



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 014 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 23 novembre 2011

Président

M. Merv Tweed

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

Le mercredi 23 novembre 2011

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci, et bonjour tout le monde. Bienvenue à la 14^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons l'étude sur la Stratégie nationale de transport en commun.

Tout comme au début du processus, nous avons avec nous aujourd'hui les représentants suivants d'Infrastructure Canada: Taki Sarantakis, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques et des communications, Michael Rutherford, directeur, Initiatives économiques et communautaires, et Stéphanie Tanton, conseillère principale, Initiatives économiques et communautaires.

Nous vous remercions à nouveau de vous être mis à notre disposition. Je crois savoir que vous avez un bref exposé à faire, après quoi nous passerons aux questions.

M. Taki Sarantakis (sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques et des communications, Infrastructure Canada): Je sais que le temps presse pour vous, monsieur le président. Puisque j'étais déjà ici il y a deux mois, je pourrais, si vous le souhaitez, sauter les remarques préliminaires et simplement vous les remettre. C'est comme vous voulez.

Le président: Je vais demander au comité.

Est-ce que votre exposé fait cinq ou six minutes environ?

M. Taki Sarantakis: Oui, à peu près.

Le président: D'accord.

Devrait-il faire l'exposé?

Des voix: Oui.

Le président: D'accord.

Allez-y, s'il vous plaît.

M. Taki Sarantakis: J'aimerais remercier le comité de m'avoir invité à témoigner à nouveau aujourd'hui. Comme on l'a fait remarquer, je suis accompagné de Michael Rutherford, directeur des initiatives économiques et communautaires, et de Stéphanie Danton, conseillère principale en matière de projets de transport au sein de ce groupe.

Puisque nous étions déjà ici il y a plusieurs mois, mes remarques préliminaires seront brèves.

Au cours des dernières semaines, Infrastructure Canada a suivi avec attention le témoignage des personnes qui ont comparu devant vous relativement à la question des transports en commun. Cela nous a fourni une excellente occasion de mieux comprendre les idées et les priorités de bon nombre des intervenants importants.

Le point de vue de ces témoins et le travail accompli par le comité se révéleront extrêmement utiles dans le contexte de l'engagement

pris par le gouvernement du Canada dans le dernier budget, c'est-à-dire celui d'élaborer un plan d'infrastructures à long terme qui sera en vigueur lorsque le plan actuel aura pris fin.

À l'occasion du discours qu'il a prononcé hier à Toronto, le ministre Lebel a affirmé que cette annonce serait faite la semaine prochaine.

[Français]

Comme vous l'avez entendu, la Fédération canadienne des municipalités et l'Association canadienne du transport urbain ont toutes deux indiqué qu'elles appuient l'élaboration du nouveau plan d'infrastructure et souhaitent que les infrastructures de transport en commun fassent l'objet de discussions dans le cadre de ce processus.

[Traduction]

Comme je l'ai mentionné la dernière fois, depuis 2006, le gouvernement du Canada a engagé des sommes sans précédent dans les transports en commun. Depuis cette année-là en effet, près de cinq milliards de dollars ont été engagés dans le cadre des programmes fédéraux d'infrastructures pour des priorités régionales et locales.

Nos programmes ont été conçus pour refléter le fait que les besoins en infrastructures et en transport en commun des collectivités, grandes ou petites, sont uniques et particuliers. C'est pourquoi nos investissements visent des projets très variés, qui vont des réseaux de transport en commun rapide et de lignes de métro dans les plus grandes de nos villes à l'amélioration des stations d'autobus pour une accessibilité et une sécurité accrues, en passant par l'achat d'autobus à planchers surbaissés, et à la construction de terminus d'autobus dans les petites villes et collectivités.

Comme vous l'avez sûrement entendu dire par certains intervenants, tels Metrolinx, la Saskatchewan Association of Rural Municipalities et l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties, les besoins uniques des collectivités canadiennes seront un facteur important pendant l'élaboration du nouveau plan d'infrastructures à long terme.

En outre, depuis ma dernière comparution devant votre comité, le gouvernement a déposé le projet de loi C-13, en vue de rendre le Fonds de la taxe sur l'essence permanent, à raison de 2 milliards de dollars par année, afin que les municipalités puissent compter sur ce financement stable pour leurs besoins en matière d'infrastructures, maintenant et à l'avenir.

Sur ce, je vous remercie à nouveau. Mes collègues et moi-même serons maintenant heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Merci de comparaître à nouveau devant le comité. Nous avons quelques questions à vous poser.

De nombreuses études ont révélé que plus les gens optent pour le transport en commun, plus la circulation commerciale est fluide sur nos routes et autoroutes. En sachant que les échanges commerciaux se feraient plus librement si nos villes étaient dotées de bons réseaux de transport commun, une stratégie fédérale de transport en commun permettrait-elle d'améliorer les résultats des stratégies nationales existantes, notamment pour ce qui est des portes d'entrée et des corridors, des objectifs environnementaux et de l'innovation?

M. Taki Sarantakis: Absolument. Tout ce qu'on peut faire pour encourager le recours au transport en commun sera utile sur le plan commercial. Comme vous le savez, bon nombre de nos échanges commerciaux transitent par les grandes villes; par conséquent, Toronto, Montréal et Vancouver souffrent de cette congestion. Si on incite les gens à délaisser leur voiture pour emprunter les transports en commun, cela aura forcément une grande incidence sur la circulation commerciale.

M. Jamie Nicholls: J'ai jeté un coup d'oeil au Rapport de la vérificatrice générale sur le Plan d'action économique. Parmi les leçons retenues, on a indiqué la nécessité de faire appel à des planificateurs urbains, c'est-à-dire des ingénieurs, des architectes et des architectes-paysagistes, entre autres, dès le début du processus.

Serait-il utile, dans le cadre de la planification de notre réseau de transport, de faire participer ces planificateurs à l'élaboration d'une stratégie nationale en matière de transport en commun?

• (1540)

M. Taki Sarantakis: Encore une fois, il est presque inconcevable de présenter un projet au gouvernement fédéral sans d'abord avoir consulté des planificateurs. C'est donc quelque chose qui se fait déjà. On fait appel à des urbanistes pour chaque projet.

Lorsque des villes comme Toronto, Montréal ou Vancouver, par exemple, présentent un projet de transport en commun, elles l'ont d'abord soumis à des urbanistes... et certaines villes sont très douées pour la planification. Vancouver, par exemple, est reconnue partout dans le monde pour sa capacité d'intégrer le transport en commun à sa planification urbaine.

M. Jamie Nicholls: Des représentants de la STM ont comparu l'autre jour devant le comité et ont proposé d'indexer le Fonds de la taxe sur l'essence. Nous savons que ce fonds est maintenant permanent, mais j'aimerais savoir ce que pense Infrastructure Canada de l'idée d'indexer le Fonds de la taxe sur l'essence. Serait-ce pertinent?

M. Taki Sarantakis: Le gouvernement a rendu ce fonds permanent, à raison de deux milliards de dollars par année. Par conséquent, à moins qu'on en décide autrement, ces deux milliards de dollars demeurent à la disposition des municipalités.

M. Jamie Nicholls: Infrastructure Canada recommanderait-il d'indexer le Fonds de la taxe sur l'essence, étant donné que les besoins de nos collectivités ne vont pas diminuer ni rester au même niveau? Devrions-nous l'indexer en fonction du taux d'inflation?

M. Taki Sarantakis: Je considère que deux milliards de dollars, c'est un montant considérable pour des infrastructures municipales. Sachez que ce fonds ne fait pas l'objet d'un partage de coûts. Il s'agit d'un financement de base alloué aux municipalités. C'est donc au gouvernement de décider ce qu'il convient de faire, et le ministère mettra en oeuvre cette décision.

M. Jamie Nicholls: Des représentants d'organisations rurales d'Alberta et de Saskatchewan nous ont également dit que le réseau d'autobus interurbain leur servait de transport en commun. À votre avis, quels seraient les avantages et les inconvénients d'un soutien fédéral à ce genre de service d'autobus?

M. Taki Sarantakis: À l'heure actuelle, je dirais que les services d'autobus interurbains sont à l'initiative du secteur privé. Le gouvernement fédéral joue tout de même un rôle important en octroyant une subvention importante et permanente à Via Rail. J'estime que le gouvernement doit se pencher là-dessus, mais je ne suis pas certain qu'il doit choisir des gagnants et des perdants dans ce secteur.

Comme vous le savez, Via Rail est une société d'État, ce qui explique notamment pourquoi le gouvernement du Canada subventionne ses pertes d'exploitation et ses dépenses en capital. Dans la mesure où ces services d'autobus interurbains sont assurés par des sociétés privées à but lucratif, je pense que le gouvernement en débattrait longuement avant de décider d'entreprendre quoi que ce soit à ce chapitre.

M. Jamie Nicholls: Je vais partager le reste de mon temps avec M. Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Dans le même ordre d'idées, ces municipalités rurales s'inquiètent notamment du fait que le recours au secteur privé s'avère plutôt inefficace, étant donné qu'un service peut être interrompu à tout moment. Le gouvernement fédéral peut-il jouer un rôle, autre que financier, pour maintenir ces services dans les régions mal desservies?

M. Taki Sarantakis: Encore une fois, sachez que le transport interurbain et le transport en commun sont deux choses très différentes. Les services interurbains sont davantage assurés par des compagnies ferroviaires ou aériennes.

Je comprends qu'en Saskatchewan et dans d'autres régions, la distance entre les collectivités est moins grande, étant donné qu'on retrouve davantage de collectivités par pied ou kilomètre carré, mais essentiellement, les services d'autobus interurbains ne relèvent pas du transport en commun. C'est un tout autre secteur d'activité. Ce ne sont pas des concurrents non plus. Ces services ne sont pas analysés ni gérés par les mêmes personnes.

M. Mike Sullivan: Je ne suis pas sûr de vous suivre. Vous dites que ce n'est pas un secteur dans lequel Infrastructure Canada ou Transports Canada jouerait un rôle...?

M. Taki Sarantakis: Non, je dis que le transport en commun est quelque chose qui se fait à l'intérieur d'une ville. Si vous partez de Toronto pour vous rendre à Montréal, ce n'est pas du transport en commun. C'est du transport urbain, et c'est un service qui est davantage assuré par les avions, les autocars et les trains. Ce n'est généralement pas considéré comme du transport en commun.

M. Mike Sullivan: Si on traverse une frontière municipale, est-ce qu'il s'agit de transport en commun?

M. Taki Sarantakis: Non. De toute évidence, lorsque les gens vivent et travaillent dans la même région métropolitaine, il est question de transport en commun. Toutefois, lorsqu'on parle de visiter une ville plutôt que d'y travailler, ce n'est pas du tout considéré comme du transport en commun.

M. Mike Sullivan: J'imagine que ces petites municipalités régionales considèrent que c'est leur transport en commun. Si, dans une petite région rurale, une personne voit passer un autobus une fois par jour, pour elle, c'est un transport en commun. C'est le seul moyen de se rendre dans une plus grande ville pour consulter un spécialiste, aller à l'hôpital ou assister à un événement sportif. Lorsqu'on met fin à ces services, ces gens se tournent vers le gouvernement fédéral pour obtenir de l'aide. Êtes-vous en train de dire que ce n'est pas notre rôle?

• (1545)

M. Taki Sarantakis: Je dis que si c'est un exploitant du secteur privé qui assure le service, il sera très difficile pour le gouvernement du Canada de le subventionner. Toutefois, si le service est assuré par les deux municipalités concernées, dans l'exemple que vous avez donné, il pourrait certainement bénéficier d'un financement dans le cadre de nos programmes.

Le président: Je dois vous interrompre et céder la parole à M. Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci, monsieur le président. Je vais continuer à parler d'un cas concret.

Il y a des demandes, de la part du Québec ou du Canada, pour le train de l'Ouest, dans le West Island. Cela veut dire que cela touche les arrondissements de la Ville de Montréal. De plus, il y a des villes à l'intérieur de l'île. Il est clair que les gens vont aller travailler et vont venir habiter dans le West Island. Pour vous, s'agit-il de transport en commun?

M. Taki Sarantakis: Oui, tout à fait, car le service doit être assuré par une organisation publique et est destiné au déplacement des gens qui travaillent.

L'hon. Denis Coderre: C'est un projet structurant. Je veux simplement que l'on comprenne certaines choses pour le futur programme d'infrastructure.

Lorsque vous avez comparu la première fois devant ce comité, vous avez souligné, avec raison, une double réalité. La première est celle des infrastructures qui existent déjà et qui sont en désuétude. La deuxième est celle des nouvelles infrastructures qui vont éventuellement être mises en place.

Dans vos options, on parle d'un fonds d'infrastructure dédié qui pourrait toucher l'un ou l'autre. On doit le faire à cause de la désuétude, c'est très important. Je ne parle pas du pont Champlain, car il y aura une nouvelle infrastructure. À ce moment-là,

[Traduction]

Il y a tant de façons de dépenser.

[Français]

Comment voyez-vous cela, sur le plan des politiques? Je crois que c'est important.

D'autre part, pouvez-vous me parler du principe de la flexibilité à l'intérieur même de ce programme? Il y a une réalité rurale et une réalité urbaine. Sur le plan urbain, je pourrais vouloir, par exemple, consacrer de l'argent à un train de l'Ouest parce que j'ai besoin d'une autre ligne de chemin de fer. C'est une chose. Si, en même temps, j'ai un problème de boulevard transnational et que je ne puisse pas y consacrer d'argent, j'ai un choix à faire, j'ai un problème.

Comment voyez-vous cela?

M. Taki Sarantakis: Historiquement, le gouvernement du Canada a mis en oeuvre de nouvelles infrastructures. C'est encore

le cas aujourd'hui. En ce qui concerne l'avenir, c'est une importante question de politique publique. À l'avenir, nous aurons beaucoup de défis concernant la réhabilitation des infrastructures. C'est une question que le gouvernement du Canada doit considérer. Il ne faut pas simplement se demander si de l'argent sera disponible pour les nouvelles infrastructures. On a également la responsabilité de s'assurer que les infrastructures seront maintenues à un bon niveau de sécurité.

En ce qui concerne la question de la flexibilité, on a beaucoup de programmes qui ont des objectifs différents, comme la taxe sur l'essence qui pourrait servir à couvrir les coûts des besoins de base des municipalités.

En règle générale, le gouvernement appuie la construction de nouvelles infrastructures.

[Traduction]

L'hon. Denis Coderre: L'un des problèmes, sur le plan des coûts et des meilleures politiques à appliquer, c'est que dans certains cas, pour bien des raisons, il est préférable de remettre en état une infrastructure plutôt que d'en construire une nouvelle.

M. Taki Sarantakis: Oui, et c'est ce que nous faisons en ce moment, mais il doit s'agir d'une restauration substantielle des infrastructures.

Par exemple, si quelqu'un nous demande d'améliorer un système de transport en commun, et qu'au bout du compte, on assure toujours le service du point A au point B et qu'on transporte encore seulement 100 personnes par jour, c'est de l'entretien, plus ou moins. Cependant, si quelqu'un nous demande de remettre en état une ligne ferroviaire, de sorte qu'il y ait six trains par jour plutôt que quatre et qu'on transporte 75 000 personnes plutôt que 50 000, il s'agit d'une importante augmentation de la capacité et nous considérons cela comme un nouveau projet.

• (1550)

L'hon. Denis Coderre: Il y a évidemment toute la question des fonds « dédiés ». Bien sûr, vous avez le Fonds de la taxe sur l'essence, qui est utile et nécessaire, mais il y a tant d'argent à investir. Tout dépendra de ce sur quoi les villes et les provinces veulent mettre l'accent.

Le gouvernement fédéral est censé agir à titre de facilitateur, mais il reste que lorsqu'on parle d'un fonds dédié, je me souviens qu'en 1993, dans le cadre du tout premier, il était question d'un projet structurant. Entre la municipalité et le gouvernement provincial, il y avait donc le maître d'oeuvre, et le gouvernement fédéral veillait à ce que les deux s'organisent.

[Français]

Dans ce cas, peut-on avoir ce qu'on appelle...

Je parle de flexibilité, parce qu'il y a une différence entre donner suite à ce que veut une municipalité et un projet structurant qui peut toucher plusieurs municipalités en même temps. Si vous avez une seule enveloppe et que vous prenez tout cela en considération, il y a le *per capita*, etc. C'est pour cela que le fonds dédié est important.

Pourrait-on avoir, comme à l'époque, un fonds d'infrastructure à plusieurs volets? Il pourrait y avoir le volet « transport en commun », le volet « projet structurant » et le volet « restauration », par exemple.

Est-ce le genre d'options que vous envisagez lorsque vous discutez?

M. Taki Sarantakis: C'est une question importante, et je pense que ce sera une question centrale en ce qui concerne les consultations pour le prochain plan d'infrastructure.

[Traduction]

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Richards.

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

Je remercie les témoins d'être venus aujourd'hui.

Tout d'abord, j'aimerais faire un bref survol des projets réalisés en vertu du Plan d'action économique. Évidemment, on a mené plusieurs projets liés au transport en commun dans le cadre du Plan d'action économique. Il y a beaucoup de différents projets qui ont été financés dans toutes les municipalités partout au pays, dans chaque province, dans chaque région et dans divers types de centres. Chose certaine, plusieurs d'entre eux étaient liés au transport en commun.

Pouvez-vous me dire combien d'argent a été consacré aux projets liés au transport en commun dans le cadre du Plan d'action économique?

M. Taki Sarantakis: Absolument.

Le Plan d'action économique comporte deux volets. Tout d'abord, il y a eu l'accélération de l'aide financière issue du Fonds Chantiers Canada, qui représentait un investissement de 2,3 milliards de dollars dans les transports en commun.

Ensuite, il y a eu l'introduction du Fonds de stimulation de l'infrastructure, dans le cadre duquel on a investi 240 millions de dollars dans ce secteur.

M. Blake Richards: Très bien. Si je ne me trompe pas, ces projets étaient considérés comme étant prioritaires par les diverses municipalités?

M. Taki Sarantakis: Tout à fait. C'était...

M. Blake Richards: Ce sont donc des projets auxquels les municipalités ont décidé d'accorder la priorité. Elles ont dit: « Voici nos priorités ». Ce n'était pas au gouvernement fédéral de décider à leur place quelles étaient les priorités. Cela ne nécessitait pas une stratégie nationale; les municipalités ont choisi elles-mêmes les projets qui revêtaient une grande importance et qui devaient recevoir un financement. Est-ce exact?

M. Taki Sarantakis: Absolument. L'une des caractéristiques de nos programmes, à l'exception du Fonds de la taxe sur l'essence, c'est que les municipalités doivent fournir une partie du financement. Elles présentent leurs priorités, parce que personne ne veut financer des priorités qui ne sont pas les siennes.

M. Blake Richards: Pourriez-vous me donner deux ou trois exemples? Essayez de trouver des exemples dans différentes régions, si c'est possible, et peut-être dans différents types de centres, peut-être un ou deux exemples d'un centre plus important — plus urbain — et de plus petits centres dans lesquels on a proposé des projets liés au transport en commun.

Je sais pertinemment que ces projets sont différents, mais vous pourriez peut-être nous donner des exemples de projets présentés par les municipalités qui, selon vous, sont très innovateurs.

M. Taki Sarantakis: Il y a deux projets d'envergure qui me viennent à l'esprit. Le premier, c'est le projet de prolongation du métro Spadina, à Toronto, un des plus grands projets de l'histoire du gouvernement du Canada. Je crois également que c'est le premier

projet de stimulation économique financé par le Fonds Chantiers Canada.

Le deuxième, c'est la construction du réseau de transport public Evergreen, en Colombie-Britannique, qui vient tout juste de s'amorcer. Encore une fois, c'est un projet très stratégique permettant l'accès au Lower Mainland.

Parmi les plus petits projets, on retrouve de tout. Je pourrais vous en dresser une liste. Certaines municipalités ont choisi de se procurer des autobus, alors que d'autres ont introduit des droits de passage. Certaines autres ont adopté des panneaux de signalisation pour le transport en commun, lesquels donnent la priorité de passage aux autobus aux feux de circulation. Des innovations ont également été apportées sur le plan des réseaux de transport intelligents.

Ici même, à Ottawa, les usagers ont pu remarquer au cours de la dernière année que le réseau utilise beaucoup plus de technologie. Par exemple, les arrêts d'autobus sont maintenant annoncés et elles sont également affichées sur des écrans à DEL. De plus, les usagers peuvent composer un numéro de téléphone propre à l'arrêt où ils se trouvent afin de connaître l'heure d'arrivée du prochain autobus.

Donc, le plan finance une panoplie de projets.

• (1555)

M. Blake Richards: Ce que vous dites, essentiellement, c'est que les municipalités n'ont eu aucune difficulté à trouver des projets qui convenaient à leurs besoins. Ceux que vous venez de mentionner concernent le transport en commun. C'est ce que je voulais savoir. Bien entendu, d'autres municipalités ont choisi de nombreux autres projets très utiles et plus prioritaires à leurs yeux, mais il me semble que bon nombre ont réussi à définir clairement leurs besoins en transport public et qu'elles ont mis en oeuvre des projets très novateurs pour y répondre.

Le gouvernement fédéral n'a certainement pas eu besoin de leur dire comment ou dans quels projets investir leur argent. Je crois qu'elles ont pu élaborer des projets liés au transport en commun très utiles. Êtes-vous d'accord avec moi?

M. Taki Sarantakis: Absolument, et les données empiriques le confirment. Nous avons environ 15 catégories d'investissement, et le transport en commun figure toujours parmi les deux premières. D'ailleurs, beaucoup de municipalités ont choisi d'investir dans le transport en commun tout l'argent de leurs fonds de la taxe sur l'essence.

Même s'il y a plusieurs programmes globaux, le transport en commun figure toujours parmi les plus populaires.

M. Blake Richards: Je suis heureux que vous ayez mentionné la taxe sur l'essence, car c'est le prochain sujet que je voulais aborder.

J'ai toujours cru qu'un programme comme celui de la taxe sur l'essence était une excellente façon pour le gouvernement d'investir en infrastructure. Évidemment, comme nous l'avons tous deux souligné, cet argent permet aux municipalités d'établir une liste de priorités pour leurs projets. Elles peuvent utiliser ce fonds pour prendre des décisions à long terme. Sachant qu'elles ont accès à ce fonds prévisible, elles peuvent fixer leurs priorités en fonction de celui-ci et établir des plans d'avenir.

Nous vivons dans un pays très diversifié comptant des régions et des communautés différentes. Nous avons de grandes villes, ainsi que de très petites localités qui ont elles aussi des besoins en matière de transport en commun, mais des besoins bien différents.

Prenons, par exemple, ma circonscription. Je représente de nombreuses petites localités. Bon nombre d'entre elles comptent des navetteurs qui se rendent à Calgary. Elles ont trouvé des moyens pour les aider. Cependant, ces solutions sont bien différentes de celles que l'on retrouverait à Toronto ou à Vancouver. Elles ont fixé leurs priorités, comme le ferait une grande ville avec des priorités différentes, par exemple, une ligne de métro permettant d'accéder à une communauté plus grande.

Êtes-vous d'accord avec moi que c'est là une utilisation logique de ce type de fonds?

M. Taki Sarantakis: Oui. La philosophie derrière la conception des programmes a toujours été qu'il faut que les partenaires nous fassent part de leurs priorités pour savoir ce qu'il faut financer. Nous adoptons cette façon de faire au lieu de leur donner une liste de ce que nous avons l'intention de financer et d'attendre qu'ils nous fassent parvenir leurs projets.

Encore une fois, étant donné que nous cherchons vraiment à rentabiliser le financement fédéral, chaque dollar investi par le fédéral génère normalement au moins un dollar, mais le rendement est plus souvent de deux dollars par dollar investi. Il faut vraiment que ce soient les priorités des villes, parce que ce n'est pas juste de leur faire assumer une facture pour quelque chose qui n'est pas leur priorité.

M. Blake Richards: Tout à fait. Eh bien, je suis certainement...

Le président: Je dois vous interrompre là. Je cède la parole à M. Albas.

M. Dan Albas (Okanagan—Coquihalla, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de leur présence et de leur exposé.

Dans votre exposé, il est écrit que le gouvernement du Canada a investi, depuis 2006, des sommes sans précédent dans les transports en commun. En effet, le gouvernement a investi environ 5 milliards de dollars dans le cadre des programmes fédéraux d'infrastructure dans des priorités régionales et locales au Canada en matière de transport en commun.

Dans une note d'information que vous nous avez fait parvenir à la suite d'une de nos séances, il est écrit que les investissements fédéraux se limitent aux dépenses d'immobilisations des systèmes de transport en commun. Dans les divers programmes fédéraux d'infrastructure, les coûts de fonctionnement, soit les salaires, l'essence et l'entretien, sont inadmissibles à un remboursement, peu importe le domaine, y compris le transport en commun. Ce sont les villes qui payent la majorité des coûts à même leurs revenus tirés des impôts fonciers ou de la vente de billets.

Pourriez-vous nous expliquer la raison d'être de cette position? Est-elle de nature constitutionnelle, est-elle propre à Transports Canada ou est-ce autre chose?

● (1600)

M. Taki Sarantakis: En gros, je crois qu'il y a deux raisons qui expliquent pourquoi le gouvernement fédéral a évité par le passé d'inclure les coûts de fonctionnement.

Premièrement, cela permet d'introduire une certaine discipline dans le système. Si après la réalisation du projet c'est la collectivité qui est responsable de son fonctionnement et de son entretien, elle va concevoir un système proportionnel à la taille de ses besoins. S'il lui faut vraiment seulement 7 autobus, elle n'en demandera pas 25, parce qu'elle devra assumer les divers coûts de fonctionnement, comme l'essence, l'entretien, les conducteurs et les salaires. Bref, cette position permet d'introduire une certaine discipline.

Deuxièmement, avec les coûts d'immobilisations, c'est très facile de dire ce qui est additionnel et ce que nous aurions fait de toute façon. Avec les coûts de fonctionnement et les salaires, ce l'est beaucoup moins. Par exemple, nous avons des villes qui disent vouloir réaliser un projet, mais seulement en faisant appel à leurs propres ingénieurs. Notre réaction par rapport à cette situation est de leur demander comment nous allons déterminer exactement ce que vous auriez autrement payé.

Nous ne voulons pas nous retrouver dans une situation où nous substituons des fonds fédéraux à d'autres fonds publics. Cette pratique utilisée dans le cadre d'anciens programmes gouvernementaux a été critiquée par la vérificatrice générale. Notre capacité de prouver que les investissements fédéraux sont vraiment additionnels est beaucoup plus facile avec les coûts d'immobilisations que les coûts de fonctionnement.

M. Dan Albas: Merci.

Vous avez parlé d'introduire une discipline dans le système et de la maintenir. Il est aussi écrit que c'est important de nous assurer que les critères pour obtenir des fonds fédéraux ne retardent pas l'entretien nécessaire de l'infrastructure. Étant donné que les villes possèdent et exploitent la majorité des systèmes de transport en commun au Canada, elles prennent d'importantes décisions concernant l'affectation des fonds d'exploitation.

Selon ce que je comprends de ces propos, nous semblons dire qu'il y aura des coûts à long terme et que nous ne voulons pas que l'entretien dans le cadre d'un projet que nous aidons à financer soit reporté à plus tard au point où le tout est rendu inadéquat et nécessite d'autres formes de financement. Est-ce juste?

M. Taki Sarantakis: C'est exact. Nous ne voulons pas que les collectivités négligent l'entretien de leurs biens dans l'espoir qu'un futur programme en couvre une portion. Nous voulons d'une infrastructure vraiment proportionnelle à la taille de la collectivité et d'une infrastructure dont la collectivité pourra assumer l'entretien. Nous ne voulons pas que les collectivités construisent plus qu'il ne leur en faut ou qu'elles construisent une infrastructure qu'elles ne seront pas capables d'exploiter et d'entretenir.

M. Dan Albas: Cela revient à votre précédent point, à savoir que c'est très important pour les collectivités non seulement de faire part de leurs priorités, mais aussi de s'assurer que c'est réalisable et viable à long terme. J'imagine que si vous n'établissez pas de dialogue sur l'aménagement urbain avec les collectivités pour leur permettre de vous proposer des projets, nous ne retrouverons pas une telle discipline et une telle vision à long terme. Est-ce juste?

M. Taki Sarantakis: Oui. Encore une fois, c'est plus facile de réaliser un projet si c'est la collectivité qui le propose au gouvernement que si c'est le gouvernement qui dicte ses critères aux collectivités. Dans un pays aussi vaste que le Canada qui a de nombreuses régions différentes et des villes, comme le Grand Toronto, qui comptent jusqu'à cinq millions d'habitants et des hameaux et villages de deux ou trois douzaines d'âmes, c'est très difficile de réussir à tout inclure dans un programme.

M. Dan Albas: Je suis certain que j'arrive à la fin de mon temps de parole, mais j'aimerais revenir sur la taxe sur l'essence. L'une des choses que j'entends dans ma région en discutant avec des représentants des administrations locales, c'est que lorsqu'ils regardent la taxe sur l'essence...

Premièrement, ils sont très heureux de la décision du gouvernement de rendre permanente la taxe sur l'essence, parce qu'ils en avaient déjà fait la demande par le passé. Cela assure un financement stable. Je n'ai jamais entendu ces administrations locales parler de l'inflation. Cependant, ils aimeraient voir encore plus de flexibilité en milieu rural. Par exemple, ils aimeraient pouvoir non seulement entretenir les routes, mais aussi installer des lampadaires pour améliorer la sécurité routière, pas seulement la route. C'est seulement une recommandation.

Pour en revenir à la diligence raisonnable d'un projet, dans la note d'information, vous avez dressé la liste des divers éléments que le gouvernement fédéral évalue, lorsqu'il décide d'établir un partenariat avec une ville ou une province dans le domaine du transport en commun. Ces éléments comprennent l'amélioration des déplacements, la réduction de la congestion, l'amélioration de l'accès au transport en commun, l'augmentation du nombre d'utilisateurs du transport en commun, l'augmentation de la part modale du transport en commun, la réduction du temps des trajets, l'amélioration de la sécurité des passagers du transport en commun et des autres usagers, l'amélioration de l'efficacité opérationnelle, la réduction des émissions de polluants atmosphériques et l'augmentation de l'aménagement axé sur le transport en commun.

Dans ma région, les gens veulent toujours améliorer la sécurité des usagers, particulièrement en milieu rural; ils veulent aider à rendre le système plus fonctionnel. Encore une fois, comme je l'ai dit, nous voulons nous assurer de bien éclairer les rues, etc. Pouvez-vous nous parler d'un projet qui a réellement amélioré la sécurité des usagers?

•(1605)

M. Taki Sarantakis: Puis-je répondre de manière plus générale?

M. Dan Albas: Certainement.

M. Taki Sarantakis: La sécurité est très importante, et nous avons des règles spéciales à ce sujet. Par exemple, pour ce qui est du financement de base pour les provinces et les territoires, nous permettrons à une ville de faire une demande de financement pour des raisons de sécurité urgentes, même s'il ne s'agit pas de coûts d'immobilisations.

En ce qui concerne la sûreté du transport en commun, nous aidons normalement dans les domaines de l'éclairage et des communications. Si la situation l'exige, c'est important que les conducteurs

d'autobus ou les répartiteurs puissent communiquer avec la centrale ou le service de police.

Comme vous le savez, l'équipement de communication et de surveillance, dont les coûts diminuent, est de plus en plus présent dans notre société. Donc, beaucoup de villes surveillent maintenant leurs systèmes de transport en commun en direct sur le Web, principalement pour des raisons de sécurité.

Le président: Merci.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le président, je présume que nous poursuivrons la séance, n'est-ce pas?

Le président: C'est au comité d'en décider. Nous traverserons la rivière, lorsque nous arriverons au pont.

Mme Olivia Chow: D'accord.

Merci de votre présence.

Seriez-vous d'accord avec la création d'un fonds unique pour l'infrastructure et le transport en commun? Beaucoup de collectivités veulent savoir le montant exact et demandent la création d'un fonds distinct pour le transport en commun indépendant du fonds pour l'infrastructure. Qu'en pensez-vous?

M. Taki Sarantakis: En tant que fonctionnaire, je n'ai pas d'opinion à proprement dit...

Mme Olivia Chow: Oh?

Des voix: Oh, oh!

M. Taki Sarantakis: ...mais je peux vous dire que le gouvernement gère actuellement le fonds comme s'il s'agissait d'un fonds fourre-tout. Les villes peuvent faire des demandes de financement pour une multitude d'éléments couverts par le fonds, y compris le transport en commun. Par le passé, c'est ce domaine qui trônait en tête, en première ou deuxième place, pour le nombre de demandes de financement.

Dans notre examen des témoignages que nous avons reçus, peu de gens nous ont fait part de cette demande. Encore une fois, si le transport en commun fait partie des priorités, c'est ce qui sera financé. Si cela n'en fait pas partie, on peut demander du financement pour autre chose.

Mme Olivia Chow: Si une ville ou une province vous remet une liste de projets classés en ordre de priorité, dans quelle proportion acceptez-vous la liste telle quelle? Vous arrive-t-il de dire que vous ne financerez pas le premier projet, parce que vous ne l'aimez pas, mais que vous financerez le quatrième, parce qu'il vous plaît davantage?

M. Taki Sarantakis: Pour la plupart des collectivités, tout dépend du programme.

Mme Olivia Chow: Il est question des collectivités et des provinces.

M. Taki Sarantakis: Oui. Dans le volet sur les collectivités de Chantiers Canada, les villes ont seulement le droit de présenter une demande à la fois. Encore une fois, les collectivités nous font part à ce moment de leur priorité absolue.

Mme Olivia Chow: Je faisais allusion au transport en commun.

•(1610)

M. Taki Sarantakis: Oui, si la priorité est le transport en commun, ce sera ça.

Mme Olivier Chow: D'accord.

M. Taki Sarantakis: Donc, en ce qui concerne le fonds de la taxe sur l'essence, comme vous le savez, les collectivités...

Mme Olivia Chow: Je ne parle pas de ce fonds; je parle de Chantiers Canada.

M. Taki Sarantakis: D'accord, mais Chantiers Canada compte deux composantes.

Mme Olivia Chow: Si la province et les municipalités vous font parvenir ensemble une liste de projets, acceptez-vous cette liste dans 90 p. 100 des cas? Selon vous, dans quelle proportion y a-t-il un classement erroné?

M. Taki Sarantakis: Dans le cadre du volet sur les grandes infrastructures de Chantiers Canada, dont je crois que vous êtes en train de parler...

Mme Olivia Chow: Oui.

M. Tari Sarantakis: ...nous négocions avec les provinces et les collectivités. Chaque province a une somme qui lui est consacrée, et nous négocions principalement avec les provinces pour déterminer ce que nous allons faire.

Mme Olivia Chow: Croyez-vous que les collectivités devraient avoir le droit de participer à ces négociations?

M. Taki Sarantakis: Les villes y participent souvent, mais l'argent est d'abord remis à la province. Ensuite, nous discutons des priorités.

Mme Olivia Chow: Comment décidez-vous, au cours des négociations avec la province, les projets qui selon vous...? J'aimerais connaître vos critères précis, par exemple, pour dire qu'un tramway est mieux qu'un autobus ou un métro.

M. Taki Sarantakis: De manière générale, les projets qui sont financés en premier sont ceux qui sont prêts à l'être. Nous recevons des projets qui se trouvent à diverses étapes. Certains sont complets, à savoir que les autorités ont réalisé leur montage financier, les

ouvrages de génie civil et les évaluations environnementales. Ces projets sont prêts à être lancés.

À l'opposé, des gens nous arrivent avec des projets qui ressemblent davantage à un concept qu'à un projet. Les ouvrages de génie civil et les évaluations environnementales n'ont pas été réalisés. Les autorités n'ont pas encore terminé l'élaboration de leur montage financier.

Bref, nous mettons l'accent sur les projets qui ont le plus de chances d'être réalisés au cours de la durée de vie de nos programmes. Je vous rappelle que nos programmes viennent à échéance, et certains projets, dont parfois des projets de transport en commun, sont très imposants et sont loin d'être prêts à être...

Le président: Je dois interrompre la séance, puisqu'il faut aller voter.

Allez-y, monsieur Richards.

M. Blake Richards: Monsieur le président, je propose d'ajourner la séance. J'ai l'impression qu'après le vote il ne nous restera que très peu de temps. Je sais que nos témoins sont des fonctionnaires, et la dernière chose que je souhaite, c'est qu'ils nous attendent ici plus d'une heure, au lieu de servir la population canadienne.

Le président: M. Richards propose d'ajourner la séance.

Mme Olivia Chow: Puis-je faire un commentaire à ce sujet?

Le président: Cette motion ne peut malheureusement pas faire l'objet d'un débat, parce que c'est une motion sans préavis.

Je mets la question aux voix. Tous ceux qui sont en faveur...

Mme Olivia Chow: Je demande un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

Le président: On demande un vote par appel nominal.

(La motion est adoptée par 7 voix contre 4.)

Le président: 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>