public viable. La mise en place d'un tel système engendrera des économies à long terme. S'il faut se lancer dans un débat pour savoir comment on le paiera... La façon dont les gouvernements dépensent l'argent ici et ailleurs est sujette à débat. Des Canadiens revendiquent un investissement accru dans le transport en commun. Je ne sais pas quel est le rapport avec ce type de questions.

M. Toby Sanger: J'ajouterais simplement que les témoignages que vous avez entendus concernent en grande partie les coûts, pour notre économie, qu'engendre un système de transport en commun inadéquat. Le gouvernement fédéral a lui-même réalisé une étude montrant que la congestion routière coûtait près de 4 milliards de dollars par année, et c'était une estimation prudente. Quand les gens ont plus de temps pour travailler, on observe une croissance économique et une hausse de la productivité.

M. Mark Adler: Nous pourrions reprendre ce sujet demain, à la séance du Comité des finances.

J'ai deux ou trois autres questions à poser.

Monsieur Moist, êtes-vous allé à Hong Kong?

M. Paul Moist: Oui.

M. Mark Adler: Et vous maintenez toujours que 90 p. 100 des gens à Hong Kong utilisent le transport en commun? Seulement 10 p. 100 des gens conduisent des voitures?

M. Paul Moist: Les véhicules privés enregistrés appartiennent à moins de 10 p. 100 de la population de Hong Kong. La propriété privée...

M. Mark Adler: D'où vient cette information?

M. Paul Moist: Ces données me semblent assez fiables.

M. Mark Adler: Pouvez-vous les transmettre au comité?

M. Paul Moist: Bien sûr. Nous les enverrons par l'intermédiaire de la présidence...

M. Mark Adler: Vous pouvez les envoyer au président, qui pourra ensuite nous les distribuer.

M. Paul Moist: Absolument.

M. Mark Adler: Comment êtes-vous arrivé ici aujourd'hui?

M. Paul Moist: J'ai marché.

M. Mark Adler: Avez-vous un...

M. Paul Moist: J'habite près de la Colline du Parlement et je...

M. Mark Adler: Comment vous déplacez-vous habituellement pour les affaires syndicales? Avez-vous un chauffeur, ou bien utilisez-vous le transport en commun?

M. Paul Moist: Je prends l'avion lorsque les services aériens sont disponibles.

M. Mark Adler: Dans les rues de la ville... conduisez-vous?

Le président: Je vais donner la parole à M. Nicholls maintenant. Monsieur Nicholls.

M. Paul Moist: Je conduis. Bien sûr.

M. Mark Adler: Vous conduisez.

Le président: Merci.

M. Paul Moist: Je conduis. Je suis un bon conducteur.

Le président: Merci.

Monsieur Nicholls, vous avez cinq minutes.

M. Jamie Nicholls: Monsieur Moist, monsieur Sanger et madame Cameron, je vous remercie.

J'aimerais revenir à l'essentiel de notre débat: le transport en commun. Le rapport de 2010 du Conference Board du Canada intitulé *Détruire les mythes* portait sur les PPP et disait qu'ils comportaient certains éléments efficaces. Toutefois, les gouvernements continuent de les traiter de façon idéologique et prétendent qu'ils permettent d'économiser l'argent des contribuables, allant même parfois jusqu'à dire qu'ils ne coûtent rien aux contribuables et que ces pratiques étaient discréditées parce qu'elles n'étaient pas comptabilisées.

Pouvez-vous expliquer comment les PPP — peut-être précisément dans le domaine des transports — sont parfois plus coûteux pour les contribuables et peuvent en fait ralentir l'activité économique?

M. Paul Moist: Merci.

Ce sont vos collègues du Royaume-Uni qui, dans le rapport de 2008 du comité parlementaire sur les transports, ont dit essentiellement ceci à propos du métro de Londres: « Que l'échec du Metronet ait été ou non principalement attribuable aux entreprises concernées, nous sommes portés à croire que le modèle lui-même comportait des lacunes et qu'il était probablement inférieur au modèle traditionnel de gestion par le secteur privé ».

Il y a des vérificateurs généraux partout au Canada, y compris le vérificateur général du Canada, qui ont fait à l'occasion des commentaires sur les soi-disant partenariats public-privé. Le secteur privé a un rôle légitime à jouer pour renforcer le secteur public canadien. C'est là où le travail doit se faire: dans le secteur privé. Mais quand on commence à hypothéquer la dette à des coûts exorbitants alors que nous pourrions gérer la dette nous-mêmes à moindres coûts... M. McGuinty a été élu pour la première fois en 2003. Il avait dit qu'il allait soumettre aux tribunaux toute l'entente entourant l'autoroute 407 à Toronto. Puis il s'est aperçu que l'affaire était scellée pour 90 ans. Il ne pouvait pas l'annuler. Il dit qu'il ne fera plus jamais cette erreur.

Les exemples sont très nombreux dans l'histoire et partout dans le monde, y compris au Canada. Hypothéquer la dette à des coûts exagérés n'est pas une bonne affaire. Que le secteur privé aide le secteur public à construire une infrastructure, voilà qui est approprié.

● (1715)

M. Jamie Nicholls: Merci.

Cela m'amène à ma deuxième question.

Vous avez dit que, lorsque la conjoncture économique est difficile, une des faiblesses des PPP tient à la difficulté de trouver des partenaires privés qui soient prêts à négocier dans l'intérêt public. Le partenaire privé comprend que celui qui quémande ne choisit pas, et le partenaire public peut négocier une entente défavorable. Vous pouvez voir des exemples comme l'élargissement du pont Port Mann; le soumissionnaire privé s'est retiré et on a fini par économiser 200 millions de dollars grâce au financement public de ce projet.

Si l'on compare les PPP et les marchés publics, comment calcule-t-on les économies que peuvent faire les contribuables? Deuxièmement, pouvez-vous nous donner des exemples où les marchés publics et la prestation de services par le secteur public ont entraîné des économies pour le contribuable?

M. Toby Sanger: On économise, entre autres, simplement parce que le financement public et les marchés publics sont moins coûteux — pas les PPP. Sur les 30 ou 40 années durant lesquelles ces dépenses seront amorties, ces 100 ou 200 points de base peuvent faire une somme substantielle. Malheureusement, beaucoup d'études sur l'optimisation des ressources effectuées par les gouvernements provinciaux camouflent l'information. On ne présente que quelques pages d'information. Cet exercice n'est vraiment pas transparent. Malheureusement, ce manque de transparence à propos des coûts se retrouve partout dans les projets PPP également. Le public n'a pas accès à cette information, qui est souvent protégée par le secret des affaires et par des milliers de pages de contrats.

M. Jamie Nicholls: Il me reste seulement une autre question. Lorsque le système de Vancouver est passé de la B.C. Transit à Coast Mountain, je crois que les droits des TCA ont été transférés. Je crois qu'un des députés d'en face, M. Watson, a été membre des TCA à un moment donné. Il arrive parfois que les droits syndicaux soient transférés dans le cadre des PPP. À la fin de 2007, je crois, les chauffeurs de la société de transport de Montréal, SCFP 1983, étaient inquiets de certains efforts de privatisation. Durant la même période, en octobre 2008, TransLink et Coast Mountain ont obtenu le prix du meilleur employeur de la Colombie-Britannique. L'exemple de Vancouver montre que lorsque les gouvernements procèdent de bonne foi, les droits syndicaux peuvent être transférés dans le cadre de ces négociations, même lorsque la gestion est confiée par contrat à des partenaires privés. Toutefois, les choses peuvent déraiper lorsqu'il y a mauvaise foi.

Pourriez-vous expliquer ce qu'étaient les préoccupations du syndicat face aux efforts de privatisation du service de transport en commun de Montréal?

Le président: Très brièvement, si vous le pouvez.

M. Paul Moist: Je ne pourrais parler avec autorité de ce dossier.

Partout au Canada, nous avons tenu des débats, et notre but ici aujourd'hui n'est pas de représenter les intérêts des syndiqués. Nous voulons parler du genre de système dont nous avons besoin au Canada. Je suis vieux jeu. Je suis originaire des Prairies. Je ne crois pas que nous devrions dépenser plus d'argent qu'il n'est nécessaire pour construire le Canada.

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Si vous vous présentez devant un comité parlementaire et demandez des milliards de dollars de dépenses, il est parfaitement raisonnable que nous vous demandions comment vous allez payer cela. Alors, lorsque vous avez dit tout à l'heure que nos questions n'avaient rien à voir avec le sujet à l'étude, vous aviez tort. Nous avons le droit de poser ces questions.

Si vous voulez prendre un cent de la TPS, il n'y a que deux façons de le faire. Vous pouvez augmenter la TPS, ce à quoi nous nous opposons, ou vous pouvez prélever la somme équivalente des recettes générales, qui viennent aussi des taxes. Finalement, l'argent ne tombe pas du ciel. J'attends toujours que vous nous expliquiez comment nous allons payer cette augmentation des dépenses que vous proposez aujourd'hui.

• (1720)

M. Paul Moist: Nous avons essayé de répondre à cette question. Nous établirions différentes priorités de dépenses parmi les crédits budgétaires existants. Nous apporterions des modifications au code des impôts pour avoir un régime fiscal plus équitable. Nous mettrions fin à la manne que représentent les gains en capital dont

profitent certains Canadiens. Nous prendrions des mesures fiscales pour libérer des capitaux à des fins d'investissements publics, comme le réclament les maires et les conseillers des quatre coins du Canada. Ce sont tous des choix.

M. Pierre Poilievre: Vos membres ont-ils un régime de pension?

M. Paul Moist: La plupart des membres du SCFP — pas tous, mais la plupart — participent à des régimes de pension partout au Canada.

M. Pierre Poilievre: Je présume que ces régimes de pension sont presque tous investis dans les marchés de capitaux.

M. Paul Moist: Oui, ce sont de plus en plus une combinaison de diverses choses: l'immobilier, les produits à revenu fixe, dont ceux de votre gouvernement, et les marchés boursiers.

M. Pierre Poilievre: Je vous remercie de reconnaître que les marchés boursiers font partie d'un portefeuille de régime de retraite de travailleurs syndiqués, parce que vos membres paient des taxes sur les bénéfices. Ces portefeuilles d'actions donnent un rendement seulement après que les taxes sur les bénéfices sont payées.

Vous avez parlé de voyages en avion. Je sais que vous n'êtes pas le syndicat responsable; en fait, vous l'êtes dans certains cas. Ces membres ont un régime de retraite qui suscite quelques préoccupations. Des porte-parole de Postes Canada se sont présentés devant le Parlement au printemps dernier. Le principal holding du portefeuille du régime de pension de Postes Canada est la Banque TD, avec 200 millions de dollars de titres. Lorsque vous proposez d'augmenter les impôts des entreprises, vous demandez en fait d'augmenter les impôts de vos travailleurs syndiqués et de leur régime de pension. Je vous encourage donc à revoir cette proposition comme méthode de financement pour les dépenses accrues que vous proposez dans ce dossier et d'autres.

M. Paul Moist: Tout ce que je dirais en réponse, c'est que je vous remercie de votre intervention.

J'ai regardé le ministre des Transports lorsqu'il s'est adressé à 2 000 maires et conseillers à Halifax, en juin dernier. Il a indiqué que dans cette nouvelle ère de gouvernement majoritaire, le Fonds Chantiers Canada était presque déjà affecté et que le gouvernement allait donner suite aux préoccupations légitimes des maires et des conseillers, notamment dans le domaine du transport en commun. Ces maires et ces conseillers étaient, comme ils le sont toujours, très respectueux de tous les dirigeants politiques qui se sont présentés devant eux. Cette année, le premier ministre ne pouvait pas être présent, mais le ministre des Transports a reçu une réponse très polie.

Ces maires et ces conseillers disent la même chose que nous disons ici aujourd'hui: les infrastructures municipales souffrent d'un énorme déficit qui, partout, affecte la qualité de vie des communautés. Il faut y prêter attention, non seulement le gouvernement fédéral, mais ce dernier doit faire partie de la solution. Je suis d'accord avec leurs commentaires et avec la position polie, mais ferme qu'ils ont prise à Halifax, et qu'ils ont présentée ici il y a une semaine, en votre présence.

M. Pierre Poilievre: Je suis d'accord pour dire que nous avons un rôle à jouer, et c'est ce que nous faisons. Nous avons le fonds de la taxe sur l'essence, le remboursement de la TPS, un investissement record par le truchement du programme Chantiers Canada et, en plus de tout cela, le fonds de stimulation de l'infrastructure et le plan d'action économique général, qui a permis de financer 28 000 projets de plus partout au pays. Nous avons donc certainement joué un rôle. En même temps, lorsqu'un groupe d'intervenants se présente devant notre comité pour demander plus d'argent, je crois qu'il est juste que les parlementaires demandent à ce groupe de proposer des sources de revenu pour financer cette dépense.

M. Paul Moist: C'est très juste. Nous allons vous donner le mémoire demain.

Le président: Sur ce, je vous remercie de votre présence. Je vous sais gré de vos observations, et nous attendrons avec impatience de poursuivre la discussion.

M. Jamie Nicholls: Monsieur le président, il reste 10 minutes avant l'heure prévue de la levée de la séance. Pourquoi lève-t-on la séance plus tôt?

Le président: Il nous reste six minutes, et j'ai deux ou trois questions à soumettre au comité.

Je vous remercie. Je vous sais gré de votre temps.

Je demanderais aux membres du comité de rester assis pour quelques instants. Je veux informer le comité que j'ai reçu une lettre d'un homme qui a fait partie du comité des transports en Europe, au sein du Parlement européen, pendant plusieurs années. Il vient au Canada et il sera ici le 3 novembre. Je vais demander au greffier d'envoyer un avis. Il aimerait nous rencontrer. Ce n'est pas nécessairement une journée de séance du comité, alors cette réunion ne sera pas obligatoire. Des services d'interprétation seront offerts; nous allons procéder de cette façon. Je voulais simplement vous informer de la date et vous demander de bien surveiller le calendrier.

Monsieur Coderre, vous invoquez le Règlement.

• (1725)

L'hon. Denis Coderre: Lorsque nous avons tenu nos réunions, nous avons parlé de donner une certaine souplesse au comité. Il y a deux choses dont j'aimerais parler.

[Français]

Je veux bien qu'il y ait une rencontre le 3 novembre et ainsi de suite, mais je pense qu'on doit s'ajuster à des réalités.

Tout d'abord, j'attends toujours de connaître la date à laquelle le ministre Lebel viendra nous rencontrer. Je pense qu'il est important qu'on commence à lui voir la face. Il a fait quelques annonces, alors j'aimerais le voir. J'ai de bonnes questions à lui poser.

De plus, certaines réalités se passent sur le terrain. Le 7 octobre dernier, il y a eu une grève illégale à l'aéroport de Toronto. Je m'inquiète des conditions de travail des travailleurs, mais je me demande aussi ce qui s'est passé. Pourquoi est-ce une grève illégale? Qu'est-ce qui est arrivé? La relation entre la compagnie Garda et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est importante. Je ne sais pas si mes collègues veulent en parler, mais je propose qu'on le fasse.

J'ai donc besoin de connaître la date de la visite du ministre Lebel. On pourra lui poser des questions là-dessus. J'entends des choses sur Garda et sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. C'est peut-être aussi notre rôle de poser des questions de façon ponctuelle sur ce qui s'est passé. J'en profiterais pour demander aux représentants de Garda — ce pourrait être des gens de leur

syndicat ou de simples membres — quelles sont présentement les conditions de travail.

Je ne sais pas ce qu'en pensent mes collègues. Je veux bien avoir ma petite question à chaque heure, mais il y a des réalités ponctuelles auxquelles on est confrontés. Il est peut-être temps qu'on regarde aussi ce genre de dossiers de façon précise.

[Traduction]

Le président: Voulez-vous en discuter?

Je peux dire au comité que j'ai envoyé une demande écrite au ministre et que je vais assurer un suivi par l'intermédiaire du greffier pour confirmer une date.

Quant à la deuxième chose, je ne veux pas vous mettre des mots dans la bouche, mais vous proposez que nous tenions une réunion où Garda et l'ACSTA seraient invités, pour savoir ce qui s'est passé exactement à ce moment-là.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Oui, c'est exact.

Premièrement, je veux savoir quelles sont les conditions de travail.

Deuxièmement, il y a eu une grève illégale. Il s'agit d'un service essentiel et cela a un impact sur les consommateurs. Néanmoins, je pense qu'il serait pertinent que nous puissions poser des questions à ce sujet. Je ne sais pas si on a besoin de présenter une motion. Qu'est-ce que mes collègues en pensent? À titre de député fédéral, je veux savoir ce qui se passe.

[Traduction]

Le président: Y a-t-il des commentaires?

J'imagine que ce serait la question. Voulons-nous que M. Coderre présente une motion?

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Est-ce qu'il faut un délai 48 heures? Je propose qu'on invite les gens de l'ACSTA et de Garda pour qu'ils nous expliquent ce qui s'est passé le 7 octobre dernier. On en profitera également pour savoir ce qu'il en est des conditions de travail.

[Traduction]

M. Pierre Poilievre: Il nous faudrait un avis à cette fin.

Le président: Il nous faudrait un avis écrit... à moins que le comité ne soit entièrement d'accord aujourd'hui. Sinon, nous pouvons demander un avis de 48 heures.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Est-ce que les membres du comité sont d'accord avec cela?

[Traduction]

M. Pierre Poilievre: Nous serions d'accord pour un délai de 48 heures.

Le président: D'accord. Si vous le présentez, je veillerai à réserver quelque chose à la fin de la séance.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Je proposerai une motion que vous aurez entre les mains.

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Je ne veux pas nécessairement en débattre, mais je n'aurais pas d'objection à voir le texte. Je crois qu'il s'agit d'un problème plus vaste. Ce n'est peut-être pas simplement une entreprise, mais aussi l'autorité qui a signé l'entente, etc. C'est très complexe.

Je vais laisser cela entre vos mains. Lorsque nous verrons les motions, nous aurons peut-être à y réfléchir. Ce n'est pas nécessairement une seule chose; c'est plus complexe.

• (1730)

Le président: Je vais poser la question à M. Coderre. S'il veut procéder, nous allons examiner une motion mercredi.

Y a-t-il d'autres sujets?

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Nous devrions tôt ou tard avoir une discussion sur cette étude et définir combien de temps nous allons y consacrer, à quel moment nous la ferons et quels secteurs nous voulons examiner. Il y a des dossiers sur lesquels nous devrions nous concentrer, mais c'est probablement préférable que l'ensemble du comité tienne ce genre de discussion, qu'il s'attarde à une ou deux questions précises, à savoir si c'est l'amortissement, quel genre de système, est-ce la taxe sur l'essence au lieu des dépenses de capital.

Il y a différentes façons dont nous pouvons aborder différents aspects de cette stratégie. À l'heure actuelle, tout a été regroupé, ce qui est bien, mais à mon avis, ce serait très utile si l'ensemble du comité examinait un ou deux dossiers, avec des personnes qui

seraient invitées. Nous pourrions alors approfondir la discussion au lieu de nous envoyer simplement la balle comme d'habitude... C'est très bien, mais vous touchez quelque chose, puis vous passez à autre chose, et vous n'avez pas assez de temps pour approfondir la question. Il arrive que nous soyons d'accord, puis le troisième intervenant fait dévier la discussion, ce qui est parfois très frustrant.

Je crois donc qu'il pourrait y avoir consensus sur certaines questions que nous voulons vraiment examiner, que ce soit les grandes villes, les petites villes, les villages, ce genre de choses. Qu'est-ce qui vient d'en haut? Qu'est-ce qui vient de la base? Il y a différentes questions.

Nous pourrions même avoir une discussion informelle à ce sujet, monsieur le président. Le temps que nous passerions ici serait alors peut-être plus productif.

Le président: Nous avons invité des témoins à la séance de mercredi. Après cela, j'enverrai un avis au comité pour l'informer de la date précise. Nous sommes en train d'organiser les séances des prochaines semaines, mais je verrai à réserver un temps de discussion pour l'ensemble du comité au cours des deux prochaines semaines.

Mme Olivia Chow: L'ensemble du comité ne signifie pas nécessairement le même format. Vous auriez une meilleure discussion de cette façon.

Le président: Et comment.

Mme Olivia Chow: Je vous remercie.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

Comme il n'y en a pas, 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>