



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des finances

FINA • NUMÉRO 048 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 8 octobre 2014

Président

M. James Rajotte

Comité permanent des finances

Le mercredi 8 octobre 2014

•(1530)

[Traduction]

Le président (M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC)): La 48^e séance du Comité permanent des finances est ouverte.

Selon notre ordre du jour, conformément à l'article 83.1 du Règlement, nous poursuivons nos consultations prébudgétaires 2014.

Je tiens à remercier tous les témoins de notre premier groupe d'être ici pour amorcer la discussion.

Chers collègues, nous avons deux groupes de témoins à entendre et nous avons également des votes; notre temps sera donc un peu limité pour notre deuxième groupe.

Nous accueillons aujourd'hui M. Mark Laroche, du Conseil des aéroports du Canada; M. Ron Gentle, de l'Association canadienne de l'électricité; M. Bard Golightly, président de l'Association canadienne des constructeurs d'habitations; M. Brad Woodside, président de la Fédération canadienne des municipalités et maire de Fredericton, dans la province de Mike Allen; M. Jeff Lehman, président du Large Urban Mayors' Caucus of Ontario et maire de la ville de Barrie.

Soyez les bienvenus et merci infiniment d'être avec nous. Vous aurez chacun cinq minutes pour nous présenter votre déclaration préliminaire, après quoi nous passerons aux questions des membres du comité.

Nous allons commencer par M. Laroche, s'il vous plaît.

M. Mark Laroche (directeur, président et chef des opérations, Administration de l'aéroport international d'Ottawa, Conseil des aéroports du Canada): Monsieur le président, mesdames et messieurs, je suis ici aujourd'hui à titre de directeur représentant le Conseil des aéroports du Canada, qui compte 45 exploitants d'aéroports parmi ses membres. Nous sommes un élément clé de la sécurité pour plus de 90 % des vols commerciaux de transport de passagers au pays.

Au quotidien, je suis également président et chef de la direction de l'aéroport d'Ottawa.

[Français]

Je suis reconnaissant d'avoir la possibilité de préciser notre proposition prébudgétaire. En vertu du temps qui m'est alloué, je mettrai l'accent sur le thème général de cette proposition, soit l'impact du financement des services gouvernementaux aux aéroports sur notre capacité à satisfaire les attentes des passagers et sur notre capacité concurrentielle.

[Traduction]

Certains pays ont de la difficulté à financer adéquatement leurs infrastructures de transport aérien. Au Canada, nous sommes en bonne posture. Il y a 20 ans, nous avons adopté un modèle qui a fait

passer le fardeau financier du gouvernement aux voyageurs, qui financent maintenant en grande partie l'industrie.

Or, la vérification de sécurité demeure en partie la responsabilité du gouvernement. Pour financer l'activité de vérification de sécurité, le gouvernement impose un droit aux voyageurs aériens, malgré le fait que l'industrie de l'aviation est une question nationale et que les coûts de la sécurité ne devraient pas être assumés par un seul secteur.

Le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, payé par les passagers, est destiné à financer l'ACSTA, la société d'État chargée de la vérification de sécurité. Nous croyons comprendre que les droits perçus entre 2010 et 2013 s'élèvent à 1,8 milliards de dollars. Ces sommes sont versées dans le fonds général du gouvernement, mais il est plutôt difficile pour le CAC de déterminer quelle proportion du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien va à l'ACSTA, et si elle reçoit toutes les sommes nécessaires à sa mission.

Selon le Conseil national des lignes aériennes du Canada, entre 2010 et 2013, des surplus accumulés de 136 millions de dollars n'ont pas été versés à l'ACSTA. Autrement dit, le CAC est d'avis que la croissance de l'ACSTA n'a pas été financée adéquatement, au détriment des voyageurs qui continuent de subir des retards et des temps d'attente plus importants.

Le CAC aimerait également qu'un autre partenaire essentiel des aéroports, l'Agence des services frontaliers du Canada, reçoive des ressources suffisantes. Avec l'ASFC, nous cherchons à optimiser l'expérience des voyageurs au moyen de programmes novateurs comme les bornes du contrôle frontalier automatisé. Ces bornes ont été installées dans nos principaux aéroports, qui y ont investi des millions de dollars, afin d'améliorer l'expérience des passagers.

De même, partout dans le monde, les pays collaborent aux programmes des voyageurs fiables, qui permettent aux gouvernements de renforcer la sécurité avec moins de ressources en portant surtout leur attention sur les voyageurs qui représentent le plus grand risque. Nos partenaires gouvernementaux à Transports Canada ont besoin que ces initiatives soient soutenues.

Actuellement, les statistiques sur notre capacité de vérification et de traitement des passagers durant les périodes de pointe ne peuvent tout simplement pas rivaliser avec celles des États-Unis et de l'Europe.

Notre mémoire porte également sur d'autres enjeux. Nous demandons une révision des règles fédérales de financement des infrastructures qui excluent les projets des petits aéroports du Réseau national des aéroports du financement offert par le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Ces petits aéroports devraient être admissibles au financement comme n'importe quelle autre entité.

Nous demandons également depuis longtemps la mise en place de boutiques hors taxes à l'arrivée, semblables à celles d'un nombre croissant d'aéroports dans le monde. Cela permettrait non seulement d'améliorer l'expérience des passagers, mais aussi de récupérer des ventes, de créer des emplois, de réduire la masse opérationnelle des appareils et d'améliorer les temps d'escale. En réalité, cette initiative n'a que des avantages.

Je terminerai en abordant la question de la compétitivité des coûts. La décision prise plus tôt cette année par la province de l'Ontario d'augmenter la taxe sur les carburants est symptomatique d'un problème plus important au Canada. On refille les coûts aux voyageurs aériens. Il est grandement nécessaire d'effectuer une évaluation approfondie des effets négatifs de ces nombreuses taxes et droits sur les tarifs aériens au Canada, comparativement aux États-Unis.

Sunwing, une compagnie aérienne canadienne, a annoncé que ses avions partiraient de l'aéroport frontalier de Buffalo et non d'un aéroport canadien pour transporter des Canadiens vers au moins deux destinations du Sud. Si cela ne nous alarme pas, que nous faudra-t-il? Il est temps de s'attaquer au lourd fardeau des taxes et droits du gouvernement qui ciblent expressément le transport aérien. De plus, au niveau fédéral, nous avons également le loyer des aéroports; nous appuierions certainement les mesures visant à reconsidérer ou à réviser le fardeau de 290 millions de dollars que l'on refille actuellement aux voyageurs.

Je terminerai par quelques réflexions. L'aviation est un important catalyseur de l'activité économique au Canada. C'est une industrie qui s'autofinance, et plus encore. Le fait est que l'aviation permet au Canada de participer plus activement à l'économie mondiale. Il nous faut reconnaître le rôle que joue l'industrie. Il nous faut arrêter la migration vers les aéroports situés au sud de la frontière. Il nous faut réduire les taxes et les droits imposés au transport aérien afin de demeurer compétitifs.

Notre industrie aérienne doit inciter les Canadiens à voyager à partir des aéroports canadiens. Il nous faut une industrie concurrentielle qui favorise la croissance du tourisme et du nombre de voyageurs internationaux au pays, ce qui se traduira par d'importantes retombées économiques pour le Canada et le gouvernement.

• (1535)

Merci.

[Français]

Le président: Je vous remercie de votre présentation.

[Traduction]

Nous allons maintenant entendre M. Gentle, s'il vous plaît.

M. Ron Gentle (chef de la sécurité, Hydro One Inc., Association canadienne de l'électricité): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité, de me donner l'occasion de vous parler aujourd'hui des recommandations de l'Association canadienne de l'électricité pour le budget de 2015, en particulier du fait qu'elles permettront d'assurer la sécurité et la prospérité des collectivités en soutenant et en préservant les infrastructures essentielles.

Je suis le chef de la sécurité d'Hydro One. Avant de travailler à Hydro One, j'ai été membre de la Police provinciale de l'Ontario durant 31 ans; j'y ai occupé divers postes, le dernier étant celui de commandant de la section du soutien aux enquêtes. Je connais donc très bien les difficultés liées à la sécurité de nos collectivités et des infrastructures essentielles.

Je traiterai de la recommandation 6 de la proposition prébudgétaire de l'ACE. Francis Bradley, vice-président, Élaboration des politiques, qui m'accompagne aujourd'hui, prendra la relève pour vous parler des autres.

Le secteur de l'électricité, qui fait partie du secteur de l'énergie et des services publics, est l'un des 10 secteurs des infrastructures essentielles du Canada, comme l'indique Sécurité publique Canada. Dans la recommandation 6, l'ACE propose deux mesures visant à accroître la protection des infrastructures électriques essentielles.

Sur le plan cybernétique, l'ACE recommande dans le budget de 2015 un financement accru du Centre canadien de réponse aux incidents cybernétiques de Sécurité publique Canada, ou CCRIC, un centre de coordination national qui facilite l'échange de renseignements, le soutien et les conseils en matière de prévention, d'atténuation, de préparation, d'intervention et de rétablissement en cas d'incidents cybernétiques. L'augmentation des capacités du CCRIC lui permettrait d'être davantage en mesure de soutenir la protection des installations essentielles contre les cybermenaces croissantes et de plus en plus complexes.

L'autre recommandation porte sur le problème croissant des vols de cuivre commis dans les installations électriques. Récemment, des voleurs se sont introduits dans un poste de transformateur sous tension pour voler des câbles de mise à la terre et des composants en cuivre. Une explosion s'est produite et a grandement endommagé l'installation. Si une personne s'était trouvée là, elle aurait pu subir de graves blessures.

Il en coûte des dizaines de millions de dollars pour réparer un poste où l'on a volé du cuivre pour une valeur de quelques milliers de dollars. L'accusation la plus courante pour ce type d'incident est un vol d'une valeur inférieure à 5 000 \$ — à peu près la valeur marchande du cuivre volé —, soit la même accusation que dans le cas du vol d'une bicyclette.

L'ACE demande la modification du Code criminel afin de créer de nouvelles peines plus proportionnelles aux nombreuses répercussions de ces crimes. Nous avons fait circuler des exemplaires du document d'orientation de l'ACE qui a été publié plutôt cette année afin de vous fournir des renseignements supplémentaires sur la question.

Francis.

[Français]

M. Francis Bradley (vice-président, Élaboration des politiques, Association canadienne de l'électricité): Merci, Ron.

Je vais maintenant vous présenter un aperçu de nos autres recommandations.

Premièrement, le budget de 2015 doit s'engager de manière soutenue et à long terme à l'égard de l'efficacité énergétique. En plus d'avoir un effet positif sur le budget des ménages, l'efficacité énergétique rehausse la compétitivité des entreprises et de l'industrie, en plus d'être une option rentable pour réduire les émissions.

L'ACE recommande que le budget de 2015 renouvelle le financement de l'Office de l'efficacité énergétique, afin que ce dernier puisse continuer à exercer un leadership en matière d'efficacité énergétique.

• (1540)

[Traduction]

La recommandation 2 porte sur le renouvellement, dans le budget de 2015, du financement permettant de poursuivre les activités de R-D dans des secteurs qui appuient les capacités d'une infrastructure de réseau moderne.

Le Bureau de recherche et de développement énergétiques de Ressources naturelles Canada, le Fonds pour l'énergie propre et l'Initiative écoÉNERGIE sur l'innovation sont de précieux outils pour financer et faire avancer les projets d'innovation dans les technologies énergétiques, de R-D et de démonstration dans des secteurs clés. Nous aimerions que cet important travail se poursuive.

La prochaine recommandation porte sur le renouvellement du financement de la plateforme d'adaptation aux changements climatiques de Ressources naturelles Canada au-delà de 2015. La plateforme d'adaptation est un forum de collaboration sur les priorités en matière d'adaptation aux changements climatiques qui fournit aux décideurs et aux principales industries les outils et les renseignements dont ils ont besoin.

Le président: Il vous reste une minute.

[Français]

M. Francis Bradley: La recommandation n° 4 indique qu'il faut continuer de soutenir l'harmonisation de la réglementation avec les États-Unis, afin d'améliorer les réseaux électriques nord-américains intégrés.

[Traduction]

Notre dernière recommandation porte sur l'intégration des véhicules électriques. Nous demandons au gouvernement fédéral de fixer des objectifs relativement à l'intégration de véhicules électriques au parc automobile fédéral et de renouveler le financement du programme Partenariat automobile du Canada du ministère de l'Industrie.

[Français]

Les recommandations de l'ACE pour le budget de 2015 correspondent aux principaux sujets de consultation du comité, ainsi qu'au rapport fondateur publié plus tôt cette année par notre association intitulé « Vision 2050: L'avenir du réseau électrique du Canada ». Ce rapport souligne le besoin urgent de prendre les mesures nécessaires si le Canada souhaite maintenir la fiabilité, le caractère abordable et la durabilité de son réseau électrique.

[Traduction]

Nous avons fait circuler des exemplaires du sommaire de Vision 2050 afin que vous puissiez le consulter, et nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie de votre exposé.

Nous allons maintenant entendre le représentant de l'Association canadienne des constructeurs d'habitations.

M. Bard Golightly (président, Association canadienne des constructeurs d'habitations): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Bard Golightly et je suis directeur de l'exploitation du Groupe Christenson à Edmonton, en Alberta. Nous sommes une entreprise d'expansion domiciliaire. Je parle aujourd'hui au nom de tous mes collègues de l'Association canadienne des constructeurs d'habitations.

L'Association canadienne des constructeurs d'habitations représente plus de 8 500 entreprises membres de l'industrie de la

construction de nouvelles habitations, de la rénovation domiciliaire et des projets d'habitation d'un océan à l'autre. Notre industrie génère chaque année plus de 120 milliards de dollars en activités économiques et procure de l'emploi à plus de 900 000 Canadiens, contribuant ainsi directement à la prospérité économique des familles et des collectivités du pays.

J'aimerais d'abord vous parler de l'importance de l'investissement fédéral en infrastructure sur le plan du caractère abordable des nouvelles habitations. Le nouveau plan Chantiers Canada est important pour les constructeurs d'habitations, nos clients et nos collectivités. Il est particulièrement important parce que l'investissement fédéral en infrastructure permet de réduire les coûts imposés aux acheteurs de nouvelles habitations et perçus au moyen des taxes municipales de lotissement, qui font beaucoup grimper le prix des nouvelles maisons et qui font malheureusement partie des nouveaux facteurs de base du marché.

L'ACCH se réjouit de l'investissement vigoureux du gouvernement dans les infrastructures municipales essentielles comme les routes, le transport en commun et les systèmes d'aqueduc et d'égout, et elle préconise des investissements soutenus à ce chapitre.

Dans les collectivités prospères, les nouveaux ménages, en particulier les jeunes familles et les nouveaux Canadiens, doivent pouvoir accéder au marché de l'habitation et devenir propriétaires. Malheureusement, ce sont ces jeunes Canadiens et ces familles, ceux qui sont les plus touchés par le ralentissement économique, qui ont de plus en plus de difficulté à avoir accès à la propriété.

Les jeunes acheteurs qui commencent leur vie active sont les plus aptes à assumer la responsabilité d'une dette à long terme sous la forme d'un investissement immobilier, et pourtant, c'est ce même groupe qui est le plus durement touché par le resserrement des règles hypothécaires. Ces règles, auxquelles s'ajoute la difficulté d'épargner pour verser une mise de fonds, étant donné que le prix des maisons augmente beaucoup plus rapidement que les revenus, empêchent un nombre croissant de jeunes travailleurs et de jeunes familles d'avoir accès à la propriété.

La mise en oeuvre de règles hypothécaires plus restrictives visait à stabiliser le marché de l'habitation. Maintenant que cet objectif est atteint, l'ACCH estime que les acheteurs d'une première maison ont besoin et méritent qu'on leur accorde une attention particulière sur le plan des règles hypothécaires. Cela leur permettrait de réaliser leur rêve d'accéder à la propriété et favoriserait la prospérité des collectivités.

Par conséquent, l'ACCH recommande que les acheteurs qualifiés d'une première habitation aient accès à une période d'amortissement de 30 ans. Les règles actuelles exigeant qu'ils se qualifient pour un engagement hypothécaire de cinq ans sont tout à fait suffisantes pour prévenir un étirement excessif de la dette. Nous estimons que cette mesure permettrait d'ajouter environ 85 000 ménages au bassin d'acheteurs potentiels, sans coûts additionnels et sans grand risque pour le gouvernement fédéral.

À cet égard, il y a aussi la question des coûts toujours croissants qui sont imposés par le gouvernement sur l'habitation. Même si la plupart de ces coûts sont liés à d'autres ordres de gouvernement, le gouvernement fédéral pourrait améliorer l'accessibilité économique partout au pays en s'assurant que les taxes perçues par les gouvernements provinciaux et les municipalités sur les nouvelles habitations excluent la TPS. Actuellement, la TPS fédérale s'applique aux taxes, prélèvements, droits et frais sur les maisons neuves imposés par d'autres administrations, ce qui constitue une taxe sur une taxe et amplifie le niveau excessif de taxation des nouvelles habitations.

Un tel geste témoignerait de l'engagement du gouvernement fédéral à l'égard d'un niveau de taxation équitable pour les Canadiens et montrerait qu'il comprend que l'augmentation des taxes sur les nouvelles habitations réduit l'accessibilité, surtout pour les jeunes et les familles qui cherchent à accéder à la propriété.

Je terminerai avec une dernière recommandation dans le secteur clé de la rénovation domiciliaire, une industrie de 60 milliards de dollars par année qui est minée par des exploitants qui se font payer au comptant et qui se soustraient à l'impôt.

• (1545)

Le président: Il vous reste une minute.

M. Bard Golightly: Les exploitants clandestins minent les activités commerciales légitimes, nuisent aux consommateurs et font diminuer les recettes fiscales du gouvernement.

L'ACCCH recommande donc la création d'un crédit d'impôt à la rénovation domiciliaire modeste et ciblé pour lutter contre l'économie clandestine. Un crédit d'impôt fédéral permanent qui exige des preuves de dépenses des propriétaires minerait cette pratique. Comme de précédents programmes fédéraux l'ont démontré, même des mesures incitatives modestes peuvent réduire considérablement l'économie clandestine. L'élaboration minutieuse de mesures incitatives permettrait de s'assurer que les coûts sont compensés par l'augmentation des recettes fiscales. Il ne s'agit pas de créer une mesure de stimulation, mais plutôt de s'attaquer à l'économie clandestine en limitant le plus possible les répercussions financières. Une telle mesure pourrait répondre aux principales priorités stratégiques en matière socio-économique, en mettant l'accent sur les acheteurs d'une première habitation, les aînés et les personnes qui effectuent des rénovations liées à l'efficacité énergétique.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup de votre exposé.

Nous allons entendre M. Woodside, s'il vous plaît.

M. Brad Woodside (président, Fédération canadienne des municipalités): Merci beaucoup, monsieur le président.

[Français]

Mesdames et messieurs, c'est un plaisir pour moi d'être ici aujourd'hui.

[Traduction]

Je suis heureux d'être ici pour vous faire part de nos réflexions à l'égard du budget de 2015.

La Fédération canadienne des municipalités est la voix nationale des administrations municipales de toutes les régions du Canada. Nous représentons les élus de 2 000 municipalités qui servent plus de 90 % des Canadiens vivant dans de grandes villes, de petits centres urbains ainsi que dans des collectivités rurales et éloignées. Nos buts sont très simples. Nous voulons renforcer les services dont ont

besoin les familles, préserver des collectivités sûres et dynamiques, et bâtir les fondements d'une économie moderne et vigoureuse.

Nos villes et nos collectivités sont les moteurs de l'économie canadienne. Elles sont des carrefours d'innovation environnementale et sociale. Comme nous l'avons montré maintes et maintes fois, lorsque les investissements dans nos municipalités s'appuient sur un cadre stable, constant et de longue durée, ils créent de l'emploi et améliorent la qualité de vie des Canadiens. Un tel cadre a permis de lutter efficacement contre la récession et de reconstruire nos infrastructures au moyen d'un fonds de la taxe sur l'essence devenu permanent et indexé, et d'investir massivement dans de gros travaux à coût partagé pour les routes, les ponts, le transport collectif et d'autres infrastructures essentielles.

Le budget fédéral de 2015 nous offre l'occasion d'aller plus loin que des ententes ponctuelles et de nous engager enfin dans un cadre durable pour renforcer les municipalités du Canada et propulser le pays.

Les investissements dans les infrastructures locales engendrent des dividendes concrets et mesurables tout en corrigeant les plus grandes carences de notre compétitivité économique. Selon le Conference Board du Canada, chaque dollar investi dans l'amélioration des routes, des ponts et des réseaux d'eau potable et d'eaux usées entraîne une augmentation de 1,20 \$ du PIB réel.

La fédération soumettra au comité un mémoire décrivant les moyens que nous pouvons mettre en oeuvre ensemble pour créer de l'emploi et assurer la croissance de notre économie par des partenariats axés sur les infrastructures. Mais au cours de ma courte intervention aujourd'hui, j'aimerais traiter d'un enjeu d'infrastructure bien particulier: la protection des eaux canadiennes.

Le nouveau règlement fédéral sur les eaux usées nécessitera la modernisation d'un système de traitement sur quatre au Canada. Les élus municipaux appuient l'objectif de protéger les ressources en eau du Canada et l'amélioration de l'environnement qui en résultera. Les coûts requis pour mettre en oeuvre ce règlement sont cependant hors de la portée des seules municipalités.

Selon les estimations de coûts de la fédération, cette mesure fédérale nécessitera des dépenses en immobilisations de plus de 18 milliards de dollars au cours des 20 prochaines années. Cela, c'est sans compter les coûts des évaluations, des plans, puis des opérations courantes que devront supporter les municipalités. Voici un exemple qui donnera aux membres du comité une idée de l'ampleur du défi, les résidents de la circonscription de M. Saxton devront dépenser 700 millions de dollars durant les cinq prochaines années pour mettre à niveau leurs usines de traitement des eaux usées.

Messieurs Brison et Keddy, les municipalités de la Nouvelle-Écosse devront investir 218 millions de dollars, également durant les cinq prochaines années. Messieurs Rankin et Cullen, les coûts globaux de la Colombie-Britannique s'élèveront à 1,759 milliard de dollars au cours des cinq prochaines années. Et dans la province de Québec, d'où vient Mme Boutin-Sweet, 30 usines de traitement des eaux devront être remplacées durant les cinq prochaines années à un coût total estimé à 1,136 milliard de dollars.

Comme vous le voyez, c'est un grave problème.

Je sais que ce sont des chiffres considérables, mais je peux vous assurer que les municipalités ont à coeur de faire leur juste part, et c'est pourquoi nous vous proposons une solution responsable et quand même réaliste dans le contexte d'un budget équilibré.

La fédération recommande qu'un fonds dédié soit établi dans le prochain budget pour les projets de traitement des eaux usées requis afin de se conformer au nouveau règlement sur les eaux usées, et que tous les ordres de gouvernement contribuent à un plan à coût partagé. Ce partenariat représenterait des investissements fédéraux de 300 millions de dollars par année et un engagement de 20 ans pour aider à amortir les coûts d'immobilisations.

J'aimerais profiter de mes dernières minutes pour parler de la façon dont nous pouvons travailler ensemble pour faire du Canada un pays accueillant et abordable. Ensemble, nous pouvons créer des collectivités dynamiques et accueillantes où il fait bon vivre et travailler, se lancer en affaires, tisser des liens et redonner à la collectivité.

•(1550)

Le président: Il vous reste une minute.

M. Brad Woodside: Des logements abordables pour les nouveaux arrivants, les jeunes familles, les personnes de la classe moyenne et les aînés sont fondamentaux à des collectivités saines. C'est aussi logique d'un point de vue économique. Le secteur de l'habitation représente 20 % du PIB du Canada. Un système de logement stable et sûr est essentiel à la croissance collective et économique et chaque dollar investi dans le logement fait grimper le PIB de 1,40 \$.

À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral injecte 2 milliards de dollars par année dans des programmes de logement abordable et de lutte contre l'itinérance — des investissements des plus nécessaires. Toutefois, les ententes de financements arrivent à échéance les unes après les autres alors même que les déficits de réparations majeures sont en hausse constante et se répercutent sur les familles canadiennes qui habitent les 600 000 logements sociaux du pays.

Les coûts élevés auxquels font face les propriétaires de maisons et le manque de logements locatifs mettent aussi de la pression sur les familles canadiennes. Il faut protéger les investissements fédéraux faits au fil des ans dans les logements sociaux et adopter des mesures incitatives pour augmenter le parc de logements locatifs. Cela aidera les aînés vulnérables à conserver leur logement plutôt que de se retrouver dans le giron du système de santé, rendra les logements plus abordables pour le tiers des Canadiens qui louent un logement, éliminera la pression sur le marché de l'habitation et diminuera l'endettement des ménages.

Nous sommes prêts à travailler ensemble pour assurer la santé et la viabilité de notre système de logement. Le budget de 2015 offre au gouvernement du Canada une occasion en or: celle de s'imposer comme le champion des municipalités canadiennes. Nous serons heureux de collaborer avec lui afin de saisir cette occasion et de gérer les risques qui sont devant nous.

Je vous remercie de cette possibilité que vous me donnez de faire cet exposé et je dois vous dire, monsieur le président, que c'est un plaisir de vous voir ailleurs qu'à Edmonton. C'est avec plaisir que je répondrai aux questions.

Le président: C'est bien également de vous voir à Edmonton, la ville des champions.

M. Brad Woodside: Oui.

Le président: Jusqu'à maintenant, nous sommes toujours invaincus dans la LNH.

Je cède maintenant la parole à M. Lehman, maire de la ville de Barrie.

M. Jeff Lehman (président, maire, Ville de Barrie, Large Urban Mayors' Caucus of Ontario): Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs.

[Français]

Je suis le maire de la ville de Barrie.

[Traduction]

Je préside également le Large Urban Mayors' Caucus, qui comprend les maires des 26 plus grandes villes de l'Ontario, qui ont plus de 100 000 habitants. Nous représentons 67 % de la population de l'Ontario.

Tout d'abord, je trouve extrêmement encourageant que le gouvernement fédéral s'attache à bâtir des collectivités prospères et sécuritaires et qu'il reconnaisse que l'investissement dans les villes est l'un des meilleurs moyens de renforcer l'économie du pays et d'assurer la prospérité à long terme.

Plus précisément, nous aimerions vous parler aujourd'hui de la nécessité de créer des emplois, de diversifier l'économie, d'investir dans les infrastructures afin de désengorger les réseaux, de s'adapter aux impacts des phénomènes météorologiques violents et de prendre un engagement réel à l'égard du logement abordable au Canada.

Les maires des grandes villes de l'Ontario estiment que, même si tous les ordres de gouvernement travaillent à créer des emplois et à stimuler l'économie, ils le font trop souvent sans se consulter. Nous avons besoin d'une stratégie de l'emploi diverse et solide, à la fois en Ontario et dans l'ensemble du Canada.

En tant que maires, nous faisons appel à nos partenaires des gouvernements fédéral et provinciaux pour qu'ils collaborent avec les dirigeants des villes en vue d'élaborer une stratégie de l'emploi global. Cela comprend des mesures destinées à réformer le marché du travail grâce à des programmes de formation professionnelle et d'apprentissage, à repenser le système d'immigration, à coordonner le programme de commerce international entre le fédéral, les provinces et les municipalités, à investir dans les infrastructures visant les secteurs où l'économie est freinée, notamment à cause de l'engorgement des réseaux et des transports dans les plus grandes villes de l'Ontario.

Nous, les maires, convenons de la nécessité de nouveaux investissements dans la voirie et le transport en commun, à la fois dans les grands centres urbains et dans les villes de taille moyenne. L'engorgement des réseaux nous coûte des emplois et des investissements, et nous place dans une position désavantageuse au plan économique.

Nous trouvons très encourageantes les annonces de plans d'infrastructures du gouvernement fédéral. Cependant, nous ne savons pas si le financement annoncé représentera une baisse de l'aide fédérale pour cette priorité essentielle, étant donné que la répartition du financement n'est pas encore déterminée.

Nous craignons en effet que ce financement ne soit éparpillé en le mettant à disposition d'autres types d'infrastructures, tels que les pipelines. Nous encourageons vraiment le gouvernement, en prévision du budget et de sa mise en œuvre, à mettre l'accent sur les investissements qui offriront les meilleurs rendements.

Autre menace pour la sécurité de nos villes et de leurs infrastructures est le nombre croissant de phénomènes météorologiques violents. L'adaptation et le renforcement de nos infrastructures face à ces changements climatiques ne relèvent désormais plus d'une planification à long terme ou de films de catastrophe, ils répondent à un besoin immédiat.

Les inondations de l'été dernier à Toronto et Calgary ont coûté à ces villes des dizaines de millions de dollars, sans compter les coûts humains associés aux maisons détruites et aux vies perturbées. Avec des dommages qui ont coûté plus de 5 milliards de dollars, l'inondation de Calgary est la catastrophe naturelle la plus coûteuse que le Canada ait jamais connue. Le coût pour notre économie est immense et la menace pour la sécurité de nos résidents, très réelle.

Nous avons besoin d'une approche prospective qui assure que l'adaptation aux changements climatiques soit intégrée dans la planification des infrastructures et dans les prises de décision, à tous les niveaux de gouvernement.

S'il faut investir dans la voirie et la tuyauterie qui permettent à nos villes de fonctionner, nous devons également tenir compte des besoins de base des gens qui y vivent. Nous constatons en effet que le logement décent est devenu hors de prix pour les familles à revenu moyen. Pire encore, les familles à faible revenu ne peuvent pas du tout se loger et doivent attendre longtemps avant de pouvoir bénéficier d'un logement social.

Les municipalités ont besoin du soutien de la SCHL et du financement associé afin de maintenir le stock existant de logements abordables et de commencer à combler les retards et à réduire les listes d'attente dans l'ensemble de la province.

En outre, je tiens à souligner qu'il y a des approches novatrices à la propriété du logement abordable, qui peuvent être explorées dans le cadre de la politique fiscale fédérale afin d'aider les familles à faible revenu, qui pourront ainsi être fières de posséder leur logement et d'avoir des capitaux propres. Mais ce n'est que grâce à des investissements significatifs dans des projets d'immobilisations dans le secteur du logement abordable que nous pourrions commencer à régler la crise globale.

En conclusion, je tiens à dire que les défis auxquels font face les grandes villes de l'Ontario sont les mêmes que ceux auxquels sont confrontés les Canadiens dans les villes de tout le pays. Pour avancer, nous devons placer l'investissement dans les infrastructures au cœur de notre stratégie économique nationale.

Notre pays est en train de changer. Lorsque les municipalités ont été créées, un quart de la population vivait dans les villes. Aujourd'hui, on constate le phénomène inverse, les trois quarts des Canadiens vivant en ville.

Ma propre ville offre 60 services différents à la population, mais nous sommes toujours régis et financés par un cadre législatif qui remonte au XIX^e siècle. Nous n'avons tout simplement pas les outils nécessaires pour relever les défis d'aujourd'hui.

Je vais vous donner l'exemple concret de l'investissement. Les modifications apportées au régime fiscal du Canada peuvent stimuler l'investissement dans les fonds de pension ou l'investissement privé dans les infrastructures. Il s'agit d'une occasion idéale pour le gouvernement fédéral d'aider les villes à réduire leur déficit d'infrastructures.

Je vous exhorte à tenir compte de ces investissements et de ces innovations en matière de politique économique pour assurer la prospérité et la sécurité des collectivités, dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Je vous remercie beaucoup de votre temps, monsieur le président.

• (1555)

Le président: Merci beaucoup de votre exposé.

Chers collègues, nous ferons des tours de cinq minutes, car le temps presse quelque peu.

Nous allons commencer par M. Cullen.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président.

Et merci à tous nos témoins.

Monsieur Lehman, Lorsque j'ai lu le nom de votre groupe, je m'attendais à voir arriver...

Une voix: Des maires de grande taille.

M. Nathan Cullen: C'est une mauvaise blague.

Des voix: Oh, oh!

M. Nathan Cullen: Vous pourriez envisager un nouveau titre, mais...

Avez-vous une demande particulière concernant l'adaptation des villes? Vous avez cité deux exemples de répercussions des changements climatiques sur les infrastructures. Peut-être que cela m'a échappé dans votre exposé, mais est-ce que ce groupe de maires on Ontario a des attentes ou des demandes particulières dans le cadre du budget?

M. Jeff Lehman: Stratégiquement, nous serions en faveur d'investissements dans les infrastructures, notamment dans la protection contre les eaux pluviales. Cela consisterait à gérer toute la gamme des possibilités, depuis les ondes de crue jusqu'aux eaux pluviales. Pour ce qui est de l'énergie, nous pensons qu'il faut renforcer les infrastructures pour éviter les pannes qui ont suivi les tempêtes de verglas, après les inondations.

Voilà deux secteurs où il faudrait faire des investissements dans les infrastructures.

M. Nathan Cullen: Merci.

Monsieur Woodside, vous avez des chiffres approximatifs concernant les demandes que fait la fédération pour améliorer les systèmes de traitement des eaux usées. Mais s'agissant des principes, les maires canadiens sont-ils d'avis que le gouvernement fédéral a imposé de nouvelles règles entraînant des coûts, sans proposer de nouveaux budgets? Est-ce que c'est bien le point de vue de la fédération?

• (1600)

M. Brad Woodside: Je ne le pense pas, mais je dirais que les coûts à engager par les municipalités à travers le pays seront beaucoup plus importants que ce qui avait été prévu, si l'on songe à tout ce qu'il faut faire pour que les équipements soient aux normes...

M. Nathan Cullen: C'est à ce propos que vous en arrivez au chiffre de 18 milliards de dollars.

M. Brad Woodside: Oui.

M. Nathan Cullen: Ainsi, l'imposition de règles sans budget correspondant rend les choses difficiles pour les municipalités, dont les budgets sont déjà très serrés.

Corrigez-moi si je me trompe, mais est-ce que la plupart des villes ne sont-elles pas régies par des lois imposant l'équilibre budgétaire, qui les empêchent d'avoir des déficits?

M. Brad Woodside: C'est exact.

M. Nathan Cullen: Intéressant.

Ainsi, selon les chiffres approximatifs que vous nous avez fournis aujourd'hui, vous vous attendez à ce que le gouvernement fédéral assume, sur une période de 20 ans, environ un tiers des coûts des améliorations à apporter, n'est-ce pas?

M. Brad Woodside: C'est exact, monsieur.

M. Nathan Cullen: Est-ce le financement typique que l'on reçoit du gouvernement fédéral?

M. Brad Woodside: C'est un financement qui nous convient. Nous ne pensons pas qu'un niveau de gouvernement devrait avoir à assumer tous les coûts à lui seul.

M. Nathan Cullen: Nous allons avoir des excédents — on en a peut-être déjà, selon certains — et le gouvernement fédéral a toutes sortes d'initiatives de dépenses, concernant par exemple le fractionnement du revenu. Pourquoi plaidez-vous en faveur d'un financement alors que le gouvernement fédéral fait déjà des transferts vers les municipalités?

M. Brad Woodside: Eh bien, je pense que le financement en notre faveur est également dans votre intérêt. Ce que nous défendons, ce sont nos villes, et celles-ci vous appartiennent. Elles appartiennent aux députés fédéraux, aux députés provinciaux et, bien sûr, aux municipalités, mais c'est nous qui sommes tous les jours dans les tranchées. Ainsi, lorsque nous renforçons notre action, nous vous renforçons par la même occasion.

M. Nathan Cullen: La règle d'un seul contribuable...

Monsieur Golightly, j'ai une question à propos des points que vous avez soulevés. Je pense qu'il s'agit d'un souci concernant le marché du logement au sens large. Les raisons pour lesquelles l'accès à la propriété est de plus en plus difficile sont nombreuses. Certes, la situation que l'on constate par exemple à Vancouver, dans de nombreuses villes de l'Alberta et à Toronto ne reflète pas forcément la réalité que connaissent d'autres régions.

Vous vous dites inquiet des politiques récemment annoncées, qui rendent plus restrictif l'accès au marché, en particulier pour les nouveaux acheteurs. Par exemple, ne trouvez-vous pas trop restrictive l'obligation de 10 ans? Est-ce que je résume bien votre point de vue? Je ne voudrais pas déformer vos propos.

M. Bard Golightly: Je ne suis pas certain de ce que vous voulez dire à propos de cette période de 10 ans, mais pour répondre à votre question, nous constatons que le coût des maisons neuves est en hausse exponentielle par rapport aux revenus, surtout pour les nouveaux acheteurs, les acheteurs d'une première maison et les Néo-Canadiens.

M. Nathan Cullen: Certains diront que, dans le passé, les règles qui étaient trop laxistes faisaient augmenter radicalement le prix des logements. Quelqu'un peut-il soutenir — et j'imagine que c'est ce que je suis en train de faire — qu'en assouplissant davantage les règles, on ne ferait qu'aggraver le problème?

M. Flaherty est intervenu souvent à ce sujet. Il a en fait téléphoné à des banques pour leur signaler que leurs taux étaient trop souples, ce qui favorisait la création d'une bulle immobilière sur le marché.

M. Bard Golightly: Oui, nous recommandons d'adopter une approche judicieuse dans le cadre de laquelle nous ciblons le groupe qui a besoin d'intégrer le marché.

Les gens doivent être admissibles. Ils doivent continuer de respecter la règle des cinq ans. Nous ne parlons pas de réduire leur capacité de rembourser la dette. Il est question ici de leur capacité d'intégrer le marché. Des gens sont exclus jusqu'au début de la trentaine. Nous ne suggérons pas d'assouplir toutes les règles du financement hypothécaire. Nous disons qu'il faut cibler des groupes.

M. Nathan Cullen: Cibler... D'accord.

Merci, monsieur Golightly.

Le président: Merci beaucoup. Merci, monsieur Cullen.

Monsieur Saxton, on vous écoute.

M. Andrew Saxton (North Vancouver, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Mes premières questions s'adresseront au Conseil des aéroports du Canada.

Comme je voyage souvent, j'ai remarqué que les files d'attente aux contrôles de sécurité dans certains aéroports canadiens s'allongent au lieu de raccourcir. Je sais que d'autres aéroports dans d'autres villes ailleurs dans le monde sont beaucoup plus achalandés, mais néanmoins plus efficaces.

Comment les aéroports canadiens utilisent-ils les pratiques exemplaires d'autres aéroports pour que les files d'attente aux contrôles de sécurité puissent être réduites et que les voyageurs puissent prendre leur vol et arriver à leur destination plus rapidement?

M. Mark Laroche: Merci de cette question.

Les aéroports canadiens ne sont pas responsables du contrôle des passagers. C'est la responsabilité de l'ACSTA. Nous encourageons donc certainement l'ACSTA à se pencher sur les pratiques exemplaires.

Ce qu'elle nous dit — l'ACSTA est une société d'État — c'est qu'elle ne reçoit pas de financement pour faire face à la hausse du nombre de passagers aériens. On constate plutôt des retards accrus, et l'une de nos principales demandes, c'est que l'ACSTA dispose d'un financement adéquat pour s'adapter à la croissance.

L'ACSTA signale également qu'elle suit les règlements de Transports Canada. Elle aimerait adopter des pratiques exemplaires. Je connais une entreprise canadienne qui a une plus grande capacité. Elle ne peut pas être exploitée au Canada. Elle peut l'être à l'aéroport Schiphol. Elle peut l'être aux États-Unis, mais pas au Canada, car les règlements ne lui permettent pas d'effectuer un contrôle de la sorte.

Il y a donc différentes techniques, et nous pensons que c'est la voie que nous devons emprunter. Transports Canada et l'ACSTA doivent collaborer pour trouver des solutions, et nous les encourageons en ce sens.

Entre-temps, à court terme, les files d'attente seront très longues l'été prochain. L'ACSTA soutient que si elle n'obtient pas de fonds, il faut s'attendre à ce que des passagers rateront leur vol.

On a déjà demandé à l'aéroport de Toronto d'allouer des fonds, en puisant dans ses propres coffres, pour améliorer les délais de contrôle. On s'engage sur un terrain très glissant, car les passagers paient déjà ce frais. Si l'on demande maintenant aux aéroports de le payer, on le paiera en double.

• (1605)

M. Andrew Saxton: Bien. Passons maintenant à notre deuxième demande, à savoir de permettre aux voyageurs d'acheter des produits hors taxes à l'arrivée. J'ai remarqué qu'on le fait en Asie, et c'est très fructueux.

Dans un premier temps, c'est beaucoup plus pratique pour le voyageur, car il n'a pas à transporter des bouteilles d'alcool partout dans le monde avec lui. Il peut les acheter à son arrivée. De plus, cela donne la chance aux voyageurs de dépenser leur argent dans l'économie locale plutôt qu'à l'étranger.

Il y a toutefois des provinces qui craignent de perdre de l'argent. Comment expliquez-vous cette crainte?

M. Mark Laroche: Nous ne croyons pas que ce soit un problème et, si c'en est un, il est très mineur. De nombreuses provinces ont déjà convenu que ce n'est pas un problème.

Nous avons prévu de déployer un projet pilote dans les provinces qui accepteront, et celles qui refusent changeront leur fusil d'épaule très rapidement.

On n'empêche pas les gens d'aller acheter dans les régions des alcools provinciales. C'est une possibilité. Ils achètent déjà leur bouteille de scotch au Mexique et la ramène ici. Pourquoi ne pas leur donner l'occasion de l'acheter au Canada sans payer la taxe?

C'est une demande simple. Je pense que c'est une solution facile.

M. Andrew Saxton: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à la Fédération canadienne des municipalités.

Monsieur Woodside, si vous décidez de quitter la scène municipale, vous pourriez vous lancer dans la radiodiffusion. Vous avez certainement une voix radiophonique. C'est un compliment, en passant.

Pour votre deuxième demande, qui consiste à établir des partenariats pour apporter d'importantes mises à niveau au réseau d'assainissement, vous avez signalé à juste titre qu'il faudra des investissements considérables dans ma collectivité.

À quel genre de « partenariat » pensez-vous?

M. Brad Woodside: Nous envisageons des partenariats d'ordre financier.

Comme je l'ai dit, il n'incombe pas et ne devrait pas incomber à un seul ordre de gouvernement d'assumer ce fardeau financier. On parle de 18 milliards de dollars; c'est beaucoup trop.

Les municipalités sont disposées à faire leur part en fournissant le tiers, ce que nous faisons depuis un bon moment déjà, et cette formule des trois tiers semble être très acceptable et très fructueuse.

M. Andrew Saxton: Quel rôle pensez-vous que les partenariats public-privé peuvent jouer pour financer ces initiatives?

Le président: Veuillez être très bref, je vous prie.

M. Brad Woodside: Pas un très grand rôle.

Le président: D'accord, merci. Merci, monsieur Saxon.

Nous allons maintenant entendre M. Brison, pour cinq minutes.

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Merci beaucoup.

Nous avons récemment rencontré le maire Iveson à Edmonton, qui nous a expliqué le besoin pressant d'investir dans le traitement des eaux et des eaux usées et dans les changements climatiques. Il nous a dit que le Fonds Chantier Canada ne couvrirait qu'environ 10 % des besoins nationaux pour les mises à niveau.

Messieurs les maires Lehman ou Woodside, cela correspond-t-il à ce que vous pensez ou aux chiffres que vous avez?

M. Brad Woodside: Ce serait certainement une très petite portion. Que ce soit 10, 12 ou 15 %, ce serait très peu.

L'hon. Scott Brison: Il y a quelques années, j'ai rencontré le maire de Carbonear, à Terre-Neuve, qui a souligné que les changements climatiques endommageront les routes de Carbonear. C'est ce qui se passe en Alberta, à Fredericton et à Barrie — c'est un problème national.

Monsieur le maire Lehman, vous avez dit que nous devons investir et préparer notre infrastructure pour les changements climatiques, que nous mettons nos collectivités en péril et que nous nous exposons à des factures énormes si nous ne nous préparons pas.

C'est vraiment important. Vous dites que les investissements nous permettront d'économiser beaucoup d'argent en bout de ligne et qu'il est sensé sur le plan économique d'investir avant que ces dommages ou ces menaces empirent.

• (1610)

M. Jeff Lehman: Oui, sans contredit. L'industrie de l'assurance nous a amené, en tant que villes, à apporter ces changements, et l'on sait que lorsque les assureurs s'énervent, il y a un problème bien réel.

Lorsque des infrastructures essentielles qui tombent en panne — que ce soit des infrastructures électriques, de transports ou d'approvisionnement en eau —, cela met en suspens l'économie entière de la plus grande ville du Canada ou de Calgary pendant une semaine à cause des délais d'intervention... Les répercussions économiques de ces délais et de ce genre de dommages sont considérables.

L'hon. Scott Brison: Des mesures d'adaptation aux changements climatiques devraient-elles faire l'objet d'un poste budgétaire, pour reconnaître les investissements que nous devons effectuer et commencer à nous préparer pour assurer une saine gestion?

M. Jeff Lehman: Oui, absolument. Il ne fait aucun doute que c'est un nouveau coût pour nous tous. Les répercussions sont indéniables, d'après ce que nous avons vu partout au pays au cours des dernières années, et il nous incombe de nous y préparer.

L'hon. Scott Brison: Le logement est l'une des grandes priorités de la FCM cette année. Les besoins en matière de logements abordables n'existent pas uniquement dans les grandes villes, mais aussi dans les petites villes et les régions rurales au Canada. Le maire Dave Corkum de Kentville me l'a expliqué récemment lorsque nous nous sommes rencontrés. Les constructeurs d'habitations voient-ils une possibilité de participer à ces investissements nécessaires pour bâtir des logements abordables, et de peut-être solliciter l'aide des sociétés de placement immobilier et d'autres investisseurs institutionnels pour contribuer à combler ces besoins? Voyez-vous une possibilité de créer des emplois et de stimuler la croissance pour vos membres?

M. Bard Golightly: Je ne pense pas que la réponse soit simple. C'est lié en partie aux revenus et en partie à l'offre.

Quant à savoir si l'industrie de la construction domiciliaire sera en mesure d'offrir les services pour bâtir le produit, elle pourra sans aucun doute le faire dans une large mesure. Il faudrait cependant examiner avec soin la durabilité de ce type de logement pour qu'il soit habitable à long terme.

L'hon. Scott Brison: Certainement.

Vous avez mentionné l'efficacité énergétique. Le programme écoÉNERGIE Rénovation a-t-il aidé vos membres à l'époque? A-t-il créé des emplois parce que les gens ont décidé de rénover leur maison pour la rendre plus éconergétique?

M. Bard Golightly: Oui. Les initiatives de ce genre font plus que de simplement aider nos membres. Elles éduquent en fait les Canadiens qui veulent rendre leur maison plus abordable. Le programme a stimulé l'activité économique, tout en rendant les logements plus abordables.

L'hon. Scott Brison: Devrions-nous le rétablir? Il a été aboli depuis un bon moment. Est-ce le type de programme que nous devrions renouveler?

M. Bard Golightly: Oui.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Brison.

Nous allons maintenant entendre M. Keddy, s'il vous plaît.

M. Gerald Keddy (South Shore—St. Margaret's, PCC): Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins.

J'ai quelques questions à poser à M. Golightly.

Nous avons instauré pendant un certain moment le crédit d'impôt pour la rénovation domiciliaire. Vous avez mentionné dans vos remarques que les coûts fiscaux du crédit pour le gouvernement étaient minimes.

Je veux simplement aborder brièvement trois points que vous avez soulevés. Le premier était de protéger le caractère abordable des nouvelles constructions résidentielles. Le deuxième était de s'attaquer à l'économie clandestine dans le secteur de la rénovation domiciliaire. Le troisième était d'appuyer le perfectionnement des travailleurs spécialisés et de favoriser l'innovation dans le secteur du logement.

Ma question est la suivante: l'ancien crédit d'impôt pour la rénovation domiciliaire permettrait-il de satisfaire à ces quatre demandes? Dans un premier temps, les entrepreneurs de l'économie souterraine, dont nous ignorons le nombre... Je ne pourrais pas dire combien ils sont. Je vais vous demander de nous fournir un chiffre. Peu importe leur nombre, ils seraient obligés de se joindre à la main-d'oeuvre spécialisée... ou peut-être être de bons charpentiers, mais pas d'avoir des charpentiers spécialisés qui travaillent pour eux, et certainement pas des ouvriers charpentiers. Il contribuerait au troisième point, c'est-à-dire à favoriser l'innovation dans le secteur du logement, car les intervenants n'examinent pas la situation et ne font pas progresser le secteur.

Je vais m'arrêter là pour vous laisser du temps pour répondre.

• (1615)

M. Bard Golightly: Je crois que vous cherchez à connaître la valeur de l'économie souterraine. Nous pourrions obtenir cette information ou vous fournir notre meilleure estimation. Je suis content d'avoir l'occasion de vous faire parvenir cette information à une date ultérieure.

Vous soulevez un argument très intéressant. Le programme répondrait à tous les points que vous avez énumérés. Je n'avais pas examiné la situation sous cet angle, mais il atteindrait trois objectifs.

Je pense que l'autre aspect important, c'est qu'on offrirait de nouveau de la qualité, comme dans le passé. Nous croyons fermement que les recettes fiscales du gouvernement... Il se pourrait que le crédit n'ait pas d'incidence sur les recettes, voire qu'il augmente les recettes du gouvernement.

M. Gerald Keddy: Merci.

Vous laissez entendre que les nouvelles constructions pourraient être exemptées de la TPS. Ma question est la suivante: que demandez-vous à votre gouvernement provincial et à votre administration municipale? S'agira-t-il seulement d'une exemption et d'un dégrèvement fiscal du fédéral, mais envisagez-vous un répit fiscal de votre gouvernement provincial et de votre administration municipale également? On ne peut pas demander à un seul ordre de gouvernement de payer pour tout.

M. Bard Golightly: C'est un bon argument.

Ce que nous disons, monsieur, c'est que nous examinons une situation de taxes superposées à l'heure actuelle.

M. Gerald Keddy: Je comprends comment cela fonctionne. Que voulez-vous que les autres ordres de gouvernement fassent?

M. Bard Golightly: Tous les ordres de gouvernement doivent reconnaître cet état de fait pour éviter de superposer les taxes. Je pense que vous avez raison.

M. Gerald Keddy: Mon autre question s'adresse au Caucus des maires des grandes villes.

Monsieur Lehman, vous avez mentionné dans vos remarques le financement des pipelines — et je ne suis pas certain où vous êtes allés chercher vos informations. Il n'existe aucun programme de financement national pour les pipelines, qui sont complètement financés par des intérêts privés.

Qu'entendiez-vous par là?

M. Jeff Lehman: Nous croyons comprendre que dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, certains projets d'infrastructure nationaux pourraient inclure des projets d'infrastructures énergétiques. Qu'on me corrige si le gouvernement a apporté cette clarification.

Le président: Monsieur Keddy, vous avez 30 secondes.

M. Gerald Keddy: À ma connaissance, aucun pipeline au pays n'a été financé par l'État, mais je peux me tromper.

Ma dernière question s'adresse à l'Association canadienne de l'électricité et à sa dernière priorité, la sécurité. Nous comprenons que vos activités sont menées d'un bout à l'autre du pays et présentent des défis énormes en matière de sécurité.

Pourquoi est-ce une responsabilité fédérale?

Le président: Désolé, mais il reste très peu de temps, mais si vous le voulez, vous pouvez répondre, monsieur Bradley.

M. Francis Bradley: Certainement.

L'électricité est essentielle car elle soutient l'économie canadienne, comme on a pu le constater lors de la panne d'électricité de 2003. Lorsque votre infrastructure de base est en panne, les conséquences pour l'économie canadienne se calculent en milliards de dollars.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Keddy.

[Français]

Madame Boutin-Sweet, vous avez la parole pour une période de cinq minutes.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet (Hochelaga, NPD): Merci, monsieur le président.

Messieurs, je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Je vais m'adresser à vous en français.

Félicitations, monsieur Woodside, pour votre nouveau poste. J'espère que ça se passe bien.

En tant que porte-parole de l'opposition officielle en matière de logement, j'ai beaucoup voyagé à travers le Canada ces derniers temps pour parler aux gens et savoir quels étaient les problèmes majeurs de logement dans les collectivités. On m'a beaucoup parlé du coût des loyers et du nombre insuffisant de logements locatifs. On m'a également parlé de la pénurie générale de logements et de l'augmentation de l'itinérance.

Depuis un certain temps, la FCM demande au gouvernement fédéral de désamorcer la crise du logement.

Qu'entendez-vous par « crise du logement »? Pouvez-vous parler davantage des causes principales de cette crise?

• (1620)

[Traduction]

M. Brad Woodside: Merci beaucoup de la question.

Depuis deux décennies, le prix des maisons monte en flèche, tandis que les logements locatifs stagnent et les logements sociaux s'effritent. Le manque d'options qui s'offrent à tous les Canadiens a placé les logements abordables au cœur de nos défis économiques. Au final, c'est un défi qui peut être relevé grâce à des investissements prévisibles à long terme dans les logements et à un partenariat entre tous les ordres de gouvernement.

Je pense qu'il faut également signaler qu'un certain nombre de programmes prendront fin. Nous demandons à tout le moins de rester là où nous en sommes et de ne pas revenir en arrière car nous sommes aux prises avec un problème grave.

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Je suis parfaitement d'accord avec vous. D'ailleurs, j'ai présenté une motion à ce sujet.

Les ententes sont sur le point de prendre fin. J'ai parlé à plusieurs personnes vivant dans des coopératives et qui devront faire face à ce problème. Je vous donne deux exemples.

Dans ma propre circonscription, il y a la coopérative d'habitation L'Odyssée. J'ai parlé à ce sujet avec Mme Carole Parent. Cette femme ne peut pas travailler et elle a déjà réduit toutes ses dépenses. Sa subvention au logement va se terminer en 2016. À ce moment-là, son loyer mensuel augmentera de 200 \$ du jour au lendemain.

À Montréal, il y a aussi la coopérative d'habitation Village Cloverdale, qui se trouve dans l'arrondissement de Pierrefonds. C'est la plus grande au Canada. Pour les résidents de cette coopérative, c'est dans un an que les subventions vont prendre fin. Ce sera la fin de l'entente. Il y a 277 familles, c'est-à-dire environ 1 000 personnes qui seront touchées non seulement par la fin de l'entente, mais par la fin des subventions. Elles vont perdre leurs subventions. En moyenne, leur loyer va augmenter de 350 \$ par mois.

C'est ce qu'on observe dans tout le pays. Certaines provinces, comme le Québec, envisagent de donner un coup de main à ces gens. On ne peut tout de même pas les laisser se retrouver dans la rue. C'est du pelletage dans la cour des provinces de la part du fédéral. À un moment donné, les provinces ne pourront plus faire face à ce problème et cela va se retrouver dans la cour des municipalités.

Les municipalités pourront-elles composer avec ce problème? Si oui, comment?

[Traduction]

M. Brad Woodside: Je ne pense pas que les municipalités soient vraiment en mesure de gérer quoi que ce soit elles-mêmes, tout comme le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. La Fédération des municipalités canadiennes a pour but de créer des partenariats et d'atténuer les défis que nous avons tous, car tout retombe sur nos collectivités. C'est la meilleure façon de répondre à cette question.

Je vais m'écarter un peu du sujet, mais je tiens à dire que c'est un dossier qui me tient à cœur. Je pense que le droit à un logement abordable est un droit de la personne dans un pays tellement privilégié qu'il est insensé que tant de gens n'aient pas les moyens de se loger. Ce n'est pas juste non plus pour ceux qui dépensent une

énorme partie de leur budget pour leur logement. Ce sont là mes observations personnelles.

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Monsieur Lehman, avez-vous quelque chose à ajouter à ce sujet?

[Traduction]

M. Jeff Lehman: Merci. J'abonde dans le sens de mon collègue de Fredericton.

Une des ironies d'une économie en croissance, c'est qu'elle finit par évincer certaines personnes. En tant que maires, nous voyons dans nos villes comment les coûts de logement touchent des gens qui, jusqu'ici, n'avaient jamais eu du mal à payer leur loyer. Il peut sembler paradoxal que nous soyons aux prises avec un problème plus grave en pleine période de croissance économique, mais la pénurie des logements abordables est exacerbée par la conjoncture économique.

Je m'empresse d'ajouter que le programme peut aussi bénéficier largement de certaines modifications réglementaires et fiscales. Demander un simple financement des immobilisations n'est pas suffisant. Je crois qu'il y a des approches plus innovatrices qui permettraient d'accroître le nombre de logements abordables, voire le taux d'accession à la propriété au Canada.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Lehman.

Merci, madame Boutin-Sweet.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Allen.

M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Je remercie nos témoins de leur présence et je salue tout particulièrement M. Woodside, un compatriote du Nouveau-Brunswick.

Pour revenir à ce que disait M. Saxton, si vous aviez fait carrière à la radio, cela signifie que vous auriez bouclé la boucle, n'est-ce pas?

J'aimerais commencer par vous, monsieur Woodside. Vous avez parlé du partage des frais en trois tiers, qui constitue le mécanisme de financement traditionnel dans le contexte des infrastructures, surtout au Nouveau-Brunswick et dans d'autres municipalités.

En ce qui concerne les règlements fédéraux sur les eaux usées, entre autres, que pensez-vous des petites municipalités qui n'ont peut-être pas les moyens financiers. On trouve un certain nombre de très petites municipalités dans ma circonscription. La plus grande municipalité dans ma circonscription compte moins de 6 000 habitants, mais les collectivités sont éparpillées sur l'ensemble du territoire. Ces municipalités n'auraient probablement pas la capacité nécessaire pour remplir le critère des trois tiers, si jamais elles devaient se heurter à un grave problème.

A-t-on discuté de la façon dont une telle formule pourrait fonctionner dans le cadre du programme?

•(1625)

M. Brad Woodside: C'est une excellente question, et elle a déjà été soulevée. En fait, dans d'autres programmes axés sur la formule du partage des frais en trois tiers, cela ne signifiait pas nécessairement que les petites collectivités devaient assumer le tiers des frais pour pouvoir s'asseoir à la table des négociations. Cette éventualité a toujours été une source de préoccupation.

À mon sens, il faut porter une attention particulière aux petites collectivités qui sont dépourvues de cette capacité. Il n'y a aucun doute là-dessus. Les coûts sont très élevés et, comme on l'a dit, on ne peut être en déficit chaque année; on doit plutôt équilibrer le budget, ce qui est une bonne chose.

Toutefois, ce sera très exigeant pour les petites collectivités, et je suis très conscient de certaines des municipalités au Nouveau-Brunswick dont vous venez de parler. Dans le cas des grandes municipalités le long de la côte, le coût s'élève à plusieurs milliards de dollars, car les problèmes perdurent depuis longtemps. Il est donc grand temps que nous nous mettions à assainir l'environnement, mais pour ce faire, nous devons tous unir nos efforts.

Je le répète, monsieur Allen: l'important, c'est le partenariat. Si nous venons ici et que nous nous attendons à ce que vous vous occupiez de tout, nous n'y parviendrons pas. Nous devons tous mettre la main à la pâte, pour ainsi dire, et c'est bien ce que nous sommes prêts à faire. Il se peut que nous ayons à travailler ensemble pour venir en aide à certaines des petites collectivités qui n'ont même pas le tiers des fonds, faute de moyens financiers.

M. Mike Allen: Nous pourrions peut-être envisager un composant fédéral-provincial-territorial.

J'aimerais revenir à l'ACE parce que cela s'inscrit dans la même veine. Nous avons discuté un peu de l'atténuation des catastrophes, et les représentants de l'ACE ont parlé de l'adaptation aux changements climatiques. La portée des fonds d'infrastructure a été élargie un peu, de sorte que les catégories de projets admissibles englobent également l'atténuation des catastrophes. Dans le cas de certaines collectivités qui sont touchées, il arrive très souvent qu'elles bénéficient de ces fonds.

J'aimerais connaître la position de l'ACE sur l'atténuation des catastrophes du point de vue des infrastructures. De quoi l'ACE s'inquiète-t-elle particulièrement? Je comprends que les efforts d'atténuation des catastrophes seraient déployés, en grande partie, par les municipalités. Alors, qu'en pense l'ACE?

M. Francis Bradley: C'est une excellente question.

Dans tous les cas, les situations d'urgence surviennent dans les collectivités. Donc, en ce qui concerne les changements climatiques et l'adaptation, à ce stade-ci, notre demande porte sur la plateforme d'adaptation qui relève de Ressources naturelles Canada. Nous craignons que cette plateforme nuise à notre capacité de collaborer avec tous les intervenants et de travailler sur des approches à long terme en matière d'adaptation.

Selon nous, le problème tient à l'élimination progressive d'un certain nombre d'autres programmes que nous avons mentionnés dans notre mémoire. Le gouvernement du Canada a fait preuve de beaucoup de leadership dans l'exécution de ces activités et le financement de ces programmes. Si nous voulons être en mesure de poursuivre sur cette lancée, le gouvernement devra doubler la mise et accepter de continuer à financer ces programmes après la date limite.

M. Mike Allen: Ma dernière question s'adresse à M. Lehman. Vous avez parlé des investissements et des mesures à prendre pour stimuler les investissements privés dans les infrastructures. Pouvez-

vous m'expliquer comment on y parviendra, puisque M. Woodside a essentiellement laissé entendre que cela ne fonctionnerait pas dans tous les cas.

M. Jeff Lehman: Non, ce n'est pas une solution qui s'applique à tous les cas, mais il y a certains types d'infrastructures municipales et énergétiques qui s'y prêtent bien, particulièrement dans le cas des fonds de pension, c'est-à-dire des investissements à long terme.

La fiscalité en matière de transfert est un enjeu important. Je crois que, grâce à la réforme de certains règlements fiscaux, nous pourrions créer des mécanismes qui faciliteront ces investissements. Les fonds sont déjà là. Les investissements dans les infrastructures suscitent beaucoup d'intérêt, mais les exigences fiscales et réglementaires y font parfois obstacle.

Il me faudrait bien plus que 45 secondes, mais je serais heureux de vous faire parvenir d'autres renseignements à ce sujet.

M. Mike Allen: Si vous pouviez les soumettre au comité, nous vous en serions reconnaissants.

M. Jeff Lehman: Oui.

M. Mike Allen: Merci.

Le président: Vous pourrez les envoyer à moi ou à la greffière. Nous veillerons à ce que tous les membres les obtiennent.

Merci, monsieur Allen.

Monsieur Rankin, vous avez la parole.

M. Murray Rankin (Victoria, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins. Nous avons eu droit à une discussion fascinante.

Ma première question s'adresse à M. Laroche, du Conseil des aéroports du Canada. En fait, j'aimerais vous poser une question d'ordre général, un peu à l'image de votre exposé. Vous avez dit l'ACSTA a prélevé, au total, 1 milliard de dollars sur trois ou quatre ans grâce au droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Vous avez ajouté que l'Ontario a haussé la taxe sur l'essence.

Je vis dans une collectivité près de la frontière américaine. Le fait est que nous perdons beaucoup de clients, parce qu'ils préfèrent se rendre à Bellingham, aux États-Unis. Ma famille vit à St. Catharines, et tout le monde utilise l'aéroport à Buffalo et à Niagara. La raison est simple: nous avons perdu le marché à vouloir demander des prix trop élevés.

Avez-vous des suggestions à faire au gouvernement, dans le cadre du budget à l'étude, pour mettre fin à cet exode des ressources vers le sud de la frontière?

•(1630)

M. Mark Laroche: Tout d'abord, nous devons cesser d'accroître les éléments qui s'ajoutent au prix de l'aviation. Les effets en ont été dévastateurs.

Ensuite, la Loi sur les transports au Canada nous donne l'occasion d'examiner toutes les taxes et charges qui sont imposées, et nous devons trouver d'autres formules de financement. Par exemple, le loyer des aéroports est un coût qui est refilé au passager. Nous dépensons essentiellement 10 % de tous les revenus que nous générons. Même si nous prélevons des frais d'améliorations aéroportuaires — pour l'expansion, par exemple — nous versons au gouvernement 10 % du montant que nous recueillons. Le gouvernement ne finance pas les rénovations ou l'expansion de nos aéroports. Si c'était le cas, il serait normal que notre loyer augmente. Or, comme nous finançons ces expansions, nous ne devrions pas avoir à les payer de nouveau.

M. Murray Rankin: Merci. Voilà qui est utile.

Je passe maintenant à M. Golightly de l'Association canadienne des constructeurs d'habitations — et je poursuis sur la lancée de M. Keddy, du moins je l'espère. En fait, j'ai été intrigué par votre recommandation concernant l'industrie des rénovations domiciliaires qui représente 60 milliards de dollars: s'il y avait un crédit d'impôt, aussi minime soit-il, pour les rénovations domiciliaires, nous serions en mesure de mettre la main sur une partie de l'argent qui va, pour reprendre vos termes, aux « exploitants payés au comptant », qui font de l'évasion fiscale. C'est, à mon avis, une excellente suggestion.

Avez-vous réussi à quantifier cela? Avez-vous eu l'occasion d'examiner les mesures précises que vous recommandez?

M. Bard Golightly: Je n'ai pas de chiffres avec moi aujourd'hui, mais nous pourrions certes nous atteler à la tâche et vous faire parvenir les détails à ce sujet.

M. Murray Rankin: Je crois que c'est une excellente idée et je vous encourage à le faire.

Ma prochaine question s'adresse à M. Woodside de la FCM ou à Jeff Lehman du Large Urban Mayors' Caucus of Ontario.

J'ai été surpris du nombre de fois que l'expression « changements climatiques » est revenue dans vos exposés. J'ai été intrigué par les mots « atténuation » et « adaptation ».

Pensez-vous que le gouvernement devrait faire sa part pour réduire les causes des changements climatiques? D'après vous, serait-ce dans la suite logique des choses? En votre qualité de maire ou dans le cadre de votre travail au sein de la FCM, l'un ou l'autre d'entre vous a-t-il pris une résolution quant aux mesures que le Canada devrait prendre?

M. Brad Woodside: Je n'ai pas fait mention de changements climatiques dans mon exposé, mais je suis certes disposé à en parler. C'est un sujet très important pour tous les Canadiens, et nous avons tous une part à assumer.

Il y a tellement d'exemples partout au pays. Jeff a parlé de Calgary.

Je peux évoquer le cas du Nouveau-Brunswick. Il n'y a pas longtemps, nous avons eu une panne d'électricité de six jours.

Nous sommes témoins de situations sans précédent au pays. Selon moi, il ne s'agit pas seulement de s'en occuper dans l'immédiat, mais aussi de prendre des mesures préventives afin de réduire les niveaux de CO₂, par exemple, qui sont à l'origine des gaz à effet de serre.

Nous avons tous un rôle à jouer. C'est d'ailleurs ce que nous faisons à Fredericton. Même si notre ville se classe au huitième rang mondial pour la propreté de l'air, j'ai quand même demandé à ma collectivité de faire plus pour l'environnement.

M. Murray Rankin: Mais en tout respect, il est question de changements climatiques dans votre mémoire. Vous dites que le Groupe Banque TD estime que, d'ici 2020, les phénomènes météorologiques extrêmes coûteront à eux seuls 5 milliards de dollars par an aux Canadiens. Vous avez parlé de collaborer avec les municipalités pour établir des stratégies d'atténuation de dégâts extrêmes que vous associez aux phénomènes météorologiques et aux changements climatiques.

Selon un rapport publié hier par des vérificateurs indépendants, le gouvernement fédéral n'atteindra même pas ses propres objectifs de réduction des émissions, et il n'a pas mobilisé l'industrie pétrolière et gazière pour discuter des émissions. Nous devrions sûrement nous occuper des causes, au lieu de nous en tenir aux effets.

N'êtes-vous pas d'accord?

Le président: Brièvement, s'il vous plaît.

M. Brad Woodside: Écoutez, les blâmes ne manquent pas quand vient le temps de parler du sort de notre planète et des mesures que nous prenons ou que nous ne prenons pas, mais nous devons tous partager cette responsabilité. Le Canada doit faire sa part, comme tout autre pays.

Le président: Merci.

Il reste 10 secondes, monsieur Lehman, si vous voulez ajouter quelque chose.

M. Jeff Lehman: Je me contenterai de dire que ce sont les maires qui doivent faire face à la réalité des répercussions causées par les phénomènes météorologiques violents. Nous avons maintenant besoin d'une stratégie nationale pour y arriver.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Rankin.

Monsieur Van Kesteren, à vous la parole.

M. Dave Van Kesteren (Chatham-Kent—Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous de votre présence.

M. Rankin a lancé l'appât, et j'ai mordu à l'hameçon .

Des voix: Oh, oh!

M. Dave Van Kesteren: Il s'agit d'un sujet de discussion intéressant. Nous produisons 2 % des émissions de dioxyde de carbone. Nous pourrions tenir un long débat — chose que je ne souhaite vraiment pas — sur la question de savoir si nous faisons ce qui s'impose pour réduire de ces émissions. Au bout du compte, l'effet est négligeable.

Voici donc la question que je vous lance: que font les municipalités pour combattre l'effet? Il est facile de dire que le gouvernement doit apporter tous ces changements. Je souligne d'ailleurs que si nous avons réussi à régler la situation à Calgary, c'est uniquement parce que nous avions un budget qui était bien équilibré.

Soit dit en passant, j'ai vérifié le site Web, et, même sur CBC/Radio-Canada, on a expliqué la situation à Calgary. Il faut dire que l'alignement des astres n'était pas en notre faveur: la fonte de la neige sur la montagne, un peu de précipitations, le blocage de quelques systèmes — voilà autant de facteurs qui ont contribué à cette horrible inondation.

Ces phénomènes ont toujours eu lieu et ils continueront d'avoir lieu. Mais si vous êtes convaincus que le gouvernement fédéral doit élaborer un plan d'urgence, que font les municipalités pour accroître cet effort?

•(1635)

M. Brad Woodside: Je peux certainement vous parler des mesures que nous prenons dans ma municipalité. Nous avons atteint tous les niveaux de conservation, conformément aux objectifs de la Fédération canadienne des municipalités; en fait, notre municipalité est probablement l'une des cinq collectivités canadiennes à l'avoir fait. Nous avons assurément réduit notre empreinte écologique. Nous ne représentons pas une municipalité industrielle, mais il y a cinq ans, j'ai mis la collectivité au défi d'améliorer la situation et de faire sa part. Les gens ont accepté de relever ce défi.

C'est donc ce que nous faisons.

M. Dave Van Kesteren: C'est très bien, mais ce n'est pas vraiment ce que je cherche à savoir.

Si vous me le permettez, je vais aborder un autre sujet avec M. Lehman. Encore une fois, le fonds Chantiers Canada est un plan de 55 milliards de dollars. C'est la première fois, du moins à ma connaissance, que le gouvernement fédéral s'engage à prendre des mesures dans l'avenir pour aider les municipalités.

Si un tel plan est possible, c'est parce que le gouvernement s'est donné comme priorité de mettre de l'ordre dans nos affaires. Nous pourrions y arriver uniquement si nous avons les fonds nécessaires. Il n'y a qu'un seul contribuable, qu'il s'agisse de la municipalité, de la province ou du gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral a amorcé un processus qui permet à votre municipalité de prendre certaines des mesures dont vous parliez.

Quelle est la responsabilité de votre municipalité pour ce qui est de verser un montant équivalent? Je ne fais que poser la question. C'est une question tendancieuse, mais j'aimerais connaître votre réponse, monsieur Lehman.

M. Jeff Lehman: Bien sûr.

À mon avis, le modèle du partage des frais en trois tiers est la voie à suivre. Je crois qu'il est de notre responsabilité, aux trois paliers de gouvernement, de relever ce genre de défis.

Je voudrais féliciter le gouvernement fédéral d'avoir rétabli l'équilibre budgétaire. C'est, selon moi, d'une importance cruciale. Je pense que la conjoncture favorise maintenant des investissements qui permettront de relever les grands défis auxquels fait face notre pays. J'estime que cela en est un.

Pour ce qui est des municipalités, j'aimerais donner un petit exemple puisque vous avez parlé des effets. Nous venons de construire quelques ponts surdimensionnés sur la promenade Lakeshore parce que, selon notre office de protection de l'environnement, le débit des eaux pluviales a augmenté de façon assez spectaculaire. En somme, d'après la modélisation, il faut construire des ponts supérieurs de 30 % à la dimension habituelle. Ce projet a coûté 6 millions de dollars.

Voilà donc le genre d'effet qu'on observe déjà dans notre budget d'immobilisations.

Le président: Il vous reste environ 30 secondes, monsieur Van Kesteren.

M. Dave Van Kesteren: C'est ce qui est malheureux dans les comités; nous sommes pressés par le temps.

Je le reconnais et j'applaudis vos efforts. Cependant, vous assurez-vous de mettre suffisamment l'accent sur les affaires municipales et de mettre de l'ordre dans vos finances publiques? C'est le point que je voulais faire valoir. La seule manière dont nous pouvons payer un tiers et la seule manière que la province... Le Nouveau-Brunswick en est un parfait exemple.

Lorsque les municipalités se réunissent, parlez-vous de ces éléments importants, soit d'atteindre l'équilibre budgétaire, pour arriver à la table avec un tiers du montant, comme le gouvernement fédéral le fait et comme j'espère que le gouvernement provincial le fait?

M. Brad Woodside: La réponse est évidemment oui.

M. Jeff Lehman: Nous n'avons jamais enregistré un déficit.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Van Kesteren.

Monsieur Adler, allez-y, s'il vous plaît.

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

Je vous remercie de votre présence cet après-midi. Nous avons une discussion très intéressante. Cependant, j'aimerais d'abord consacrer mon temps limité à M. Golightly.

Après avoir été élu pour la première fois en 2011, un homme m'a demandé pourquoi il ne pouvait pas profiter du crédit d'impôt pour rénovation domiciliaire. Il a sorti un bout de papier et m'a montré les rénovations qu'il a réalisées chez lui, puis a sorti un autre document qui prouve qu'il a bien payé ses rénovations. Il s'agissait seulement d'une feuille de papier de 8½ par 11 avec des montants de 500, 5 000, 2 000 et 3 000 \$. Au bas de la page, il était écrit que l'entrepreneur avait été payé en espèces. Il était curieux de savoir pourquoi il n'était pas admissible au crédit d'impôt pour rénovation domiciliaire.

À quel point l'économie souterraine est-elle un problème? J'entends tout le temps des personnes me dire que des gens de métier sont venus chez elles pour rénover leur cuisine ou construire une annexe à leur maison et qu'ils n'acceptaient le contrat que s'ils étaient payés en espèces. À quel point est-ce un problème dans l'industrie de la construction domiciliaire?

•(1640)

M. Bard Golightly: C'est une bonne question. Comme je l'ai mentionné plus tôt, je crois que nous devrions nous pencher davantage sur cette question. Si vous voulez une réponse rapide, j'avance qu'au moins la moitié des rénovations au Canada sont payées en espèces. Cette situation a de graves conséquences sur le plan de la sécurité, de la qualité, de la fiscalité, etc.

M. Mark Adler: Le problème dépasse largement la fiscalité et les revenus.

M. Bard Golightly: Absolument.

M. Mark Adler: La qualité du travail et des matériaux et certains éléments dans une maison ont des incidences sur la santé. Si des matériaux bon marché sont utilisés, il n'y a aucun contrôle de la qualité. Qu'est-ce que le gouvernement et les constructeurs d'habitations peuvent faire pour s'assurer de faire passer ce 50 % à 0 % et s'assurer que tous les corps de métiers respectent la loi?

M. Bard Golightly: Il ne fait aucun doute que les constructeurs d'habitations et les entrepreneurs en rénovation seraient ravis de faire passer cette pratique à 0 %, comme vous l'avez dit. En ce qui concerne les conséquences de cette pratique, il se peut que les acteurs de l'économie souterraine n'aient même pas de permis. Pour revenir à votre commentaire au sujet de la sécurité et de la qualité, le système comporte des freins et des contrepoids, si l'on suit le système.

Pour ce qui est de nos recommandations, nous proposons comme première étape d'au moins cibler les nouveaux propriétaires, à savoir peut-être de nouveaux Canadiens, des retraités ou des groupes précis qui sont actuellement éprouvés de manière involontaire. Je crois que ce serait un pas dans la bonne direction, puis nous pourrions évaluer le tout pour en constater les effets sur la fiscalité et les recettes publiques. Je suis convaincu que les recettes publiques augmenteront et que la qualité et la sécurité des travaux en seront améliorées.

M. Mark Adler: Je présume que vous avez raison à ce sujet.

Le président: Il vous reste une minute.

M. Mark Adler: J'aimerais également parler des métiers. Les constructeurs d'habitations ont-ils de la difficulté à attirer des gens de métier avec les compétences adéquates pour construire des maisons? Il y a une forte demande, mais l'offre est insuffisante pour répondre à la demande dans des marchés comme Vancouver, Toronto et Calgary. Voilà pourquoi le prix des maisons grimpe en flèche. Y a-t-il une pénurie de main-d'oeuvre dans les métiers et comment arriver à pallier ce problème? Ne me dites pas que la solution est l'embauche de travailleurs étrangers temporaires.

M. Bard Golightly: Il y a une pénurie de main-d'oeuvre dans les métiers, et c'est notamment triste, parce que les gens de métier ont de la difficulté à se déplacer au pays pour aller travailler dans d'autres provinces et à faire reconnaître leur certificat de qualification. Nous devons aller plus loin que le programme Sceau rouge et faire en sorte que le certificat de qualification de beaucoup d'autres métiers soit reconnu d'office pour que ces travailleurs puissent exercer leur métier partout au pays. Je ne parle pas du tout des travailleurs étrangers temporaires. Cela répond-il à votre question?

M. Mark Adler: C'est satisfaisant pour l'instant. Oui.

Merci.

Le président: Merci.

Au nom de tous les membres du comité, je tiens à remercier notre premier panel de sa présence. Merci beaucoup de vos exposés et de vos réponses à nos questions.

Chers collègues, je vais suspendre dans un instant les travaux du comité. J'ai seulement besoin que l'un d'entre vous propose la motion concernant le budget.

•(1645)

M. Nathan Cullen: Je la propose, monsieur le président.

Le président: M. Cullen a proposé la motion.

(La motion est adoptée.)

Le président: Merci beaucoup.

Nous suspendrons les travaux du comité durant 5 ou 10 minutes.

Merci.

•(1645)

(Pause)

•(1650)

Le président: Nous reprenons nos travaux. Je remercie nos témoins d'être là à l'avance, étant donné que nous devons aller voter à 18 heures. Ce sera donc une discussion condensée, et je tiens à donner à nos témoins le plus de temps possible pour faire leur exposé et entendre les questions des députés.

Notre deuxième panel se compose de cinq organismes. Nous avons M. Mark Romoff, qui est président et directeur général du Conseil canadien pour les partenariats public-privé; M. Frank Swedlove, qui est président de l'Association canadienne des compagnies d'assurances de personnes inc.; et Stephen Beatty, qui

est associé chez KPMG. De l'Union des municipalités du Québec, nous avons

[Français]

M. Robert Coulombe. Je vous souhaite la bienvenue.

[Traduction]

Nous avons enfin M. Michael Shapcott, qui est directeur au Wellesley Institute.

Je vous souhaite la bienvenue et je vous remercie énormément de votre présence devant le comité aujourd'hui. Vous aurez chacun cinq minutes pour faire votre exposé, puis nous passerons aux questions des députés.

Monsieur Romoff, pourriez-vous ouvrir le bal, si vous êtes prêt, s'il vous plaît?

M. Mark Romoff (président et directeur général, Conseil canadien pour les partenariats public-privé): Merci, monsieur le président. C'est ce que nous appelons au Canada « arriver à la dernière minute ». Je m'en excuse. C'est une folle journée.

Bonjour et merci de nous avoir invités à venir témoigner devant vous aujourd'hui. J'aimerais parler brièvement des partenariats public-privé, ou des PPP, au Canada, du rôle du Conseil canadien pour les partenariats public-privé et des occasions d'étendre et d'améliorer l'efficacité des PPP au Canada et de tirer profit de l'expérience et de l'expertise du Canada en la matière pour l'exporter sur la scène internationale.

De nos jours, tous les pays dans le monde sont aux prises avec un imposant déficit en matière d'infrastructure en cette période d'austérité financière importante. En fait, dans une récente étude, le McKinsey Global Institute estimait que le déficit global en matière d'infrastructure aux États-Unis se chiffrait à 57 000 milliards de dollars, et c'est probablement sous-évalué. Comme vous n'êtes pas sans le savoir, le Canada est aussi aux prises avec un déficit en matière d'infrastructure, et ce, à tous les ordres de gouvernement.

Parallèlement, la productivité et la croissance économique du Canada dépendent d'une infrastructure moderne et solide, mais l'infrastructure est aussi essentielle pour rendre le Canada plus prospère et plus concurrentiel sur la scène internationale. Cette réalité a stimulé l'élaboration d'approches novatrices en ce qui concerne l'infrastructure, ce qui a permis aux PPP de jouer un rôle de plus en plus central au Canada. En fait, le Canada a l'un des marchés des partenariats public-privé les plus actifs dans le monde avec 219 projets à l'étape de la passation des marchés, en construction ou en exploitation. Ces projets ont une valeur de plus de 68 milliards de dollars.

J'ai inclus un tableau dans mes notes qui vous permettra de constater que ces projets ont lieu partout au Canada dans une vaste gamme de secteurs. Cet imposant portefeuille de projets diversifiés a également permis à notre industrie nationale de bâtir son expérience et son expertise; notre industrie se positionne maintenant comme un acteur reconnu et respecté sur la scène internationale. C'est vraiment opportun, étant donné que les marchés internationaux des PPP, notamment aux États-Unis, connaissent un essor.

Que sont des partenariats public-privé? En termes simples, les PPP sont des partenariats entre des gouvernements et le secteur privé pour construire une infrastructure publique, comme des routes, des ponts, des hôpitaux et des écoles, ou assurer la prestation de services. Les PPP peuvent être structurés de diverses manières; on peut ainsi charger plus ou moins le secteur privé de la conception, de la construction, du financement, de l'entretien et parfois de l'exploitation du projet qui demeure toujours sous le contrôle du gouvernement et sa propriété.

L'expérience nous démontre que les projets en PPP respectent les échéanciers et le budget et sont moins dispendieux. De plus, ils sont mieux entretenus que les projets réalisés selon l'approche traditionnelle « conception-soumission-construction ». Les contribuables canadiens en ont donc plus pour leur argent. Avec notre grand portefeuille de projets et nos réussites dans le domaine, le Canada est aujourd'hui considéré comme un chef de file dans les PPP; son modèle est reconnu sur la scène internationale comme le meilleur de sa catégorie, et d'autres pays qui envisagent d'avoir des programmes de PPP viennent régulièrement au Canada pour étudier notre approche en la matière.

Pourquoi est-ce ainsi? Il y a plusieurs raisons. Nous avons appris de l'expérience d'autres pays, en particulier du Royaume-Uni et de l'Australie, qui ont élaboré en premier ce modèle, et nous avons adopté leurs pratiques exemplaires qui ont manifestement renforcé l'approche canadienne.

Le Canada utilise des PPP pour la bonne raison. Le rapport qualité-prix est le facteur déterminant quand vient le temps de décider si un PPP est la meilleure option pour la passation d'un marché. Les PPP ne sont pas la panacée. Par contre, lorsqu'ils présentent le meilleur rapport qualité-prix, les PPP donnent sans cesse des résultats de haute qualité.

Le Canada a également de solides institutions publiques en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, en Ontario, au Québec, au Nouveau-Brunswick et sur la scène fédérale avec PPP Canada. Ces institutions ont toutes une expertise dans les PPP et les pratiques solides de passation de marchés qui mène à des appels d'offres efficaces et ouverts. Aucun autre pays n'a une telle structure de gouvernance en place.

Le président: Il vous reste une minute.

M. Mark Romoff: Qui plus est, nos projets en PPP donnent des résultats. J'ai déjà mentionné certains aspects. Les PPP respectent les échéanciers et le budget et sont réalisés à moindre coût, mais les projets canadiens ont également des avantages économiques.

• (1655)

Nous avons évalué les PPP de la dernière décennie et sommes arrivés aux constatations suivantes. Ces projets ont créé plus de 290 000 emplois, ont contribué plus de 25 milliards de dollars au PIB canadien et ont procuré 7,5 milliards de dollars en recettes fiscales aux gouvernements provinciaux et fédéral. De plus, les PPP ont permis de réaliser des économies de l'ordre de 9,9 milliards de dollars comparativement à la méthode traditionnelle de passation de marchés.

À mon avis, il est important que vous considériez certains enjeux relativement au budget de 2014. J'en ai inscrit cinq dans mon document. Il y a le renforcement des capacités des collectivités autochtones et des municipalités. Ces deux milieux au Canada sont la prochaine source de projets et ont des lacunes sur le plan des capacités. Le modèle est également complexe pour de petits projets. Nous devons nous pencher sur l'élaboration d'un modèle allégé de PPP. J'ai fait allusion à l'expertise canadienne, et je crois que

l'occasion est belle pour exporter notre capacité sur la scène internationale. Nous collaborons avec le gouvernement à ce sujet. Nous mettons beaucoup l'accent sur la prochaine génération de talents, y compris les femmes et l'infrastructure, les jeunes leaders et l'infrastructure, et les étudiants partout au pays en vue de nous assurer qu'ils sont prêts lorsqu'ils sortent des établissements.

Enfin, monsieur le président, j'aimerais dire que c'est important que le gouvernement du Canada s'occupe de l'effet dissuasif en ce qui concerne le financement des PPP, et c'est causé par l'attribution de financement en fonction du programme utilisé pour présenter une demande. Le Fonds Chantiers Canada offre jusqu'à 33 % de financement, tandis que le Fonds PPP Canada offre seulement 25 %. C'est donc désavantageux pour les PPP.

En terminant, nous félicitons le gouvernement du Canada pour son plan d'infrastructure à long terme, qui est un grand pas dans la bonne direction. Le nouveau Fonds Chantiers Canada et le renouvellement du Fonds PPP Canada sont d'excellentes initiatives. Nous continuons de considérer le gouvernement comme un important partenaire.

• (1700)

Le président: Merci beaucoup.

M. Mark Romoff: Merci de votre patience, monsieur le président.

Le président: Je vous en suis grandement reconnaissant. Merci beaucoup.

Monsieur Swedlove, allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

M. Frank Swedlove (président, Association canadienne des compagnies d'assurances de personnes inc.): Monsieur le président, chers membres du comité, je suis ravi de participer à cette consultation prébudgétaire au nom de l'Association canadienne des compagnies d'assurance de personnes inc.

L'ACCAP représente des sociétés détenant 99 % des assurances-vie et assurances-maladie en vigueur au Canada. Notre industrie fournit à près de 25 millions de Canadiens une large gamme de produits assurant une sécurité financière, comme l'assurance-vie, les rentes et l'assurance-maladie complémentaire. Elle administre environ les deux tiers des régimes de retraite établis au pays. Ses investissements à l'échelle mondiale totalisent plus de 1,2 billion de dollars, dont environ 615 milliards de dollars sont investis au Canada.

Mes commentaires porteront sur l'importance de soutenir l'investissement dans les infrastructures au Canada et sur les mesures que le gouvernement fédéral peut prendre afin d'augmenter l'offre d'actifs d'infrastructures ainsi que l'attrait de ces derniers pour les grands investisseurs institutionnels, comme les compagnies d'assurance de personnes.

[Traduction]

Il s'agit de l'un des trois sujets inclus dans notre document prébudgétaire, monsieur le président. Le deuxième vise l'établissement d'un crédit d'impôt de 15 % pour les assurances pour soins de longue durée. Cela enverra un message clair aux Canadiens, à savoir qu'ils doivent prendre des mesures pour s'occuper de leurs soins de longue durée, étant donné que la Loi canadienne sur la santé ne couvre pas cet aspect.

Le troisième point concerne l'élimination de l'impôt sur le capital pour les compagnies d'assurances. Le Canada est le seul pays du G20 qui impose un tel impôt, et c'est contradictoire avec le message du gouvernement qui demande aux compagnies d'assurances d'accroître leurs capitaux. Je ne ferai pas d'autres commentaires au sujet de ces deux points, mais je serai ravi de répondre à vos questions à ce sujet.

Pour revenir à l'infrastructure, les compagnies d'assurances de personnes sont l'un des investisseurs les plus importants et les plus stables au Canada dans les actifs à long terme, y compris l'infrastructure. Notre appétit vorace pour de tels actifs est alimenté par la nature fondamentale de notre industrie. Dans le cas des produits d'assurance vie et des produits de pension, la compagnie d'assurances percevra des primes souvent durant plusieurs décennies — jusqu'à 50 ans dans certains cas — avant de verser des montants. De plus, un certain nombre de produits d'assurance vie propose comme composante principale un rendement du capital investi et ils sont utilisés par les Canadiens comme une manière efficace de mettre de l'argent de côté pour leur retraite ou d'autres besoins.

Les compagnies d'assurances doivent investir les primes qu'elles perçoivent des titulaires de police en vue de payer les demandes de règlement, de verser les prestations des polices d'assurance et de couvrir leurs coûts de fonctionnement et d'immobilisation. Dans la mesure du possible, les compagnies d'assurances cherchent à jumeler la durée de leur responsabilité avec leurs actifs. On ne saurait trop insister sur l'importance d'un marché des investissements à long terme solide et bien diversifié au Canada pour les compagnies d'assurances de personnes.

En 2012, les compagnies d'assurances de personnes détenaient près de 540 milliards de dollars, ou environ 90 % des actifs nationaux, à long terme. Ces investissements appuient souvent des investissements à plus long terme, y compris des investissements dans l'infrastructure, qui sont essentiels pour stimuler la croissance économique.

Les compagnies d'assurances de personnes du Canada investissent aussi directement dans l'infrastructure. Actuellement, l'industrie détient environ 6 milliards de dollars en infrastructure. Cela représente seulement 1 % de nos investissements, et nous avons la ferme volonté d'en faire plus.

Si l'on se fie aux prévisions, le Canada a un déficit en matière d'infrastructure qui se situe entre 350 et 400 milliards de dollars. Nous devons nous occuper de ce déficit, si nous voulons que le Canada réalise son plein potentiel de croissance au cours des prochaines décennies. Les pays du G20 ont également reconnu l'importance d'encourager les investissements dans l'infrastructure et les autres investissements à long terme. Par exemple, lors de la plus récente réunion des ministres des Finances des pays du G20, les participants ont convenu de créer une initiative mondiale en matière d'infrastructure pour augmenter les investissements de qualité, notamment dans l'infrastructure. Nous appuyons fortement cette initiative internationale et le rôle du Canada dans cette initiative.

Pour revenir au Canada, nous sommes d'avis qu'il y a des secteurs dans lesquels le gouvernement fédéral pourrait jouer un grand rôle de chef de file en vue d'aider à réduire le déficit en matière d'infrastructure. Au niveau le plus élémentaire, les gouvernements au Canada doivent s'assurer que les projets d'infrastructure sont lancés en temps opportun et de manière prévisible. Les retards injustifiés et l'incertitude autour des décisions concernant la poursuite d'un projet empêchent le secteur privé de jouer un important rôle de partenaire en vue d'aider à financer des projets d'infrastructure.

● (1705)

[Français]

Dans le secteur privé, l'une des principales façons consiste à financer les infrastructures au moyen de partenariats public-privé, ou PPP. Les PPP sont une option attrayante pour ce qui est du financement de projets à long terme comme les hôpitaux, les aéroports, les routes, les ponts et les installations gouvernementales.

L'expérience montre que les PPP permettent généralement de développer des infrastructures selon les délais et les budgets prévus. En outre, la construction d'infrastructures publiques dans le cadre de PPP requièrent un investissement industriel moindre de la part des gouvernements. C'est un autre avantage que leur offrent les PPP.

Par la création et le financement de PPP Canada, le gouvernement canadien a beaucoup contribué à promouvoir les PPP et à encourager leur recours partout au pays. Nous applaudissons cette initiative du gouvernement, mais nous croyons qu'il est possible d'aller plus loin.

[Traduction]

En particulier, nous constatons que la majorité des besoins en matière d'infrastructure au Canada sont sur la scène municipale, comme M. Romoff l'a souligné. Ces projets ont tendance à être relativement petits. Le présent modèle de PPP au Canada n'est pas conçu pour de tels projets. Certains défis concernent la complexité...

Le président: Pourrais-je vous demander de conclure votre exposé, s'il vous plaît?

M. Frank Swedlove: ... et le manque d'uniformité dans la documentation des projets en PPP.

Le manque d'uniformité et de documentation réduit l'attrait des petits projets en PPP pour les investisseurs potentiels, étant donné que la taille de l'entente éventuelle ne sera peut-être pas suffisante pour compenser les coûts en amont. Il est plus complexe de structurer des petits PPP, et cela freine également les ardeurs des compagnies d'assurances qui n'ont peut-être pas l'expertise requise pour gérer le processus en PPP.

Par conséquent, nous croyons que le Canada devrait uniformiser la documentation relative aux PPP. Nous recommandons que PPP Canada assume la direction de cette initiative en élaborant une documentation uniformisée relative aux PPP pour les projets en PPP de moins de 50 millions de dollars.

Une autre initiative en vue d'adapter les PPP pour les petites ententes...

Le président: Monsieur Swedlove, je suis désolé, mais le temps est plus qu'écoulé. Je dois passer au prochain témoin.

Pourriez-vous conclure votre exposé, s'il vous plaît?

M. Frank Swedlove: D'accord. Puis-je le terminer?

Je m'excuse...

Le président: Je crois que vous aimeriez entendre les questions des députés.

Je vous recommande de conclure votre exposé, puis nous passerons au prochain témoin.

M. Frank Swedlove: Puis-je à tout le moins finir de présenter nos recommandations?

Si je ne le peux pas, je suivrai votre recommandation.

Le président: D'accord. Merci.

Monsieur Beatty, allez-y, s'il vous plaît.

M. Stephen Beatty (associé, KPMG): Merci.

Les enfants de notre génération ont profité de la prévoyance en matière d'investissement de nos parents et de nos grands-parents, et j'espère vraiment que nous serons en mesure de donner la même chose à nos enfants et à nos petits-enfants. C'est un véritable défi dans le contexte actuel. Nous regardons très attentivement ce qui se passe au moment présent plutôt que ce qui se passera dans l'avenir lointain.

La majorité d'entre nous ont passé la grande partie de leur vie adulte dans l'abondance relative, mais nous entrons maintenant dans une période de rareté relative. Cela signifie que nous devons poser des questions différentes et chercher des réponses différentes.

C'est souvent utile de considérer l'infrastructure comme trois domaines distincts. Il y a l'infrastructure sociale, l'infrastructure économique et le déficit en matière d'infrastructure. Le déficit en matière d'infrastructure est peut-être le type le plus insidieux. Il se trouve sous nos pieds, sous les rues et dans les murs. Nous n'avons vraiment pas investi autant que nous l'aurions dû au cours des dernières décennies, et nous sommes aux prises avec une facture salée. Si nous faisons fi de l'entretien de notre infrastructure existante, nous courons à la catastrophe. C'est quelque chose dont je crois que le comité doit tenir compte lorsqu'il compare les nouveaux projets aux projets existants.

L'autre partie du déficit en matière d'infrastructure concerne les domaines dans lesquels le renforcement des capacités a été retardé, ce qui freine l'économie canadienne. Cela ralentit le système et nous empêche d'atteindre notre plein potentiel.

Nous avons consacré les 20 dernières années à investir dans l'infrastructure interurbaine, et l'accent sera mis sur les villes au cours des 20 prochaines années. Le plus gros défi en matière d'infrastructure avec lequel sont aux prises les villes vise la mobilité urbaine, soit les piétons, les cyclistes, le transport en commun, les automobiles et le transport de biens et de services. Ces deux derniers éléments sont souvent absents des discussions. Il importe vraiment de permettre aux villes d'accomplir ce qu'elles ont la possibilité d'accomplir. L'inclusion économique a la même importance que l'on parle de la capacité d'obtenir un travail ou de la capacité d'un petit entrepreneur en électricité d'aller chez un client.

Ce dont les villes ont vraiment besoin, ce sont deux ou trois décennies — et non deux ou trois années — d'investissements majeurs en vue de leur permettre d'atteindre leur plein potentiel. Nous devons arriver à un consensus national sur le besoin d'investir dans l'infrastructure, ses avantages et ses coûts. Nous en sommes témoins dans le monde; des pays élaborent des plans nationaux d'infrastructure qui dressent la liste de projets et de programmes prioritaires qui permettent aux gens de s'attaquer aux problèmes socio-économiques et au déficit en matière d'infrastructure.

Il est très difficile d'arriver à un consensus et de le maintenir, mais un consensus peut être une manière incroyablement efficace de réaliser des progrès. Dans le même ordre d'idées, lorsque l'environnement externe évolue, cela nous permet également de changer d'orientations. J'aimerais vous parler de l'expérience du Royaume-Uni qui vient d'achever son deuxième plan national d'infrastructure; le pays a changé énormément ses orientations. Si le Royaume-Uni n'avait pas eu son premier plan, les autorités n'auraient pas su où donner de la tête.

Le dernier point concerne la manière de payer la facture, et il y a deux concepts qui seront très utiles à vos délibérations. De 70 à 80 % des gens qui parlent de ces concepts les confondent. Le premier concept est ce que nous appelons l'infrastructure du financement, et cela concerne ceux qui paieront en fin de compte l'infrastructure, à

savoir les contribuables ou les utilisateurs. Le deuxième concept est le financement de l'infrastructure, et cela traite de la manière de payer la construction initiale de l'infrastructure. Lorsque ces deux concepts sont confondus, les débats vont à contre-courant. Je vous demanderais de bien vouloir vous souvenir de ces deux concepts dans vos délibérations.

Il est temps pour le Canada et les Canadiens d'investir dans l'infrastructure, et je crois que nous le devons à ceux qui suivront de faire de tels investissements aujourd'hui et au cours des deux prochaines décennies.

Merci.

• (1710)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Beatty.

[Français]

Je cède maintenant la parole à M. Coulombe, pour une période de cinq minutes.

M. Robert Coulombe (membre du conseil d'administration, maire de Maniwaki, Union des municipalités du Québec): Monsieur le président, monsieur le vice-président, madame et messieurs les députés, je vous remercie.

L'Union des municipalités du Québec, ou UMQ, a accepté avec empressement votre invitation à participer aux travaux de votre comité. Il s'agit d'une priorité pour toutes les municipalités du Québec, qui poursuivent leurs efforts entrepris ces dernières années.

Depuis sa fondation en 1919, l'UMQ représente les municipalités de toutes tailles dans toutes les régions du Québec. Sa mission est d'exercer, à l'échelle nationale, un leadership pour des gouvernements de proximité efficaces et autonomes, ainsi que de valoriser le rôle fondamental des élus municipaux.

Ses membres, qui représentent plus de 80 % de la population du territoire du Québec, sont regroupés en caucus d'affinité, soit les municipalités locales, les municipalités de centralité, les cités régionales, les grandes villes et des municipalités de métropole.

Nous considérons que les infrastructures constituent une responsabilité tripartite. Que ce soit pour stimuler notre économie à court terme, mettre les bases d'une économie durable à long terme ou se doter de milieux de vie attractifs, les investissements dans les infrastructures sont des leviers importants pour assurer notre prospérité.

En ce sens, les efforts entrepris depuis quelques années doivent être maintenus et demeurer une priorité. Celle-ci doit être assumée et soutenue par les trois ordres de gouvernement puisque nous avons tous intérêt à offrir des conditions propices à une économie forte et durable.

Ces dernières années, l'UMQ a réalisé une série de travaux sur les infrastructures municipales dont le point de départ fut l'étude exhaustive, réalisée en 2012 par les firmes Deloitte et E&B Data, qui a permis d'évaluer l'état des besoins en infrastructures municipales.

Les constats sont très clairs: le parc d'infrastructures municipales est un patrimoine imposant constitué d'actifs d'une valeur de plus de 200 milliards de dollars et le déficit en infrastructures municipales s'élève aujourd'hui à 34 milliards de dollars. Les besoins sont donc importants. Pour réhabiliter et maintenir les actifs en bon état, il faudra que les trois ordres de gouvernement augmentent leur investissement tripartite de 3 milliards de dollars, et ce, même si on investit actuellement 4,3 milliards de dollars annuellement. En fait, les municipalités supportent un fardeau inéquitable puisqu'elles assument 76 % de la facture nette du financement des infrastructures municipales.

Ce diagnostic démontre toute l'ampleur du défi relié au renouvellement de nos infrastructures publiques dans un contexte où l'état des finances publiques rend nos décisions d'autant plus difficiles.

L'étude démontre aussi que les programmes gouvernementaux en infrastructures ont eu un impact important sur le ralentissement de la croissance du déficit à partir de 2008. Alors que le déficit augmentait de plus de 5 % par année jusqu'en 2007, les programmes mis en vigueur dès 2008 ont permis de stabiliser le déficit et de réduire sa croissance annuelle qui se situe actuellement à plus ou moins 1,5 %.

Ces programmes donnent des résultats et consolident notre partenariat, mais nous sommes encore loin du compte et nous devons tous maintenir la cadence. En ce sens, le nouveau plan d'infrastructures à long terme du gouvernement fédéral s'avère un acquis important puisqu'il nous permettra de maintenir nos efforts et de poursuivre le rattrapage entamé ces dernières années.

Toutefois, le niveau d'investissements ne permet pas d'égaliser l'ampleur des besoins. C'est pourquoi la clause de révision du Nouveau Plan Chantiers Canada, qui prévoit de réévaluer la situation dans cinq ans, s'avère une excellente option.

Le niveau prévu dans le nouveau plan à long terme doit être considéré comme un plancher et non un plafond.

• (1715)

Le président: Il vous reste une minute.

M. Robert Coulombe: Parlons des besoins et des projets. L'étude pose un diagnostic sur les infrastructures municipales, ce qui n'a pas été fait depuis plusieurs années, ni par le milieu municipal, ni par le gouvernement.

Elle permet de démontrer l'ampleur des besoins. Elle convainc de la nécessité de continuer d'investir massivement dans les infrastructures municipales pour assurer la modernité et la sécurité de celles-ci, tout en contribuant à la création d'emplois, au PIB et au développement durable du Canada.

Les municipalités vont continuer à investir d'importantes sommes dans les infrastructures car les besoins sont énormes, mais il est plus que jamais nécessaire que les autres ordres de gouvernement maintiennent, voire bonifient leur contribution.

Toutefois, certains volets du Fonds Chantiers Canada ne sont toujours pas mis en place au Québec faute d'une entente entre Ottawa et Québec. Entre autres, le volet lié aux collectivités — destiné aux municipalités de 100 000 habitants et moins — tarde à être lancé, de sorte qu'aucun projet municipal ne peut être entrepris à l'heure actuelle.

Dans ce contexte, l'UMQ rappelle aux gouvernements l'importance de mettre dès maintenant en chantier les nombreux projets qui sont pour l'instant reportés indéfiniment et les invite donc à conclure rapidement leur entente.

En conclusion, dans le cadre d'un partenariat fédéral-provincial-municipal, nous avons entrepris il y a quelques années de relever un important défi, soit celui de réhabiliter nos infrastructures dans le but de soutenir notre économie et de bâtir des milieux de vie attractifs.

D'importants efforts ont depuis été mis en oeuvre, mais il ne faut pas perdre de vue tout le travail qu'il reste à accomplir. Gardons le cap sur l'horizon à long terme et maintenons notre partenariat fort.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Monsieur Shapcott, allez-y de votre exposé.

M. Michael Shapcott (directeur, Logement et innovation, Wellesley Institute): Merci beaucoup.

Je m'appelle Michael Shapcott. Je représente le Wellesley Institute. Nous vous remercions de l'occasion de témoigner devant votre comité aujourd'hui.

J'aimerais traiter d'une autre dimension de l'infrastructure du Canada, à savoir l'infrastructure du logement. Je sais qu'on met souvent l'accent sur le prix des maisons lorsque la question est abordée. Comme vous le faites également, je discute régulièrement avec divers économistes. Je suis sûr que nous pourrions former un panel et avoir de vives discussions sur l'existence d'une bulle et de son éclatement, mais je crois que nous passerions ainsi à côté d'importants enjeux en ce qui concerne le reste de l'infrastructure du logement au Canada et certains problèmes très graves avec lesquels sont aux prises des Canadiens en raison des problèmes de logement.

Par exemple, la plus récente enquête nationale auprès des ménages rapporte que 3,3 millions de ménages canadiens affectent au moins 30 % de leur revenu au logement, ce qui est le seuil à partir duquel les gens qui affectent une telle part au logement ont moins d'argent pour la nourriture, les médicaments, le soin des enfants, le transport et d'autres besoins. L'enquête nationale auprès des ménages nous apprend que 982 200 ménages, ou environ 7 % de l'ensemble des ménages canadiens, disent vivre dans des logements de qualité inférieure qui sont impropres à l'habitation. Nous savons que 6 % des ménages canadiens, ou 793 585 ménages, vivent dans des logements surpeuplés ou des logements dangereux pour les habitants, parce qu'ils sont surpeuplés.

Évidemment, le logement est l'un des facteurs les plus déterminants dans la santé et le bien-être des personnes. Nous le savons; les recherches le confirment. C'est également très important pour la santé, la sécurité et la santé économique des collectivités d'avoir des logements diversifiés et en bon état.

Le gouvernement fédéral a été très utile il y a deux ou trois ans en soulignant que les investissements dans les logements abordables sont en fait l'un des investissements les plus éclairés qu'un gouvernement peut faire. Dans le budget de relance économique de 2009, le gouvernement a investi 2 milliards de dollars sur deux ans dans le logement, puis en a évalué les effets. Les autorités ont noté que le multiplicateur économique en ce qui concerne les investissements dans le logement était aussi bon ou encore meilleur que pour tout autre investissement fédéral. En gros, cela signifie que chaque dollar investi dans le logement par le gouvernement fédéral génère 1,50 \$ en retombées économiques.

Pour une vaste gamme de raisons, le logement est un enjeu très important et doit être inclus dans les discussions sur l'infrastructure.

Dans notre mémoire que nous avons fait parvenir au comité cet été, nous soulignons que le gouvernement fédéral ne prête pas attention aux besoins actuels des Canadiens en ce qui concerne la détérioration de l'infrastructure du logement, en particulier depuis la récession de 2008. Nous avons constaté un gel des investissements fédéraux dans le logement et la lutte contre l'itinérance, en commençant par le budget de 2013 dans lequel le gouvernement fédéral a annoncé la prolongation de cinq de la stratégie de lutte contre l'itinérance et du programme d'investissement dans le logement abordable, mais il a également annoncé un gel des dépenses, alors que c'est évidemment du contraire que nous avons besoin.

Nous avons vu que les investissements du gouvernement fédéral dans le logement ont grandement diminué depuis les années 1990, depuis 1996. En effet, selon des rapports alarmants de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, l'investissement du gouvernement fédéral dans les programmes de logement a atteint 3 milliards de dollars en 2010, lorsque le budget de relance économique fédérale a été entièrement mis en oeuvre. Cependant, la SCHL prévoit que l'investissement fédéral diminuera de plus de 1 milliard de dollars pour s'élever à 1,9 milliard de dollars d'ici 2018. Ce n'est pas seulement une question d'avoir moins d'argent; le déclin des investissements du gouvernement fédéral dans le logement signifie que le nombre estimatif de ménages qui recevront de l'aide provenant des programmes fédéraux de logement chutera également, alors que les besoins en la matière sont grandissants au pays.

En 2010, le gouvernement fédéral a dit avoir aidé 613 500 ménages. D'ici 2018, le gouvernement fédéral avance qu'il aidera 452 300 ménages. Il s'agit là d'une baisse de 161 200 ménages, ou une réduction de 26 % du parc de logements abordables subventionnés par le gouvernement fédéral.

• (1720)

Le président: Il vous reste une minute.

M. Michael Shapcott: Merci.

Nous avons des données que nous n'avions pas au moment de rédiger notre mémoire; la Société canadienne d'hypothèques et de logement a indiqué que le gouvernement fédéral a subventionné 546 nouveaux logements sans but lucratif en 2013, ce qui est le plus bas nombre depuis que nous avons commencé à recueillir des données en 1978. De plus, le gouvernement fédéral n'a subventionné aucune nouvelle coopérative d'habitation en 2013, et c'est la situation qui prévaut depuis 1994.

Notre mémoire dresse la liste de recommandations pratiques que le gouvernement fédéral peut adopter pour commencer à renverser la vapeur au sujet de ces divers enjeux: faire des investissements censés en ce qui a trait à l'infrastructure du logement et en faire profiter directement les Canadiens. Les citoyens jouiront de logements adéquats, tandis que les collectivités et l'économie profiteront de ces investissements.

Je serai ravi de répondre à vos questions. Merci.

Le président: Merci beaucoup de votre exposé.

Chers collègues, nous aurons des séries de questions de cinq minutes, et j'espère obtenir votre consentement en vue de poursuivre la réunion 20 minutes après le début de la sonnerie d'appel. Est-ce raisonnable?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord. Merci beaucoup.

Monsieur Cullen, allez-y en premier, s'il vous plaît.

M. Nathan Cullen: Merci.

Merci à nos témoins.

Monsieur Beatty, j'aimerais commencer par vous. Selon notre liste, vous êtes associé chez KPMG. Vous l'avez peut-être dit dans votre exposé, mais j'aimerais savoir si votre organisation s'intéresse précisément au financement de l'infrastructure. Votre intérêt est-il plus large? Quelle capacité possédez-vous? Je tiens à poser une question précise.

M. Stephen Beatty: Je travaille dans le domaine de l'infrastructure depuis 30 ans. Je me suis occupé des affaires canadiennes durant 10 ans, et je gère maintenant les affaires de KPMG dans le domaine de l'infrastructure dans les Amériques et en Inde.

• (1725)

M. Nathan Cullen: À qui revient principalement la responsabilité financière pour la grande partie de l'infrastructure à laquelle vous avez fait allusion dans votre exposé? Qui détient la principale responsabilité pour le déficit en matière d'infrastructure dont vous parliez? De quel ordre de gouvernement s'agit-il?

M. Stephen Beatty: Je crois que ce sont les trois ordres de gouvernement. Cela concorde entièrement avec les tendances dans le monde, et le problème est que les trois ordres de gouvernement — ou les deux ordres en fonction de l'endroit — ont de la difficulté à trouver des projets dans lesquels ils veulent investir ensemble. L'un des plus grands défis est d'arriver à un consensus en ce qui concerne les projets dans lesquels investir, mais aussi où et quand le faire.

M. Nathan Cullen: Je ne veux pas vous prêter de propos, mais vous sembliez dire que les coûts et la taille de notre déficit en matière d'infrastructure au pays frôlent la catastrophe, voir pire. Est-ce une description fidèle de la situation, ou ne sommes-nous pas encore rendus là?

Vous n'avez pas dépeint le meilleur portrait de notre infrastructure.

M. Stephen Beatty: Encore une fois, il y a deux aspects. Si vous pensez à l'infrastructure et à la grande expansion dans ce domaine qui a débuté à la fin des années 1940 ou au début des années 1950 et qui s'est poursuivie jusque dans les années 1960, toute cette infrastructure est maintenant rendue au milieu de sa vie utile.

M. Nathan Cullen: Nous devons bientôt intervenir.

M. Stephen Beatty: Vous n'aviez pas à dépenser beaucoup d'argent. Il est vrai que les gens ne consomment pas beaucoup lorsqu'ils sont jeunes. À mesure que le temps passe, les choses s'usent. Nous sommes rendus à cette étape. Nous n'avons pas entretenu notre infrastructure comme il se doit. Nous arrivons maintenant à cette étape de la vie de notre infrastructure.

M. Nathan Cullen: D'accord. Mes collègues d'en face diront qu'ils ont promis beaucoup d'argent pour l'infrastructure, mais ils oublieront de mentionner qu'en grande partie les investissements sont concentrés dans la huitième, neuvième et dixième année du programme. Ce ne sont pas des mesures dignes de l'urgence d'agir dans le cas d'une infrastructure vieillissante et mal entretenue.

Il y a un élément qui m'inquiète. J'ai des réserves en ce qui concerne le soi-disant transfert aux villes en particulier. La loi interdit aux municipalités d'enregistrer un déficit, et les villes ont une capacité extrêmement limitée d'augmenter leurs revenus. Ne sommes-nous pas rendus à un point où des promesses à long terme ne suffiront pas à satisfaire aux besoins actuels?

M. Stephen Beatty: Le véritable défi consiste à déterminer le moment où on est confronté à une telle situation, et, à vrai dire, l'une des grandes difficultés auxquelles font face les municipalités, les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral est de bien connaître la condition de leurs actifs. C'est d'ailleurs une des choses que je demanderais instamment aux municipalités d'établir, ce qui se ferait assez facilement.

M. Nathan Cullen: Le gouvernement fédéral a-t-il un rôle à jouer pour les aider à déterminer ce qu'il en est?

M. Stephen Beatty: Il pourrait en avoir un. Je répète qu'il faut déterminer quels sont les actifs, où ils se trouvent et quelle est leur condition, entre autres choses. On devrait le savoir; il faudrait que ce soit possible. Nous pouvons tous nous assurer que nous faisons un meilleur travail.

Le problème avec les infrastructures mises en place, c'est qu'on a l'impression que tout va bien jusqu'à ce que quelque chose casse. C'est un peu comme une voiture qui perd de l'huile: tout semble correct jusqu'à ce que le moteur fige. On finit par s'en rendre compte. Est-ce que ce sera aujourd'hui, demain? Dans 10 ans...

M. Nathan Cullen: Nous savons que cela se produira.

M. Stephen Beatty: Je ne possède pas les compétences techniques nécessaires pour me prononcer, mais nous entrons dans une phase où des dépenses sont nécessaires.

M. Nathan Cullen: Monsieur Romoff, d'après ce que j'ai compris, en tant que promoteur et défenseur du modèle des PPP, vous attirez l'attention sur les cas où il fonctionne. Ce n'est pas une solution universelle, n'est-ce pas? Il est parfois arrivé que cette façon de procéder ne fonctionne pas au Canada. Est-ce que je me trompe en disant cela?

M. Mark Romoff: À vrai dire, il n'y a pas d'exemple au Canada ou un PPP s'est soldé par un échec.

M. Nathan Cullen: Selon le vérificateur général de l'Ontario, la construction de l'hôpital municipal de Brampton a coûté 200 millions de dollars de plus que prévu, en partie parce que c'était un PPP; la route Sea to Sky a coûté 220 millions de dollars de plus que prévu parce que le projet était lui aussi organisé comme un PPP; dans le cas l'UQAM, l'Université du Québec à Montréal, l'investissement du gouvernement du Québec a été de 400 millions de dollars, soit 200 millions de dollars de plus que le montant prévu initialement; et la ville d'Ottawa a dû rescaper entièrement deux projets de PPP.

Il est grave de ne pas décrire certains de ces dépassements de coûts aux contribuables, qui ont fini par payer la facture de ces « non-échecs », comme, je suppose, vous les appellerez. Diriez-vous que c'est une solution qui fonctionne dans tous les cas et qu'il n'y a jamais d'échec lorsqu'on tient compte des attentes ou des résultats obtenus pour le public et les contribuables?

M. Mark Romoff: Je vais faire quelques observations. Plusieurs projets que vous avez mentionnés n'étaient pas des PPP, et j'aimerais donc en parler avec vous.

M. Nathan Cullen: J'en serais ravi.

M. Mark Romoff: Le projet de l'UQAM n'en était pas un. Ce n'était pas un partenariat public-privé.

La deuxième chose, comme je l'ai dit plus tôt, c'est que les PPP ne sont pas une panacée, mais, lorsqu'ils sont conclus pour les bonnes raisons et que les contrats sont adéquatement structurés, ils donnent souvent de bons résultats. C'est vrai partout au pays.

• (1730)

M. Nathan Cullen: Ces deux conditions de réussite sont très vastes. Encore faut-il que les entrepreneurs travaillent comme il se doit.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cullen.

C'est maintenant au tour de M. Saxton.

M. Andrew Saxton: Merci, monsieur le président. Merci aux témoins d'être ici aujourd'hui.

Je veux tout d'abord donner suite à un commentaire de M. Cullen au sujet du financement des infrastructures. J'aimerais seulement confirmer que, en effet, notre gouvernement a investi 53 milliards de dollars dans les infrastructures au cours des 10 dernières années. Il s'agit du plus important et du plus long investissement fédéral dans les infrastructures créatrices d'emploi de l'histoire du Canada.

Mes premières questions s'adressent au représentant du Conseil canadien pour les partenariats public-privé.

Monsieur Romoff, dans votre déclaration liminaire, vous avez souligné certains des avantages des projets de PPP et mentionné de quelle façon le Canada donne l'exemple au monde entier dans ce domaine.

Comme vous le savez, le gouvernement a beaucoup soutenu les PPP. J'aimerais seulement que vous nous donniez certains exemples récents de PPP qui ont connu du succès et qui ont contribué à changer la façon dont nous envisageons le financement des infrastructures.

M. Mark Romoff: Il y a des exemples partout au pays. Nous pourrions commencer par la Colombie-Britannique. La Canada Line, le système de transport en commun qui relie l'aéroport au centre-ville de Vancouver, est un exemple parfait de réussite de partenariat public-privé. C'est le meilleur exemple, car le secteur privé s'est chargé de la conception, de la construction, du financement, de l'entretien et de l'exploitation du système. Dans ce cas-ci, le gouvernement de la Colombie-Britannique a réalisé de grandes économies, qui sont de plus de 90 millions de dollars. On a dépassé le nombre estimé de passagers, ce qui faisait l'objet d'un critère de faisabilité au début du projet. Il s'agit véritablement d'un excellent exemple de mise en pratique de projet de PPP.

M. Andrew Saxton: Oui, c'est un excellent exemple. Je connais beaucoup de personnes qui aiment emprunter le réseau Canada Line. À vrai dire, je sais que mon grand-père, qui a 85 ans, s'en sert pour se rendre à l'aéroport quand il prend l'avion.

Pouvez-vous nous donner un exemple de projet pour lequel il est logique d'opter pour un PPP?

M. Mark Romoff: Les projets de PPP sont un choix logique quand on peut démontrer que les contribuables en ont plus pour leur argent que si l'on optait pour des approches traditionnelles de conception, d'appels d'offre et de construction. Les partenariats publics-privés présentent plusieurs avantages, dont le principal renvoie au point soulevé plus tôt par M. Cullen, à savoir que si l'on met en place un partenariat public-privé qui prévoit l'entretien de l'actif tout au long de son cycle de vie et qui oblige l'entité du secteur privé à en assumer la responsabilité sur une période de 30 à 35 ans, les routes et les ponts se dégraderont peut-être encore, mais ce sera ces consortiums qui seront tenus de faire les réparations, de respecter les obligations du contrat et, de plus, d'assumer les coûts.

Lorsqu'on examine le pont Champlain à Montréal, on constate évidemment qu'il a besoin de réparations majeures. À vrai dire, on va le remplacer. Il s'agissait initialement d'un projet traditionnel de construction. Comme vous le savez, le gouvernement du Canada accélère les démarches visant à le remplacer à l'aide d'un partenariat public-privé, qui donnerait à un consortium du secteur privé la responsabilité de l'entretenir au cours des 30 à 35 prochaines années, selon des normes établies lors de la signature du contrat. La responsabilité incomberait au secteur privé, et le secteur public n'aurait pas à supporter les coûts que les gouvernements finissent normalement par assumer dans le cadre d'une approche plus traditionnelle.

M. Andrew Saxton: Merci beaucoup.

Ma prochaine question s'adresse à M. Beatty, de KPMG.

Monsieur Beatty, je vous serais reconnaissant si vous pouviez faire le point sur les partenariats publics-privés au Canada. Le gouvernement comprend l'importance des PPP et a plaidé en faveur de ces partenariats pour assurer le financement efficace de certains grands projets. Devrait-on choisir plus souvent cette option pour des projets municipaux?

M. Stephen Beatty: Pour répondre à la première question, au pays, les partenariats public-privés se portent très bien. Le Canada est d'ailleurs un des deux ou trois États qui sont considérés comme étant véritablement avancés dans ce domaine. Cette situation se caractérise par la prévisibilité des projets et des délais pour les marchés publics ainsi que par des organismes publics très compétents et grandement spécialisés lorsqu'il s'agit de conclure des contrats portant sur des projets d'infrastructure. De ce point de vue, ce sont les trois principaux aspects.

En ce qui a trait aux options de financement, je vais revenir à ce que j'ai dit plus tôt, à savoir qu'il y a une différence entre qui payera pour les infrastructures au bout du compte et la façon dont sera financée la construction initiale. La question ici est surtout de savoir qui payera au bout du compte.

Le président: Vous avez environ 15 secondes, monsieur Saxton.

M. Andrew Saxton: J'ai 15 secondes.

Je vais très rapidement demander au représentant de l'Association canadienne des compagnies d'assurances de personnes de nous dire ce qu'il pense de notre RPAC, le régime de pension agréée collectif, et du compte d'épargne libre d'impôt, et de nous dire comment ces initiatives encouragent les Canadiens à économiser pour l'avenir.

• (1735)

Le président: Veuillez répondre très rapidement.

M. Andrew Saxton: Je serai très bref.

Le président: Aimez-vous ces mesures, monsieur Swedlove?

M. Andrew Saxton: S'agit-il de bonnes idées pour les épargnants canadiens?

Le président: Un peu de silence.

Nous avons le temps pour une très brève réponse.

M. Frank Swedlove: Je vais répondre très brièvement au sujet des RPAC.

Je pense que le fait que nous obtenions un très vaste appui de nombreuses provinces — quatre provinces ont adopté cette mesure, et l'Ontario a annoncé qu'elle en ferait autant bientôt — témoigne de l'opinion générale selon laquelle ce moyen permet véritablement de donner un régime de pension aux Canadiens qui n'en ont pas.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Saxton.

Monsieur Brison, vous avez la parole.

L'hon. Scott Brison: Le Canada a le plus grand nombre d'experts au monde en conception, en construction et en financement d'infrastructures. Nous construisons des aéroports, des réseaux routiers, des usines de traitement des eaux et des systèmes de transport en commun aux quatre coins de la planète. Pourtant, nos fonds de pension n'investissent pas beaucoup au pays. Pourquoi en est-il ainsi? Est-ce une question de regroupement des projets? Devrions-nous les regrouper dans des catégories d'actifs semblables afin de les rendre plus intéressants pour les investisseurs?

M. Mark Romoff: Il serait probablement préférable de poser cette question aux gestionnaires des fonds de pension, mais je vais essayer d'y répondre.

Je pense que certains éléments entrent en jeu. Au bout du compte, il faut savoir que les gestionnaires de fonds de pension ont tendance à minimiser les risques, car ils doivent s'assurer d'avoir des rendements continus afin de respecter leurs obligations. Ils ont donc tendance à ne pas investir dans les nouveaux projets parce qu'ils présentent des risques élevés, et ils achètent plutôt des actifs partout dans le monde ou ils investissent dans des projets matures.

L'hon. Scott Brison: C'est un point intéressant.

Monsieur Beatty, pouvez-vous expliquer de quelle façon le modèle australien de recyclage des actifs, dans le cadre duquel le gouvernement national aide les États à recycler des actifs matures pour faire de nouveaux investissements, fonctionnerait au Canada?

M. Stephen Beatty: Le modèle australien est fascinant. Le gouvernement fédéral élimine le dissuasif fiscal associé à la vente d'un actif par un gouvernement d'État, dans la mesure où l'argent est réinvesti dans la construction ou la réhabilitation d'une infrastructure. Nous pensons que c'est un moyen très efficace d'utiliser à cette fin une partie des réserves de capitaux, de la valeur inhérente des actifs. On crée ainsi un nouvel incitatif et une nouvelle source de financement pour permettre aux gouvernements fédéral et d'États de construire les nouvelles infrastructures dont on a besoin. Une version semblable à cette structure gouvernementale pourrait fonctionner dans un contexte canadien, pourvu qu'on l'adapte en fonction des différences institutionnelles.

L'hon. Scott Brison: Par exemple, si une province vend un actif mature à des sociétés immobilières pour 100 millions de dollars, comme des immeubles de bureaux, selon le modèle australien, le gouvernement fédéral lui donnerait un coup de main à hauteur de 15 % si elle investit, par exemple, 115 millions de dollars dans de nouvelles infrastructures — le genre de nouveaux projets dans lesquels les fonds de pension hésiteraient à investir, à court terme.

M. Stephen Beatty: Oui. Quand on examine le modèle, on constate que le gouvernement provincial recycle ses actifs, pas nécessairement ses infrastructures. Le modèle australien insiste beaucoup sur le recyclage des infrastructures.

L'hon. Scott Brison: Des actifs qu'un gouvernement provincial vendrait.

M. Stephen Beatty: Il peut s'agir d'une centrale électrique, d'une route à péage ou peu importe, mais le modèle australien insiste beaucoup sur le recyclage des infrastructures. Vous pourriez choisir d'en élargir la portée, mais cela poserait encore une fois des problèmes. On semble être arrivé à un véritable consensus dans le cas du modèle australien.

L'hon. Scott Brison: Il a permis à l'Australie de prendre 13 milliards de dollars dans le budget de l'année dernière et de s'en servir pour créer 60 milliards de dollars d'investissements dans les infrastructures.

M. Stephen Beatty: J'emploierais le présent plutôt que le passé. Ce n'est pas encore fait, mais c'est ce qui est en train de se produire.

L'hon. Scott Brison: Je vois. C'est en train de se faire.

Compte tenu des faibles taux d'intérêt, de la valeur peu élevée de l'argent, de la croissance lente, de la faiblesse du marché du travail et des besoins considérables en matière d'infrastructures, le FMI, l'OCDE et David Dodge nous disent tous que c'est le moment de faire des investissements sans précédent dans les infrastructures. Avons-nous la possibilité de prendre à l'échelle nationale des mesures d'une ampleur inégalée dans l'histoire du Canada? Pensez-vous que le potentiel est là, que nous pouvons nous le permettre et que c'est seulement une question de leadership fédéral?

• (1740)

M. Stephen Beatty: Je pense que c'est comparable au boom dont j'ai parlé, qui a eu lieu à la fin des années 1940 et pendant les années 1950 et 1960. Oui, absolument.

Le président: Monsieur Brison.

L'hon. Scott Brison: En un sens, on parle de logement quand il est question d'infrastructures. Étant donné que cette catégorie d'actifs, pour laquelle les gens s'attendent à payer quelque chose, donne souvent de meilleurs résultats avec des partenariats publics-privés, les sociétés de placement immobilier et les fonds de pension pourraient-ils investir dans le logement abordable par l'entremise d'un financement structuré?

La question s'adresse à M. Beatty ou M. Shapcott.

Le président: Bien.

Monsieur Shapcott, pourriez-vous répondre brièvement?

M. Michael Shapcott: C'est une possibilité. Je ne suis pas un expert en structure de financement, mais il y a effectivement certaines pratiques intéressantes dont nous pourrions parler, notamment aux États-Unis et au Royaume-Uni.

Le président: Bien.

Monsieur Beatty, voulez-vous répondre en quelques mots?

D'accord. Merci beaucoup.

Merci, monsieur Brison.

Nous allons passer à M. Keddy.

M. Gerald Keddy: Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue aux témoins.

J'ai quelques questions précises pour M. Swedlove.

Vous avez parlé de la demande du marché pour les obligations à long terme. En 2014, nous avons créé pour 2,5 milliards de dollars d'obligations d'État à 50 ans. Quel genre d'infrastructure pourraient-elles permettre de financer?

M. Frank Swedlove: Nous étions très heureux de soutenir l'initiative du gouvernement fédéral d'émettre des obligations à 50 ans. Un certain nombre de provinces les ont déjà mises en place. C'est une excellente occasion pour le gouvernement de financer sa dette à moindre coût. C'est également une bonne occasion pour nous d'investir dans des actifs à long terme. Nous appuyons donc grandement cette initiative. S'il y a une chose que nous aimerions voir, c'est un plus grand nombre de mesures de ce genre de manière à ce que cela puisse devenir la norme.

Par ailleurs, étant donné qu'on investit essentiellement dans des titres gouvernementaux, on peut également financer des activités de PPP qui ont une composante emprunt ou capitaux propres. C'est donc très différent, mais ce serait tout aussi utile.

M. Gerald Keddy: Merci.

J'étais sûr que la réponse comporterait d'autres éléments.

Vous avez également parlé, comme le représentant de la Fédération canadienne des municipalités et celui du Large Urban Mayors' Caucus of Ontario, de l'uniformisation de la documentation des projets de moins de 50 millions de dollars. À quel point est-ce important? Est-ce une chose à laquelle le gouvernement peut simplement donner suite sans modifications législatives? Est-ce un changement d'ordre administratif?

M. Frank Swedlove: Je pense que c'est une mesure qui pourrait être mise en œuvre et qui revêtirait une grande importance. À notre avis, ce serait un début, car la préparation de documentation normalisée permettrait aux gens d'examiner la possibilité de regrouper certains projets, par exemple. De plus, si vous pouviez obtenir que la documentation soit normalisée, vous pourriez envisager d'abaisser le seuil de présélection des P3 qui s'applique en ce moment, à savoir 100 millions de dollars, ce qui est trop élevé, selon nous. Nous croyons que c'est un premier point clé et une question cruciale que nous pourrions commencer à régler. Pour ce faire, il ne sera pas nécessaire de modifier des lois, quelles qu'elles soient, mais il faudra que le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les investisseurs privés collaborent étroitement. Nous pensons que PPP Canada pourrait prendre l'initiative à cet égard.

M. Gerald Keddy: Le fait est que nous parlons toujours des énormes projets, mais il existe un grand nombre de projets de moins de 50 millions de dollars, en particulier dans certaines des petites municipalités régionales.

Monsieur Romoff, je sais que vous souhaitiez formuler une observation. Je vais donc vous en donner l'occasion.

M. Mark Romoff: J'allais juste ajouter que vous avez absolument raison, Monsieur Keddy. La prochaine génération canadienne de P3 sera vraiment entreprise par des municipalités et des collectivités autochtones de l'ensemble du Canada. Ce seront, par définition, des projets tout aussi complexes, mais beaucoup plus petits. Il faut vraiment que nous réfléchissions maintenant à la façon dont nous pourrions rajuster le modèle établi pour les P3, de manière à accommoder la prochaine vague de projets.

J'ajouterais qu'une partie des difficultés que les municipalités éprouvent sont liées aux coûts des services qui sont requis pour leur permettre d'aller de l'avant, à savoir des services juridiques, des services techniques et des services d'experts conseils. Si nous pouvions regrouper ces services sous un même toit, celui d'un guichet unique à l'intention des municipalités, où les services seraient prêts à être utilisés, si vous voulez, il serait beaucoup plus acceptable pour ces municipalités d'entreprendre l'établissement de P3, car, si elles souhaitaient monter un projet, elles pourraient visiter ce guichet unique et obtenir tous ces services d'une manière intégrée et beaucoup moins coûteuse.

• (1745)

M. Gerald Keddy: Exactement. Je vous remercie de votre réponse.

Monsieur Beatty, vous avez parlé un peu du modèle britannique et des deux premières phases de leur programme d'infrastructures. Pouvez-vous indiquer au comité le coût de la première infrastructure qu'ils ont déployée, celui de la deuxième infrastructure et la mesure dans laquelle les coûts ont augmenté?

M. Stephen Beatty: En fait, je parlais des programmes, et non du financement de chaque infrastructure.

La première phase a mis l'accent surtout sur les infrastructures sociales, mais la crise financière est survenue. Le deuxième programme national d'infrastructures a été fortement orienté vers les infrastructures économiques. Il ressemblait davantage à une liste de projets importants classée par ordre de priorité qu'à une enveloppe budgétaire.

Cela consiste vraiment à choisir les projets qui seront mis en oeuvre et la date où ils le seront, et, à mon avis, c'est là le véritable message. Je recommanderais que vous consultiez leur site Web. C'est en fait un processus très utile.

Le président: Merci beaucoup.

Merci, monsieur Keddy.

[Français]

Madame Boutin-Sweet, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Merci, monsieur le président.

Monsieur Shapcott, votre document contient trois recommandations que vous n'avez pas abordées. Pourriez-vous nous en parler, s'il vous plaît?

[Traduction]

M. Michael Shapcott: Merci.

Nous recommandons premièrement que le gouvernement fédéral consacre plus d'argent à sa stratégie contre l'itinérance.

En 2013, il a annoncé que la stratégie serait prolongée de cinq ans, mais il a plafonné le financement. Nous savons que la majeure partie de l'argent, soit 80% des fonds, est accordée aux 10 plus grandes municipalités du Canada et que le reste est affecté à 51 municipalités plus modestes. Par conséquent, nous recommandons d'abord que le financement de la stratégie fédérale contre l'itinérance soit haussé de 10 %.

Deuxièmement, le gouvernement fédéral a annoncé en 2013 que le financement du programme de logement abordable serait prolongé pendant cinq ans. Nous recommandons que le financement passe à 500 millions de dollars, soit le double de sa valeur actuelle, parce qu'une fois de plus, le financement a été plafonné pour toute la durée de la période de cinq ans, en dépit de la croissance des besoins.

Troisièmement, nous joignons nos voix à celles de nombreux autres organismes — des municipalités, des organismes de logement et d'autres organisations — pour dire que le gouvernement fédéral doit réexaminer sa décision d'autoriser une diminution des investissements fédéraux dans le logement. Cette réduction est l'une des raisons pour lesquelles le gouvernement fédéral peut investir deux milliards de dollars dans des logements abordables, comme il l'a fait en 2009, sans que nous soyons plus avancés à cet égard. C'est causé par les fonds supplémentaires qui sont retirés en coulisse.

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Je suis d'accord avec vous pour dire que de l'argent consacré au logement et à l'itinérance représente un investissement et non pas seulement une dépense.

J'aimerais d'ailleurs vous parler un peu plus d'itinérance. Le budget de 2013 prévoyait une réorientation de la SPLI — ou HPS en

anglais — dont une grande partie du budget était d'abord consacrée au logement. Plusieurs groupes y voient un problème. Au Québec, le RAPSIM, le RSIQ, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal trouvent que c'est mettre tous ses oeufs dans le même panier.

Je sais qu'au Québec, on préfère une approche généraliste et communautaire. J'aimerais connaître votre opinion à cet égard.

[Traduction]

M. Michael Shapcott: Nous croyons certainement que les besoins en matière de logement et de lutte contre l'itinérance varient d'une région à l'autre du pays. Par exemple, les besoins de Vancouver à cet égard diffèrent de ceux d'une petite collectivité rurale de Terre-Neuve-et-Labrador, tout comme les besoins du centre-ville de Toronto, où il se trouve que je vis, diffèrent, disons, de ceux d'une partie ou d'une autre du Québec, que vous connaissez mieux que moi.

Les solutions « universelles » n'existent pas, et nous sommes toujours très méfiants lorsque quelqu'un affirme qu'une solution miracle répondra à tous les besoins des quelque 200 000 sans-abri du Canada.

Il est certain que le modèle Logement d'abord est très robuste. Le gouvernement fédéral et la Commission de la santé mentale du Canada ont prouvé que le projet At Home/Chez soi pouvait littéralement faire la différence entre la vie et la mort des 3 000 sans-abri qui ont participé au projet, et qu'il avait favorisé la stabilité en matière de logement. Par conséquent, nous savons que le modèle fonctionne, mais il ne convient pas à tout le monde et ne devrait pas être imposé.

De même, au chapitre du financement, nous soutenons que le gouvernement fédéral doit effectivement accroître ses investissements, mais nous pensons aussi qu'il doit chercher des solutions de rechange et d'autres investissements. Nous savons que le gouvernement fédéral ne peut pas, à lui seul, répondre à tous les besoins des Canadiens en matière de logement et d'infrastructures pour les sans-abri.

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Monsieur Coulombe, vous avez mentionné que 76 % de la facture des infrastructures va aux municipalités. Récemment, la FCM a mentionné qu'aucune portion du Nouveau Fonds Chantiers Canada n'était réservée aux municipalités. Étant donné que les municipalités ont une aussi grosse facture et que ce sont elles qui possèdent la grande majorité des infrastructures, auriez-vous des recommandations à faire au gouvernement fédéral pour le prochain budget par rapport à cela?

● (1750)

M. Robert Coulombe: En effet, les municipalités assument 76 % de la facture. Or pour qu'elles puissent bénéficier de l'investissement, il faudrait trouver une formule à facteurs économiques. Dans le cadre de l'activité économique, le gouvernement fédéral perçoit 30 cents sur chaque dollar, sur le plan fiscal ou financier, et il en va de même pour le gouvernement du Québec. Les municipalités, par contre, ne récoltent absolument rien.

Nous voulons poursuivre nos efforts. Toutefois, pour faire en sorte que les communautés puissent continuer à fournir ces efforts, nous devons bénéficier d'une participation plus importante de la part du gouvernement. Le Fonds Chantiers Canada a considérablement aidé le pays à traverser la crise. Tout ce que les municipalités ont fait en collaboration avec les provinces et le fédéral...

[Traduction]

Le président: Veuillez conclure rapidement.

[Français]

M. Robert Coulombe: En fin de compte, cela a créé de l'activité économique. Au Québec seulement, de 2008 à 2014, on a créé 220 000 emplois-années par l'entremise du plan des infrastructures.

[Traduction]

Le président: Merci.

Au nom de tous mes collègues, je tiens à remercier tous nos invités d'être venus cet après-midi.

Chers collègues, je suis désolé de devoir écourter la séance, mais nous devons voter dans environ huit minutes. Je vous encourage à vous rendre à la Chambre.

[Français]

Merci beaucoup à tous.

[Traduction]

Monsieur Romoff, le temps dont nous disposons est écoulé. Par conséquent, je ne suis pas sûr que...

M. Mark Romoff: Monsieur le président, puis-je oser mentionner aux membres du comité que, s'ils souhaitent en apprendre un peu plus sur les partenariats publics-privés, le conseil organise la plus grande conférence de la planète consacrée à ce sujet? Elle aura lieu à Toronto, les 3 et 4 novembre.

Le président: C'était une publicité gratuite pour la conférence. Bonne idée.

Si vous désirez montrer quoi que ce soit d'autre aux membres du comité, veuillez présenter vos documents à la greffière. Je m'assurerai que tous les membres en reçoivent une copie.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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