



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Finance

Chair:
The Honourable JOSEPH A. DAY

Tuesday, May 1, 2007
Tuesday, May 8, 2007

Issue No. 13

Fifteenth and sixteenth meetings on:
Issues relating to the vertical and horizontal
fiscal balances among the various orders
of government in Canada

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Finances nationales

Président :
L'honorable JOSEPH A. DAY

Le mardi 1^{er} mai 2007
Le mardi 8 mai 2007

Fascicule n° 13

Quinzième et seizième réunions concernant :
Les questions relatives à l'équilibre fiscal vertical
et horizontal entre les divers niveaux
de gouvernement du Canada

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON NATIONAL FINANCE

The Honourable Joseph A. Day, *Chair*

The Honourable Nancy Ruth, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Biron	* LeBreton, P.C.
Di Nino	(or Comeau)
Eggleton, P.C.	Mitchell
Fox, P.C.	Murray, P.C.
* Hervieux-Payette, P.C.	Ringuette
(or Tardif)	Rompkey, P.C.
	Stratton

*Ex officio members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES FINANCES NATIONALES

Président : L'honorable Joseph A. Day

Vice-présidente : L'honorable Nancy Ruth

et

Les honorables sénateurs :

Biron	* LeBreton, C.P.
Di Nino	(ou Comeau)
Eggleton, C.P.	Mitchell
Fox, C.P.	Murray, C.P.
* Hervieux-Payette, C.P.	Ringuette
(ou Tardif)	Rompkey, C.P.
	Stratton

*Membres d'office

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 1, 2007
(35)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 9:35 a.m. in room 9, Victoria Building, the Chair, the Honourable Joseph A. Day, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Biron, Day, Di Nino, Eggleton, P.C., Mitchell, Murray, P.C., Nancy Ruth, Ringuette and Stratton (9).

In attendance: Tara Gray and Lydia Scratch, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, September 27, 2006, the committee continued its study on issues relating to the vertical and horizontal fiscal balances among the various orders of government in Canada. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 3, dated September 26, 2006.*)

WITNESSES:

Conference Board of Canada:

Glen Hodgson, Senior Vice-President and Chief Economist;
Matthew Stewart, Economist.

The Chair made opening remarks.

Mr. Hodgson made a statement and, with Mr. Stewart, answered questions.

At 11:00 a.m. the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, May 8, 2007
(36)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 9:31 a.m. in room 9, Victoria Building, the Chair, the Honourable Joseph A. Day, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Biron, Day, Di Nino, Eggleton, P.C., Mitchell, Murray, P.C., Nancy Ruth, Ringuette and Stratton (9).

In attendance: Lydia Scratch and Jean Dupuis, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 1^{er} mai 2007
(35)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Joseph A. Day (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Biron, Day, Di Nino, Eggleton, C.P., Mitchell, Murray, C.P., Nancy Ruth, Ringuette et Stratton (9).

Également présentes : Tara Gray et Lydia Scratch, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 27 septembre 2006, le comité poursuit son examen des questions relatives à l'équilibre fiscal vertical et horizontal entre les divers ordres de gouvernement au Canada (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n^o 3 des délibérations du comité du 26 septembre 2006.*)

TÉMOINS :

Conference Board du Canada :

Glen Hodgson, premier vice-président et économiste en chef;
Matthew Stewart, économiste.

Le président fait une déclaration liminaire.

M. Hodgson fait une déclaration et, avec l'aide M. Stewart, répond aux questions.

À 11 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le 8 mai 2007
(36)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Joseph A. Day (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Biron, Day, Di Nino, Eggleton, C.P., Mitchell, Murray, C.P., Nancy Ruth, Ringuette et Stratton (9).

Également présents : Lydia Scratch et Jean Dupuis, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, September 27, 2006, the committee continued its study on issues relating to the vertical and horizontal fiscal balances among the various orders of government in Canada. (For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 3, dated September 26, 2006.)

WITNESSES:

Federation of Canadian Municipalities:

Gord Steeves, President, Councillor of the City of Winnipeg;

Gabriel Miller, Senior Policy Analyst;

Christian Laverdure, Deputy Director, Policy.

The Chair made a statement.

Mr. Steeves made a statement, and together with the other witnesses, answered questions.

At 11:20 a.m. the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière intérimaire du comité,

Lynn Gordon

Acting Clerk of the Committee

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 27 septembre 2006, le comité poursuit son examen des questions relatives à l'équilibre fiscal vertical et horizontal entre les divers ordres de gouvernement au Canada (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 3 des délibérations du comité du 26 septembre 2006.*)

TÉMOINS :

Fédération canadienne des municipalités :

Gord Steeves, président, conseiller municipal, Ville de Winnipeg;

Gabriel Miller, analyste principal des politiques;

Christian Laverdure, directeur adjoint, Politiques.

Le président fait une déclaration.

M. Steeves fait une déclaration et, avec l'aide des autres témoins, répond aux questions.

À 11 h 20, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 1, 2007

The Standing Senate Committee on National Finance is meeting today at 9:35 a.m. to examine and report on issues relating to the vertical and horizontal fiscal balances among the various orders of government in Canada.

Senator Joseph A. Day (Chairman) in the chair.

[Translation]

The Chairman: The meeting will come to order. Welcome to the Senate Committee on National Finance. My name is Joseph Day and I am the committee chair. I am from New Brunswick.

[English]

In September 2007, the Standing Senate Committee on National Finance was authorized by the Senate to examine and report on issues relating to the vertical and horizontal fiscal balances among the various orders of government in Canada, and to report back to the Senate not later than June 30, 2007.

In the fall of 2006, committee members heard presentations by key officials from various provincial and territorial government departments, academics and policy marketing experts from across the country. The hearings took place over a six-week period.

On December 12 of last year, the committee issued an interim report entitled *The Horizontal Fiscal Balance: Towards a Principled Approach* as part of its ongoing studies of Canada's fiscal arrangements for provinces and territories.

In this next phase, the committee will commence its study by reviewing the division of fiscal resources and spending responsibilities between various orders of government in Canada.

[Translation]

I am pleased to welcome here today the Senior Vice-President and Chief Economist of the Conference Board of Canada. Joining him is economist Matthew Stewart.

[English]

Mr. Hodgson brings 25 years of experience and specialization in international economic and financial issues to the position of senior vice-president and chief economist of the Conference Board of Canada. Mr. Hodgson is the board's chief spokesperson on economic issues and has written extensively on economic and fiscal issues. He is the co-author of the recently published report entitled *Mission Possible: Stellar Canadian Performance in the Global Economy*. The report is one of three volumes forming the final report of the Canada Project, a three-year program

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 1^{er} mai 2007

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui à 9 h 35 pour étudier, pour en faire rapport, les questions relatives à l'équilibre fiscal vertical et horizontal entre les divers niveaux de gouvernement du Canada.

Le sénateur Joseph A. Day (président) occupe le fauteuil.

[Français]

Le président : La séance est ouverte. Je vous souhaite la bienvenue au Comité sénatorial permanent des finances nationales. Je m'appelle Joseph Day et je suis le président du comité. Je représente la province du Nouveau-Brunswick au Sénat.

[Traduction]

En septembre 2007, le Comité sénatorial permanent des finances nationales a été autorisé par le Sénat à étudier les questions relatives à l'équilibre fiscal vertical et horizontal entre les divers niveaux de gouvernement du Canada et de faire rapport à ce sujet au plus tard le 30 juin 2007.

À l'automne 2006, les membres du comité ont entendu des exposés de hauts responsables de divers ministères des gouvernements provinciaux et territoriaux, d'universitaires et de spécialistes de la promotion des politiques venant de toutes les régions du pays. Les audiences se sont étalées sur une période de six semaines.

Le 12 décembre de l'an dernier, le comité a publié un rapport intérimaire intitulé *L'équilibre fiscal horizontal : Vers une démarche fondée sur des principes* dans le cadre de son étude permanente des arrangements fiscaux conclus par le gouvernement fédéral avec les provinces et les territoires.

Le comité débute son étude de la phase suivante en examinant la répartition des ressources budgétaires et des responsabilités en matière de dépenses entre les divers niveaux de gouvernement du Canada.

[Français]

Aujourd'hui, il me fait plaisir d'accueillir le premier vice-président et économiste en chef du Conference Board du Canada, M. Glen Hodgson. Il est accompagné de Matthew Stewart, économiste.

[Traduction]

M. Hodgson, premier vice-président et économiste en chef du Conference Board du Canada, compte 25 ans d'expérience et de spécialisation dans les questions économiques et financières internationales. Il est le principal porte-parole du Conference Board sur les questions économiques et a beaucoup écrit sur les questions économiques et fiscales. Il est l'un des auteurs d'un rapport publié récemment intitulé *Mission Possible : Stellar Canadian Performance in the Global Economy*. Il s'agit là de l'un des trois volumes constituant le rapport final du Projet Canada,

of research and facilitated dialogue intended to improve Canada's standard of living and its place in North America and the world.

I believe you have introductory remarks, Mr. Hodgson. Please proceed.

Glen Hodgson, Senior Vice-President and Chief Economist, Conference Board of Canada: I would be happy to make just a few opening remarks, perhaps to set the context.

You have already mentioned, Mr. Chairman, the research we did. This is what volume one looks like, hard copy. I see many of you have a printed version in front of you. Three years of research went into it. Interestingly, it was funded almost entirely by the private sector. The purpose of the research was to try to answer the following question: How do we create sustainable prosperity for Canada? We have 76 recommendations, over three volumes; it is a huge read. If you have any insomnia, it might be one way to address it. More seriously, however, there is a lot there to speak to creating prosperity in Canada on a sustainable basis.

We have had a chance to brief deputy ministers, cabinets across the country, provincial and federal deputies, and many people are taking seriously the advice we have provided on this.

The issue of vertical fiscal imbalance is a sub-theme within the major work. You will find a two-page box on pages 62 and 63 of the report. We have added that because there is a theme that runs across all three volumes with respect to fiscal capacity of different levels of government to do to things we recommend.

We recognize that vertical fiscal imbalance is a structural issue. It is not solely about balances today. We know that, today, everyone is in surplus or in balance. Ontario just put out its budget for 2007-08, in which they have a very small deficit, of \$400 million, but a contingency reserve bigger than that. In the event that they do not need the contingency reserve, Ontario will be in balance or in surplus. Newfoundland and Labrador are moving into balance and surplus.

On one level, in terms of current balances, we can declare victory: We can say that the problems have been solved, that the transfers of the last few years by the federal government to the provinces have addressed the problem. We think we need to go deeper than that. We see prospective imbalances on a structural basis going forward in two areas. First, looking at health costs as the key driver of provincial spending and the combination of aging population, slowing potential output in our economy over the next five, 10 and 15 years and the overall fiscal capacity of the provinces, we believe, will lead us back into a deficit for the

un programme de recherche et d'échanges structurés sur trois ans qui vise à proposer des moyens pour relever le niveau de vie au Canada et pour permettre à notre pays de jouer un plus grand rôle en Amérique du Nord et dans le monde.

Je crois savoir, monsieur Hodgson, que vous avez des remarques préliminaires. Nous vous écoutons.

Glen Hodgson, premier vice-président et économiste en chef, Conference Board du Canada : Je serai ravi de faire quelques remarques préliminaires, simplement pour situer le contexte.

Vous avez déjà évoqué, monsieur le président, les recherches que nous avons faites. Voici à quoi ressemble le volume un, en version imprimée. Je constate que nombre d'entre vous l'ont devant eux. Cet ouvrage représente trois années de recherches. Il est intéressant de signaler que sa réalisation a été financée en presque totalité par le secteur privé. Il s'agissait de répondre à la question suivante : que faire pour permettre au Canada d'accéder à une prospérité durable? Nous avons abouti à 76 recommandations, réparties en trois volumes. C'est toute une brique à lire. Si vous souffrez d'insomnie, c'est peut-être là une bonne solution. En étant plus sérieux, il y a beaucoup à dire sur les moyens à mettre en œuvre pour permettre au Canada de devenir prospère de façon durable.

Nous avons eu l'occasion d'organiser des séances d'information à l'intention de sous-ministres, de cabinets de toutes les régions du pays, de hauts responsables des gouvernements provinciaux et fédéral, et beaucoup prennent au sérieux les recommandations que nous formulons dans ce domaine.

La question du déséquilibre fiscal vertical ne constitue, dans cette somme de travail, qu'un thème secondaire. Un encadré y est consacré aux pages 62 et 63 du rapport. Nous l'avons ajouté parce que ce thème est récurrent dans les trois volumes lorsqu'on traite de la capacité des divers niveaux de gouvernement à mettre en œuvre nos recommandations.

Nous convenons que le déséquilibre fiscal vertical est une question structurelle. Il ne s'agit pas uniquement de l'équilibre ou du déséquilibre aujourd'hui. Nous savons que, actuellement, la situation budgétaire de tous les niveaux de gouvernement est excédentaire ou équilibrée. L'Ontario vient de publier son budget pour l'exercice 2007-2008 qui n'affiche qu'un très faible déficit, 400 millions de dollars, mais qui comporte également une réserve pour éventualités supérieure à ce montant. Si cette province n'utilise pas cette réserve, elle sera alors en situation équilibrée ou excédentaire. Terre-Neuve et le Labrador arrive à l'équilibre, avec peut-être un excédent.

En nous fiant aux soldes actuels des budgets, nous pouvons donc déclarer avoir gagné la bataille. Nous pouvons affirmer que les problèmes ont été résolus, que les montants transférés ces dernières années par le gouvernement fédéral aux provinces ont apporté des solutions. Nous sommes toutefois d'avis qu'il faut aller au-delà de cette constatation ponctuelle. Nous nous attendons en effet à ce que des déséquilibres structurels apparaissent à l'avenir dans deux domaines. Toute d'abord, si nous tenons compte en même temps des coûts de la santé, qui représentent la part du lion dans les dépenses des provinces, et du

provinces starting in about 2015. The specific year depends upon the assumptions you use on health costs as a driver — taking on board, for example, the recent added transfer of \$39 billion over the next seven years from the federal government to the provinces. There will be influences there.

Our analysis, which was done for the Council of the Federation a few years ago, shows that with very conservative spending assumptions on health care, the provinces collectively would move back into a deficit position in 2013 or 2014. The hole will only get deeper as our population ages and as the potential growth rate for our economy slows over time.

There is a structural issue over the medium to long term. Now is a fabulous time to be talking about it. What better time to begin to address a serious structural problem than when you are in a surplus position. You have some fiscal capacity for addressing it.

Perhaps even more important is the structural imbalance faced by our cities today. I know this speaks to Senator Eggleton's heart because of the leadership he showed in the City of Toronto. Volume 3 of our *Mission Possible* study speaks to this in-depth. We look at the current capacities of the cities to pay for the services they are providing.

The various estimates that are out there for infrastructure deficits span from \$50 billion to \$120 billion, just on current needs, not even looking at expansion of systems going forward. Transfers to the cities from the provinces and the federal government have been declining as a share of city revenue over the last 15 or 20 years. If you put all that together, we think there is a serious structural issue facing Canadian cities.

We have a few preliminary thoughts as to how we can address this. As we look at governments across the country scrambling to meet the needs of our cities, various things are happening. The Province of Quebec has stepped up recently to provide a little bit of cover for the pension overhang liability the City of Montreal faces. However, that does not deal with the infrastructure issue. There has been a bit of adjustment recently on the Ontario budget as well.

If you put it all together, there is still a significant structural deficit facing our cities. That is probably the true fiscal imbalance going forward in the country. That is what is facing our cities,

vieillesse de la population, du ralentissement éventuel de la production de notre économie au cours des cinq, 10 et 15 ans à venir, et de la capacité fiscale globale des provinces, nous sommes convaincus que nous allons revoir des budgets provinciaux déficitaires aux alentours de 2015. L'année précise au cours de laquelle cela se produira dépend des hypothèses que vous utilisez pour déterminer la part des coûts de la santé dans les budgets, en tenant compte, par exemple, des transferts additionnels aux provinces de 39 milliards de dollars au cours des sept ans à venir que le gouvernement fédéral vient d'annoncer. Une telle mesure aura des répercussions.

L'analyse que nous avons réalisée il y a quelques années pour le Conseil de la fédération montre que, en faisant des hypothèses de dépenses très conservatrices en soins de la santé, l'ensemble des provinces reviendra à une situation déficitaire en 2013 ou en 2014. Ce déficit n'ira qu'en s'accroissant avec le vieillissement de notre population et le ralentissement éventuel du taux de croissance de notre économie dans le temps.

C'est là une question structurelle à moyen et à long terme. Le moment convient particulièrement bien pour en parler. Il ne saurait y avoir de meilleur moment pour s'attaquer à un problème structurel important que lorsque vous êtes dans une situation excédentaire. Nous disposons d'une certaine marge de manœuvre budgétaire pour nous y attaquer.

Les déséquilibres structurels auxquels sont confrontées nos villes aujourd'hui sont peut-être encore plus importants. Je sais que c'est là une question qui tient à cœur au sénateur Eggleton, parce qu'il a fait preuve de leadership dans ce domaine à la ville de Toronto. Le volume 3 de notre étude, *Mission Possible*, traite de cette question en profondeur. Nous y examinons la capacité actuelle des villes à acquitter la facture des services qu'elles assurent.

Les diverses prévisions de déficits liés aux infrastructures s'étalent entre 50 et 120 milliards de dollars, en tenant compte uniquement des besoins actuels, et sans prévoir de développements additionnels des divers systèmes. La part des recettes des villes venant des transferts des gouvernements provinciaux et fédéral a diminué au cours des 15 à 20 dernières années. Tout cela nous amène à penser que les villes canadiennes sont confrontées à un problème structurel grave.

Nous avons quelques idées préliminaires sur la façon de nous y attaquer. En examinant comment les gouvernements de toutes les régions du pays s'efforcent de répondre aux besoins de nos villes, nous avons observé plusieurs phénomènes. Le gouvernement de Québec a pris récemment des mesures pour permettre de couvrir une petite partie du passif découlant des régimes de retraite auxquelles est confrontée la ville de Montréal. Ces mesures ne résolvent toutefois pas le problème d'infrastructures. La province de l'Ontario a également procédé récemment à quelques ajustements dans son budget.

Si vous tenez compte de tous ces éléments, nos villes sont toujours confrontées à un déficit structurel important. Il s'agit probablement là du vrai déséquilibre fiscal qui touchera notre

in addition to the demographic forces that will have an impact on provincial budgets going forward.

The analysis is there. As I said, if you are deeply interested in cities, Anne Golden should come back at a later date and talk about the research in volume 3 of our study. She was the captain of the chapter dealing in-depth with the future of Canadian cities.

The Chairman: Before we go to honourable senators with questions, you indicate that the City of Montreal carries a deficit. Could you clarify that?

Mr. Hodgson: It is not a deficit. They are facing a pension liability challenge. We noticed in their budget this spring that the Quebec government is providing additional resources to the City of Montreal to deal with that particular issue. That is just one of many issues facing cities.

You could probably examine city budget by city budget and see the same challenges with respect to meeting pension liabilities, with respect to current outlays and, more fundamentally, the structural issue around infrastructure. The fact that we have water mains breaking across every city in the country has to be addressed on a chronic basis now. It really is addressing the issue at two or three different levels.

The Chairman: That is the infrastructure deficit you were talking about in your report.

Mr. Hodgson: That is right.

The Chairman: Virtually all of the cities, being subject to provincial legislation in terms of the way they operate, are not entitled to have the deficit or to build up a debt, is that correct?

Mr. Hodgson: Cities are certainly the creature of the provinces, under our Constitution. Frankly, I am not an expert on city finance. You would have to examine the relationship province by province.

In general, cities have limitations in terms of the debt loads they can carry. One of the pieces of advice we give in volume 3 of our report is that cities should have a greater capacity to borrow. Of course, that is dangerous. If there is not the offsetting revenue stream to allow a city to service debt, a worse problem could be encountered, in terms of debt service down the road.

The more fundamental issue is giving cities access to growth taxes, taxes that grow over time with income. That means access to sales taxes or even to income taxes, as is done in other places around the world. Cities in the United States and in Europe have access to growth taxes in one form or another. That

pays à l'avenir. Hormis les effets de l'évolution démographique, c'est le principal problème auquel nos villes seront confrontées, et qui aura des répercussions sur les budgets des provinces.

L'analyse figure dans cette étude. Comme je l'ai dit, si vous vous intéressez sérieusement à la situation des villes, Anne Golden devrait revenir devant vous à une date ultérieure pour vous parler de la recherche faite pour le volume 3 de notre étude. Elle a été la responsable du chapitre consacré de façon détaillée à l'avenir des villes canadiennes.

Le président : Avant de passer aux questions des sénateurs, vous avez indiqué que la ville de Montréal enregistre un déficit. Pourriez-vous nous donner des précisions?

M. Hodgson : Ce n'est pas un déficit. La ville fait face à un problème de passif découlant de ses régimes de retraite. Nous avons observé que le gouvernement du Québec, dans son budget de ce printemps, accorde des fonds additionnels à la Ville de Montréal pour lui permettre d'y faire face. Ce n'est là qu'un des nombreux problèmes auxquels sont confrontées les villes.

Vous pourriez probablement étudier l'un après l'autre les budgets des villes et vous constateriez alors qu'elles sont confrontées au même problème de passifs découlant des régimes de retraite pour les déboursés de l'exercice en cours et, de façon plus fondamentale, à la même question structurelle liée aux infrastructures. Le fait que toutes les villes du pays voient leurs obligations au même poste ne cesser de s'accroître montre bien qu'il s'agit là d'une situation chronique maintenant. Il faut vraiment s'attaquer à cette question à deux ou trois niveaux différents.

Le président : Il s'agit du déficit lié aux infrastructures dont vous parliez dans votre rapport.

M. Hodgson : C'est exact.

Le président : Pratiquement aucune ville, dont les modalités de fonctionnement sont régies par les législations provinciales, ne peut enregistrer de déficit ou accumuler de dettes. Est-ce bien exact?

M. Hodgson : Il est manifeste que, avec notre constitution, les villes sont les créatures des provinces. En toute franchise, je ne suis pas un spécialiste des finances municipales. Il faudrait étudier leurs relations province par province.

En règle générale, les dettes que les villes peuvent assumer sont plafonnées. L'un des conseils que nous donnons au volume 3 de notre rapport est d'accorder aux villes une plus grande capacité d'emprunt. Cela présente, bien sûr, un danger. Si les flux de revenus permettant aux villes de couvrir le service de la dette ne sont pas là, on pourrait faire face à un problème d'endettement plus grave à l'avenir.

Pour s'attaquer de façon plus fondamentale à la racine du problème, il faudrait permettre aux villes d'accéder à des taxes dont le montant augmente avec la croissance de l'économie, avec la hausse des revenus des contribuables. Elles devraient avoir accès à la taxe de vente, ou même pouvoir imposer les revenus, comme

means they are less dependent upon transfers from more senior levels of government and more able to address their concerns directly.

The Chairman: Do we have any cities in Canada that have that capacity right now?

Mr. Hodgson: Not to my knowledge.

Senator Stratton: When you look elsewhere in the world at how other countries have solved their problems, do you have any examples of where there is success?

Mr. Hodgson: In volume 3, of which I was not the author, we provide a series of examples from the U.K. and from the United States, where cities are given some scope of access to growth taxes.

Senator Stratton: For example?

Mr. Hodgson: Right off the top of my head, I cannot give you one.

Senator Stratton: I do not need to know which cities, but where you say they have been given growth potentials, are you referring to sales taxes?

Mr. Hodgson: Yes, that would be one.

Senator Stratton: Is that the primary driver?

Mr. Hodgson: Certainly, in the United States, sales tax is the principal one. There are jurisdictions in Europe, for example, where cities have accessed income taxes. As income tax is apportioned out, cities get a percentage.

I personally would not want to do have a third level of detail in my tax return; an efficient way of administering that would have to be developed. However, access to income or sales taxes is the logical step you would take toward providing revenue for cities.

Senator Stratton: I read it, but I wanted it on the record.

The Chairman: Is the Conference Board report available on your website?

Mr. Hodgson: Yes, all three volumes are available there. Volume 1 deals with Canada's place in the global economy. Given my background in the federal government with the IMF and EDC, that was a natural for me to steer along. Volume 2 looks at the resource economy and how to get the balance right between prosperity and sustainability in oil and gas, agri-food, forests and mining. Volume 3 takes on the issue of Canadian cities. My president, Anne Golden, was the captain of that, given her obvious experience of leading task forces in Toronto.

cela se fait dans d'autres pays à travers le monde. Aux États-Unis et en Europe, certaines villes ont accès à des taxes dont le montant peut augmenter, sous une forme ou sous une autre. Cela signifie qu'elles dépendent moins des transferts des niveaux de gouvernement supérieurs et sont mieux en mesure de s'attaquer directement aux problèmes qui les touchent.

Le président : Y a-t-il maintenant des villes au Canada qui aient cette possibilité?

M. Hodgson : Pas à ma connaissance.

Le sénateur Stratton : Quand vous examinez les façons dont d'autres pays ont résolu leurs problèmes, avez-vous relevé des exemples de réussite?

M. Hodgson : Au volume 3, dont je ne suis pas l'auteur, nous donnons une série d'exemples, au Royaume-Uni et aux États-Unis, de villes qui ont eu accès dans une certaine mesure à des taxes dont le montant peut augmenter.

Le sénateur Stratton : Par exemple?

M. Hodgson : Je n'ai pas d'exemples qui me viennent à l'esprit.

Le sénateur Stratton : Je ne veux pas que vous me citiez de villes en particulier, mais quand vous dites que certaines ont eu la possibilité d'accéder à des taxes dont le montant augmente, faites-vous référence à des taxes de vente?

M. Hodgson : Oui, c'est un exemple.

Le sénateur Stratton : Est-ce le principal mécanisme?

M. Hodgson : Certainement, aux États-Unis, le principal mécanisme est le recours à la taxe de vente. C'est ainsi, qu'en Europe, certaines villes ont des taxes calculées en fonction des revenus. Lors de la répartition de l'impôt sur le revenu, les villes en obtiennent un pourcentage.

Personnellement, je ne tiens pas à devoir remplir une section additionnelle sur ma déclaration de revenu. Il faudrait trouver une façon de gérer un tel mécanisme de façon efficace. Toutefois, la solution logique, pour permettre aux villes de disposer des recettes dont elles ont besoin, serait de leur donner accès à une partie de l'impôt sur le revenu ou de la taxe de vente.

Le sénateur Stratton : Je l'ai bien lu, mais je voulais que cela figure au procès-verbal.

Le président : Le rapport du Conference Board est-il disponible sur votre site web?

M. Hodgson : Oui, les trois volumes y sont disponibles. Le volume 1 traite de la place du Canada dans l'économie mondiale. Étant donné l'expérience que j'ai acquise au gouvernement fédéral avec le FMI et la SEE, il était naturel pour moi de diriger ce travail. Le volume 2 est consacré à l'économie des ressources et à la façon de parvenir à l'équilibre qui convient entre la prospérité et la durabilité dans les secteurs pétroliers et gaziers, de l'agroalimentaire, des forêts et des mines. Le volume 3 est consacré à la situation des villes canadiennes. C'est Anne Golden, ma présidente, qui en a dirigé la préparation étant donné son expérience manifeste de direction de groupes de travail à Toronto.

The Chairman: Volume 4 is an executive summary, for those of us who want to synthesize it.

Senator Nancy Ruth: You say that pages 42 and 43 of your report states as follows: “Canada’s cities are relatively successful on measures of social sustainability such as the quality of life, the cost of living, housing, education and health care. But Canadian cities lag well behind international competitors on many measures of economic performance.”

The Canada Project seems to make some recommendations with respect to the workforce and social cohesion. My question is this: Is there some place in the report and in the underlying studies where you set out the measures of social sustainability for all groups, for the population of Canada? What is the baseline of this and what does “relatively successful” mean? Where does the report consider the distributional impact of its recommendations on the people who live here?

Mr. Hodgson: Thank you for a challenging series of questions. Your question is very timely because one of the next things we want to do at the Conference Board is build a series of benchmarks to allow comparisons among Canadian cities, including the social dimension. We are out there right now trying to raise funds to allow us to build a methodology to do exactly what you are looking for, to build measures of performance across six broad domains, and society would be one of those. We would look at things like income distribution and how successfully we live within our cities.

We do not have the metrics built right now, but we are out canvassing cities, provincial governments and others for funds at this very moment, so that we can build the methodology to do what you are asking about. We do not have the methodology built within our report; that would be the next step.

Senator Nancy Ruth: Can I assume the 45 participants were financial investors in the study?

Mr. Hodgson: Yes.

Senator Nancy Ruth: So NGOs were probably not there?

Mr. Hodgson: No.

Senator Nancy Ruth: Were there grassroots groups when you did your data collection? If so, how were these organizations involved?

Mr. Hodgson: I will back up and explain what the Conference Board is. We have been around for 55 years as a business organization, but we are taking on more and more a research capacity, to look at public policy issues. We do not have an endowment. We do not receive any money directly, so we have to

Le président : Le volume 4 est un résumé destiné à ceux qui veulent une synthèse.

Le sénateur Nancy Ruth : Vous dites à la page 51 de votre rapport que « Les villes canadiennes réussissent relativement bien au chapitre de la viabilité sociale, comme le révèlent les mesures de la qualité de la vie, du coût de la vie et du logement, de l'éducation et des soins de santé. Par contre, bon nombre de mesures indiquent que leurs résultats économiques accusent un retard marqué par rapport à ceux de leurs concurrentes des autres pays. »

Le Projet Canada semble formuler certaines recommandations concernant la main-d'œuvre et la cohésion sociale. Voici ma question : Y a-t-il un endroit dans le rapport, et dans les études ayant abouti à sa réduction, où vous définissez les mesures de la durabilité sociale pour tous les groupes, pour la population du Canada? Quel est le niveau de référence dans ce domaine et que signifie « réussissent relativement bien »? Où le rapport étudie-t-il les effets de ses recommandations sur les divers groupes de notre société?

M. Hodgson : Je vous remercie de cette série de questions auxquelles les réponses ne sont pas évidentes. Vos questions tombent parfaitement à point parce que le Conference Board veut justement, entre autres, élaborer sous peu une série de repères pour permettre les comparaisons entre les villes canadiennes, y compris dans la dimension sociale. Nous nous efforçons actuellement de lever des fonds pour élaborer une méthodologie nous permettant de faire précisément ce que vous demandez, soit élaborer des mesures du rendement dans six grands domaines, dont la dimension sociétale. Nous voulons étudier divers aspects, comme la répartition des revenus et la mesure dans laquelle notre mode de vie en milieu urbain est une réussite.

Nous ne disposons pas maintenant de ces outils de mesure, mais nous tentons actuellement d'obtenir des fonds des villes, des gouvernements provinciaux et d'autres entités pour élaborer une méthodologie nous permettant de faire ce que vous demandez. Cette méthodologie ne se trouve pas dans notre rapport; ce sera l'étape suivante.

Le sénateur Nancy Ruth : Puis-je faire l'hypothèse que 45 participants ont investi dans la réalisation de cette étude?

M. Hodgson : Oui.

Le sénateur Nancy Ruth : Les ONG n'en faisaient probablement pas partie?

M. Hodgson : Non.

Le sénateur Nancy Ruth : Quand vous avez procédé à la collecte de vos données, est-ce que des groupes de niveau local y ont participé? Si oui, dans quelle mesure ont-ils été impliqués?

M. Hodgson : Je vais faire un retour en arrière et vous expliquez ce qu'est le Conference Board. Nous existons depuis 55 ans comme organisme d'affaires, mais nous développons de plus en plus notre capacité de recherche pour étudier les questions de politique publique. Nous ne sommes pas financés par une

go out and sell our services. The people with the money in our society tend to be the private sector. The report emerged from a conference we have with CEOs every year. There was a concern about national drift at that point amongst the CEO community and they turned to the Conference Board to act as a research organization to develop a view of where Canada was going and what we could do to develop our future. We involve NGOs in other research projects. We also reach out to labour on an ongoing basis. We have a variety of productions where we sit, business and labour together around the table, and talk about the future of industrial relations.

On this particular project, the funding was coming from the private sector, a little from the Ontario government and from a federal funding agency, but no funding support and engagement from NGOs.

Senator Nancy Ruth: If you are talking to deputy ministers about your research data and how productivity can be expanded in Canada, it is difficult for me to understand why you do not ask people involved in trying to change the system.

Mr. Hodgson: Our purpose is to do fundamental research. It is data-based research. We are not an organization that goes out and develops policy on a consultative basis; that is the role of governments, I would argue.

We are there effectively as a service provider, going into the numbers. That is the strength we have as economists, namely, to do the data analysis and try to determine the trends coming from that.

Senator Stratton: I need to go back to the question. In terms of Manitoba, my province, the City of Winnipeg is essentially 65 per cent of the population of the province, yet it receives substantially less than 65 per cent of the income of the province, when you look at all the income.

With that in mind, if you push for an equitable share for these larger cities, how far down the list do you go? Do you look only at the major cities? In Manitoba, you can go to Brandon, Portage la Prairie or Flin Flon. Where do you get the cut-off? Even a small town of 1,800 people has infrastructure problems. How do we deal with that? You cannot forget that there are substantial villages and towns that have similar problems on a much smaller scale than the larger ones. How do we deal with that issue? We may say, for example, one of the solutions is a share of the sales tax. How far do you take that down? Have you looked at that? That is a conundrum.

fondation. Nous ne recevons pas d'argent directement, nous devons donc aller vendre nos services. Les gens qui ont de l'argent dans notre société appartiennent le plus souvent au secteur privé. Ce rapport est le résultat d'une conférence que nous tenons tous les ans avec des PDG. Lors de celle-ci, on a vu apparaître au sein de leur collectivité la crainte d'une sorte de dérive nationale dans ce domaine et ils se sont adressés au Conference Board pour lui demander, comme organisme de recherche, de préparer un document de vision sur les orientations à venir du Canada et sur ce que nous pourrions faire pour améliorer notre avenir. Nous impliquons des ONG dans d'autres projets de recherche. Nous sommes également régulièrement en relation avec les syndicats. Pour quantité de travaux, nous sommes assis autour de la table avec des entreprises et des syndicats, et nous parlons de l'avenir des relations industrielles.

Dans le cas précis de ce projet, le financement est venu du secteur privé, un peu du gouvernement de l'Ontario et d'un organisme fédéral de financement, mais nous n'avons reçu aucune aide financière des ONG et ils ne se sont pas impliqués dans cette étude.

Le sénateur Nancy Ruth : Si vous parlez avec des sous-ministres de vos recherches et de la façon d'accroître la productivité au Canada, j'ai du mal à comprendre pourquoi vous n'en parlez pas aux gens qui s'efforcent de modifier le système.

M. Hodgson : Notre objectif est de faire de la recherche fondamentale. Il s'agit de recherche reposant sur des données. Nous ne sommes pas un organisme qui entend élaborer des politiques sur une base consultative. Je suis d'avis que c'est là le rôle du gouvernement.

Nous sommes effectivement là comme prestataires de services, analysant des chiffres. C'est là notre force comme économistes, analyser des données et essayer de montrer les tendances qui s'en dégagent.

Le sénateur Stratton : Il faut que je revienne à la question. Au Manitoba, ma province, la ville de Winnipeg accueille environ 65 p. 100 de la population de la province, mais reçoit nettement moins des recettes de ladite province, quand vous tenez compte de toutes les recettes.

En ayant cela à l'esprit, si vous cherchez à accorder une part équitable à ces villes plus importantes, jusqu'à quel niveau de détail êtes-vous allé? Vous penchez-vous uniquement sur les grandes villes? Au Manitoba, on peut s'intéresser à Brandon, Portage la Prairie ou Flin Flon. Où se trouve le seuil? Même une petite ville de 1 800 habitants a des problèmes d'infrastructures. Comment y faisons-nous face? Vous ne pouvez pas oublier qu'il y a des villages et des villes qui ont des problèmes comparables à ceux des villes les plus importantes, même si c'est à plus petite échelle. Comment faisons-nous face à cette question? Nous pourrions, par exemple, dire que l'une des solutions est le partage des recettes de la taxe de vente. Jusqu'à quel niveau de détail êtes-vous allé? Avez-vous étudié cette question? C'est une énigme.

Mr. Hodgson: I am a Manitoban originally as well, so I know of what you speak.

We see the opposite problem right now. The approach particularly toward federal transfers to the cities has been what we call the peanut butter strategy, where you spread it smoothly across the land and do not recognize that the major cities have special problems.

The model you are describing is legitimate, because smaller centres will have problems around infrastructure as well. However, the challenge we see is that major cities have special problems. They have homelessness problems, a need for urban infrastructure, aging and decaying water systems — more acute problems.

We did a piece of research, which is reflected in volume 3, around the so-called hub cities. This has attracted a lot of attention. In Halifax, the Haligonians were thrilled to know that they are a hub city, and everyone else in Atlantic Canada was as mad as hell.

The Chairman: As long as you include Saint John.

Mr. Hodgson: We were trying to demonstrate that there is a locomotive effect. Let me point out a correlation: If you have 1 per cent more growth in the hub cities, you actually get faster growth in the countryside, in the smaller centres surrounding and the rural areas. That phenomenon is referred to as a convergence hypothesis. Over time, you get a convergence of levels of income and growth rates between rural areas and the major cities.

We did not do the analysis to say we should give 80 per cent of resources to the 10 biggest cities. You have a challenge drawing a cut-off point as well — with city 10 being Halifax and city 11 being Quebec City. They would ask the same questions about why they are being left out. The issue is more around trying to preserve the existing funding for all urban areas while doing something special for the major cities in view of the fact they have special needs.

I understand entirely your concern. We have been approached by various smaller centres and by rural associations to see whether we can do analysis around the special needs of smaller centres, because they have needs as well. It is the classic problem of government having finite resources and setting priorities. We thought we should put more priority on the needs of the big cities.

Senator Di Nino: I want to go back to the line of questioning that my colleague from Toronto, Senator Nancy Ruth, was looking at.

It is relatively simple to say, let us issue a cheque and solve the problem, if you had the money. As you said, the resources are finite, so you cannot do that.

M. Hodgson : Je suis également originaire du Manitoba et je sais ce dont vous parlez.

Nous voyons actuellement le problème inverse. L'approche faisant précisément appel aux transferts fédéraux vers les villes a consisté à « tartiner », si vous me permettez l'expression. Vous étalez une couche régulière sur toute la surface, sans tenir compte du fait que les grandes villes ont des problèmes particuliers.

Le modèle que vous décrivez est légitime parce que les centres plus petits seront également confrontés à des problèmes d'infrastructures. Toutefois, il nous semble que les grandes villes ont des problèmes particuliers. Elles ont des problèmes de sans-abri, nécessitent des infrastructures urbaines, ont des systèmes d'aqueduc qui vieillissent et se détériorent... et d'autres problèmes sérieux.

Nous avons procédé à une recherche, dont les résultats sont reproduits au volume 3, sur ce qu'on appelle « les villes-centres ». Elle a retenu beaucoup l'attention. À Halifax, les habitants étaient ravis d'apprendre qu'ils se trouvaient dans une ville-centre et tous les autres habitants du Canada Atlantique en ont été fâchés.

Le président : En autant que vous incluiez Saint John.

M. Hodgson : Nous essayions de montrer qu'il y a un effet de locomotive. Permettez-moi de vous signaler un élément de corrélation. S'il y a une croissance supérieure de un pour cent dans les villes-centres, vous obtenez en réalité une croissance plus rapide à la campagne, dans les centres plus petits et dans les régions rurales. On appelle l'hypothèse qu'on utilise pour expliquer ce phénomène l'hypothèse de la convergence. Avec le temps, vous obtenez une convergence des niveaux de revenu et des taux de croissance entre les régions rurales et les grandes villes.

Nous n'avons pas procédé à cette analyse pour dire que nous devrions accorder 80 p. 100 des ressources aux dix villes les plus importantes. La définition d'un seuil présente également des difficultés, avec le 10^e rang occupé par Halifax et le 11^e par Québec. Les villes qui sont laissées de côté vont poser les mêmes questions. Il s'agit davantage d'essayer de protéger le financement actuel pour toutes les zones urbaines, tout en prenant des mesures spécifiques aux grandes villes, en tenant compte du fait qu'on y observe des besoins qui leurs sont propres.

Je comprends parfaitement votre préoccupation. Un certain nombre de centres plus petits et de regroupements de régions rurales se sont adressés à nous pour déterminer si nous pourrions réaliser une analyse des besoins particuliers des centres plus petits, parce qu'ils ont également leurs besoins. C'est le problème classique d'un gouvernement qui dispose de ressources limitées et qui doit définir des priorités. Il nous a semblé que nous devions accorder une priorité plus élevée aux besoins des grandes villes.

Le sénateur Di Nino : J'aimerais revenir sur le sujet abordé par ma collègue de Toronto, le sénateur Nancy Ruth.

Il est relativement facile de dire « Nous pourrions émettre un chèque pour résoudre le problème, si nous avions l'argent. » Comme vous l'avez dit, les ressources sont limitées et nous ne pouvons donc pas le faire.

In your examination and research, were you able to find opportunities for examinations or audit of the programs to see if they were effective, if they were still of value or if there were still an efficiency level? Were you able to do that?

Mr. Hodgson: The Conference Board has done that many times over the years when we have been contracted or engaged to do research or analysis on a particular program, but that was not part of the Canada Project research.

This was a top-down view of where Canada fits within the world and what we can do better to get balance prosperity and sustainability. No, we did not do a detailed analysis on specific programs in this research. We have done that in other areas repeatedly. One of the lines of business I oversee is a contract research business where we do analysis of policy proposals or current policy frameworks.

Senator Di Nino: In those cases, were you able to provide a level of comfort that the programs are servicing the right people and are being delivered in an efficient manner, from your recollection, or is that an unfair question?

Mr. Hodgson: I have not spent a lifetime at the board. I have been there only two and a half years.

I think the board's analysis is rock solid. I think our reputation is extremely good as an objective, independent analyst of policies and proposals.

I can provide a particular example where we have done work recently that I think has helped in changing government policy. I am referring to the tax treatment of the working poor. We were part of the so-called MISSWA municipal task force that was centred in Toronto looking at welfare recipients and the working poor and whether our tax system was unfairly penalizing them. We did some of the background work for them.

One of the recommendations that emerged from that was advice around a working income tax credit as a way to reduce the welfare wall; that is, effectively reduce the high and punitive rate of marginal taxation that the working poor face or people coming off of welfare and back into work face that discourages people from staying engaged in the workforce. We used our economist tool kit to analyze this, along with other organizations. I had a chance to provide advice to ministers of finance at various levels. We have now seen action at both the federal and provincial levels where governments are responding to that kind of research. That is a clear example of where the Conference Board can bring

Dans votre étude et votre recherche, avez-vous trouvé des cas se prêtant à l'étude ou à la vérification de programmes pour déterminer s'ils étaient efficaces, s'ils présentaient encore un intérêt ou s'ils assuraient un certain niveau d'efficacité? Avez-vous été en mesure de le faire?

M. Hodgson : Le Conference Board l'a fait à de nombreuses occasions au cours des années lorsque nous avons obtenu des contrats pour faire des recherches ou des analyses sur un programme précis, mais cela ne faisait pas partie de la recherche du Projet Canada.

Nous avons adopté dans ce cas-ci une vision panoramique pour voir la place du Canada dans le monde et pour déterminer ce que nous pourrions mieux faire pour équilibrer la prospérité et la durabilité. Nous n'avons pas procédé ici à une analyse détaillée de programmes précis. Nous l'avons fait de nombreuses fois dans d'autres domaines. L'un des secteurs d'activité dont je suis responsable en est un de recherche à contrat dans le cadre duquel nous analysons des propositions de politiques ou des cadres actuels de politique.

Le sénateur Di Nino : Dans ces cas, vous souvenez-vous si vous avez pu obtenir l'assurance, dans une certaine mesure, que les programmes desservent bien les personnes visées et sont mis en œuvre de façon efficace, ou est-ce une question déloyale?

M. Hodgson : Je n'ai pas passé toute ma vie au Conference Board. Je n'y suis que depuis deux ans et demi.

Je suis d'avis que les analyses du Conference Board sont en béton. Je crois que nous avons une excellente réputation d'analyste objectif et indépendant des politiques et des propositions.

Je peux vous donner un exemple précis d'un travail que nous avons fait récemment et qui a contribué, je crois, à modifier la politique du gouvernement. Je fais ici allusion au traitement fiscal des travailleurs à faible salaire. Nous avons fait partie du groupe de travail municipal qui s'est consacré à la modernisation de la sécurité du revenu pour les adultes en âge de travailler, appelé MISSWA, qui a examiné la situation des bénéficiaires du bien-être social et des travailleurs à faible revenu en se demandant si notre système fiscal les pénalisait de façon injuste. Nous avons fait une partie du travail de fond pour ce groupe.

L'une des recommandations qui s'en est dégagée portait sur un crédit d'impôt sur le revenu des personnes qui travaillent afin de réduire le nombre de personnes prises dans le piège de l'aide sociale. Il s'agissait effectivement de réduire un taux élevé et punitif d'imposition marginale qu'ont à subir les travailleurs à faible revenu ou les personnes qui sortent de l'aide sociale et qui retournent au travail, et qui découragent ces gens de rester dans la population active. Nous avons utilisé nos outils d'économistes pour analyser cette situation, en même temps que d'autres organismes. J'ai eu l'occasion de transmettre des conseils aux ministres des Finances de divers niveaux de gouvernement sur cette question. Nous avons vu ensuite, aussi bien au niveau

value by analyzing the current state of policy and suggesting changes to make it work better.

Senator Di Nino: I am not sure I got the answer to the question that I asked. My concern was that there is often the pressure to plug the hole somewhere because of not enough money to go around. I just wondered whether, when you were doing this, you were satisfied to some degree, or you looked at the need for a continuous and constant review of the value, validity and effectiveness of the program and whether the delivery of that program is in the right hands, place and level of government.

Mr. Hodgson: That thinking underpinned all of our work. That is why we have taken a strong position. Our analysis clearly shows that there is a vertical fiscal imbalance affecting cities today. Something structural should be done. Frankly, it will not be sufficient simply to see larger transfers from more senior levels of government to cities. We believe strongly, through our analysis, that they need to be given the tools directly. I hope that is a better answer to your question. That applied across the whole array of issues that we looked at in our research plan.

Senator Di Nino: The Federation of Canadian Municipalities and the Toronto-Dominion Bank both did extensive research and came out with staggering figures as to the number of dollars that municipalities, particularly, larger ones, will need in the next generation, 15 to 20 years. They both suggest \$50 billion to \$70 billion, and growing at a rapid rate. Is that something that you discovered as well? Is that something that you would be able to comment on?

Mr. Hodgson: We have done preliminary analysis in particular cities and extrapolated to the whole country. The range we mentioned in our paper is \$55 billion to \$120 billion, which is the estimate for the infrastructure gap that exists for cities right now. The numbers that the FCM and Toronto-Dominion Bank have put out fall well within that range. We have not done a serious inventory of all the infrastructure needs across the country. The figure of \$120 billion seems like a big number. However, it might be an underestimation, when you add in maintenance costs and the fact that a city like Toronto is severely underserved vis-à-vis transportation infrastructure, compared to a city of a comparable size in Europe or the United States. It is probably three to five subway lines short. Therefore, those estimates are very credible.

fédéral que provincial, des gouvernements prendre des mesures à la suite de ce genre de recherche. C'est là un exemple manifeste de cas dans lequel le Conference Board peut analyser de façon utile l'état actuel de la politique et proposer des modifications pour qu'elle fonctionne mieux.

Le sénateur Di Nino : Je ne suis pas sûr que vous ayez répondu à la question que je vous ai posée. Ce qui me préoccupe est qu'il y a souvent des pressions pour apporter une solution à un petit aspect d'un problème parce qu'on ne dispose pas d'assez d'argent pour traiter toute la question. Je me demandais simplement si, quand vous faites ce type d'analyse, vous êtes satisfait dans une certaine mesure, ou vous étudiez le besoin d'un examen continu et constant de l'intérêt, de la validité et de l'efficacité du programme et si vous déterminez si le programme est mis en œuvre par le palier de gouvernement, à l'endroit et par l'organisme les mieux à même de le faire.

M. Hodgson : Cette réflexion est à la base de tous nos travaux. C'est pourquoi nous avons adopté une attitude énergique. Notre analyse montre clairement que, de nos jours, les villes subissent un déséquilibre fiscal vertical. Il faudrait s'attaquer à la dimension structurelle du problème. En toute franchise, des transferts plus importants des niveaux supérieurs de gouvernement vers les villes ne suffiront pas. À la suite de notre analyse, nous sommes convaincus qu'il faut donner les outils nécessaires aux villes. J'espère que cela répond mieux à votre question. Cela s'applique à toute une gamme de questions que nous avons étudiées dans le cadre de notre plan de recherche.

Le sénateur Di Nino : La Fédération canadienne des municipalités et la Banque Toronto-Dominion ont toutes deux réalisé d'importantes recherches et sont parvenues à des chiffres époustouflants sur les montants dont les municipalités, en particulier les plus importantes, auront besoin au cours de la prochaine génération, soit d'ici 15 à 20 ans. Toutes deux évoquent des fourchettes entre 50 et 70 milliards de dollars et augmentant à des taux rapides. Êtes-vous parvenus au même type de résultat? Est-ce quelque chose qui vous inspire des commentaires?

M. Hodgson : Nous avons fait une analyse préliminaire dans certaines villes et extrapolé à l'ensemble du pays. La fourchette que nous indiquons dans notre rapport va de 55 à 120 milliards de dollars, ce qui correspond à l'évaluation du retard en infrastructures dont souffrent les villes maintenant. Les chiffres de la Fédération canadienne des municipalités et de la Banque Toronto-Dominion sont donc exactement du même ordre. Nous n'avons pas réalisé un inventaire complet de tous les besoins en infrastructures à travers le pays. Le chiffre de 120 milliards de dollars semble énorme. Il se peut toutefois qu'il soit sous-évalué quand on y ajoute les coûts d'entretien et le fait que la ville de Toronto est particulièrement mal desservie en infrastructures de transport, par rapport à une ville de taille comparable en Europe ou aux États-Unis. Il lui manque probablement de trois à cinq lignes de métro. Ces évaluations sont donc tout à fait crédibles.

Senator Di Nino: There are countries in Europe, Germany in particular, where they actually have city states or, in our case, cities with provincial designation. Did you look at that and do you have an opinion?

Mr. Hodgson: A study was done as part of volume 3 of our research of the U.K. Anne Golden visited city leaders in London and various British cities, which are going through an amazing transformation right now. A city like Manchester is having a rebirth. However, we did not extend that onto the continent in Europe.

The Chairman: Could you elaborate on the rebirth of Manchester and what is happening over there?

Mr. Hodgson: First, the British government has a plan. That is a useful starting point. In Britain, there is a clear understanding that London is special, a separate case, and so it has special regulatory and revenue powers that the other cities do not have. The fact that the central government in a unitary state has a plan for cities has been a major contributing force.

One of the key drivers in Britain is not just national government intervention or even public policy but rather local leadership. A lot of the turnaround in places like Manchester, Liverpool and Leeds is led from the local communities, elected officials, business leaders and civil society coming together and agreeing on a common strategy and plan. Easy to say and hard to do, but it is an interesting indication of the magic elixir to bring about change within a city. It is having alignment on the plan or strategy.

Senator Eggleton: Thank you for being here and for the Conference Board work on the Canada Project. I have gone through the summary report and read extensively the one involving Canadian cities. The Social Affairs Committee of the Senate that I chair has the topic of cities in front of it as a major study that will be done over the next three years, and it is well under way now. The input from this document will be valuable for us.

As the document points out, Canada has become one of the most urbanized countries in the world. The recent census indicated that more than 80 per cent of the population is in urban areas. In fact, the 10 largest urban areas of the country make up half the population and half the economy. Hence, it is not hard to understand comments made by the Conference Board and by other people who say that the prosperity of our country depends on what happens in our big cities. It is not a question of “we,” the federal government, helping out “them,” the cities. It is not a question of people who live in smaller or rural areas helping out people who live in cities. It is an “us”

Le sénateur Di Nino : Il y a des pays européens, l'Allemagne en particulier, dans lesquels certaines villes ont des statuts qui se rapprochent de ceux d'un État ou, dans notre cas, de villes assimilées à des provinces. Avez-vous étudié cette question et avez-vous une opinion?

M. Hodgson : Nous avons étudié cette question dans le cadre de la recherche sur le Royaume-Uni qui figure au volume 3 de notre rapport. Anne Golden a rencontré des dirigeants municipaux de Londres et de diverses villes britanniques, qui subissent actuellement une transformation étonnante. Une ville comme Manchester est en train de renaître. Nous n'avons toutefois pas étendu cette démarche au continent européen.

Le président : Pourriez-vous être plus précis au sujet de la renaissance de Manchester et de ce qui se passe dans cette ville?

M. Hodgson : Tout d'abord, le gouvernement britannique a un plan. C'est là un point de départ utile. On reconnaît sans ambiguïté en Grande-Bretagne que Londres est un cas spécial, distinct, et elle dispose donc de pouvoirs réglementaires particuliers, qui lui confèrent la possibilité de générer des recettes que les autres villes n'ont pas. Le fait que le gouvernement central, dans un État unitaire, dispose d'un plan pour les villes a été un élément déterminant.

En Grande-Bretagne, ce n'est pas uniquement l'intervention du gouvernement national, ni même de la politique publique, qui ont joué un rôle déterminant, mais plutôt le leadership au niveau local. Une grande partie du redressement que l'on observe dans des endroits comme Manchester, Liverpool et Leeds se fait à l'initiative des collectivités locales, de leurs élus, des leaders du monde des affaires et de la société civile qui se réunissent et conviennent d'une stratégie et d'un plan communs. C'est quelque chose de facile à dire et de difficile à faire, mais c'est une indication intéressante de l'élixir magique nécessaire pour apporter des changements dans une ville. Il s'agit d'harmoniser le plan ou la stratégie.

Le sénateur Eggleton : Je vous remercie à la fois d'être ici et du travail fait par le Conference Board sur le Projet Canada. J'ai parcouru le résumé et lu en détail le volume consacré aux villes canadiennes. Le Comité sénatorial des affaires sociales que je préside va consacrer une importante étude aux villes au cours des trois ans à venir, et celle-ci est bien entamée. L'apport de ce document est très précieux pour nous.

Comme l'indique votre rapport, le Canada est devenu l'un des pays les plus urbanisés dans le monde. Le recensement récent révèle que plus de 80 p. 100 de la population vit dans des régions urbaines. En réalité, les dix régions les plus importantes urbaines du pays regroupent la moitié de la population nationale et sont le siège de la moitié de notre activité économique. Il n'est donc pas difficile de comprendre les commentaires formulés par le Conference Board, et par d'autres, qui disent que la prospérité de notre pays dépend de ce qui se passe dans nos grandes villes. Il ne s'agit pas de « nous », le gouvernement fédéral, qui « les » aidons, « les » villes. Il ne s'agit pas de demander aux personnes

question, namely, how do we keep our economy prosperous? A key part of it is dealing with the challenges faced by our cities.

One example of the challenge is property taxes. In Canada, property taxes make up 53 per cent of the revenue of our urban areas. In the United States, property taxes account for 23 per cent. In the United States, there is a much greater access to what is called the “growth taxes,” things like sales tax or income taxes. It does not mean everyone goes around levying it or collecting it. We do have the Canada Revenue Agency, which collects for the provinces and the federal government. You can work out those systems. You do not even have to have municipalities levelling, but to get a greater share of revenue will involve either or both the federal and provincial governments helping to produce that.

The way we have helped municipalities of all sizes to this point in time is through the infrastructure program. Given what this document and others say about the \$60-billion deficit in our infrastructure, we have still got a long way to go. The people involved in urban transit say there is another \$20 billion over and above that just to get the infrastructure in the big cities into some kind of shape so they can be complementary to the need to move traffic as part of the economic development, et cetera. Moving people around is vitally important in places like my city, Toronto, and there is a big deficit in terms of that. We have not had much new infrastructure in that way for a long period of time.

You were asking, Mr. Chairman, about debt. Municipalities in Ontario, and I take it that it is the same in the rest of Canada, are not allowed to borrow for operating purposes. They cannot go into an operating deficit, but they can borrow for capital, and they do. They have large debt servicing. The City of Toronto debt servicing is way up the line in terms of the amount of taxpayers' money that goes into paying interest on the debt. That is all relevant to capital projects that are infrastructure related.

We have an extensive need. It is not “we” in the cities or “we” in the big cities; it is “we” the country, because it is all in our interests in terms of the economic drivers of this economy and our prosperity.

There are different ways of approaching this. We could go to square one and say let us revise the Constitution, which gets a lot of groans, to recognize that there are three orders of government. Back in 1867, when the Constitution was set, they did not see that. They saw provinces and a federal government, split it up between the two, and said that local government comes under the

vivant dans les régions plus petites ou rurales d'aider celles vivant dans les villes. C'est une question qui « nous » concerne tous, puisqu'il s'agit de déterminer comment assurer la prospérité de notre économie. La réponse tient en partie dans la façon dont nous ferons face aux défis auxquels sont confrontées nos villes.

La question des taxes foncières est un bon exemple de ce type de défi. Au Canada, les taxes foncières représentent 53 p. 100 des recettes des agglomérations situées dans nos zones urbaines. Aux États-Unis, les mêmes taxes ne représentent que 23 p. 100 des recettes. Chez nos voisins du Sud, les villes ont beaucoup plus accès à ce qu'on appelle couramment des « taxes sur la croissance », c'est-à-dire des éléments comme la taxe de vente ou des taxes sur les revenus. Cela ne signifie pas que tout le monde impose et prélève de telles taxes. Nous avons l'Agence du revenu du Canada qui recouvre les recettes fiscales pour les provinces et le gouvernement fédéral. Vous pouvez utiliser ces systèmes. Il n'est même pas nécessaire que les municipalités prélèvent elles-mêmes des taxes, mais pour qu'elles obtiennent une part plus importante des recettes, il faudra l'implication des gouvernement fédéral et provinciaux.

Pour aider les municipalités de toutes tailles, nous avons jusqu'à maintenant eu recours au programme des infrastructures. Étant donné ce que ce document et d'autres affirment au sujet du déficit de 60 milliards de dollars dans nos infrastructures, nous avons encore beaucoup de chemin à parcourir. Les gens impliqués dans le secteur du transport en commun disent qu'il faudra ajouter à ce montant un autre 20 milliards de dollars pour que les infrastructures de nos grandes villes puissent jouer leur rôle complémentaire, afin de faciliter les déplacements des personnes et des marchandises dans le cadre du développement économique, et cetera. Le transport des personnes a une importance vitale dans des endroits comme ma ville, Toronto, et c'est un domaine dans lequel le déficit est lourd. Nous n'avons pas eu d'infrastructures de cette nature depuis longtemps.

Vous posiez une question, monsieur le président, au sujet de la dette. Les municipalités de l'Ontario, et j'imagine qu'il en va de même dans le reste du pays, n'ont pas le droit d'emprunter à des fins d'exploitation. Elles n'ont pas le droit d'enregistrer un déficit d'exploitation, mais elles peuvent emprunter pour réaliser des investissements, et elles le font. Leur poste du service de la dette est important. Celui de la ville de Toronto est très élevé. Une grande partie de l'argent des contribuables sert donc à payer des intérêts sur la dette. Cela s'applique à tous les projets d'investissement qui sont liés aux infrastructures.

Nous avons des besoins très vastes. Le « nous » ne désigne pas villes ni les grandes villes, mais bien notre pays, parce qu'il en va de notre intérêt à tous, car cela touche les déterminants de l'économie, et donc de notre prospérité.

Il y a diverses façons d'aborder cette question. On peut retourner à la case départ et dire, révisons la Constitution, ce qui va susciter quantité de plaintes, pour reconnaître qu'il y a trois niveaux de gouvernement. En revenant à 1867, lors de la rédaction de la Constitution, ce n'était pas le cas. Il y avait les provinces et un gouvernement fédéral, qui se partageaient

provinces. However, it does not face the reality. At that point in time, the numbers were vastly different from what they are today. It does not recognize the current reality.

On the other hand, talking about dealing with the Constitution does not warm anybody's heart. It is a long process. That may happen eventually. Meanwhile, we have to operate within the parameters of what we have today, which means we will have a lot more money from federal and provincial governments going to local government, either through infrastructure funds or give them a share of revenue, or gas tax. Gas tax was something the federal government has done and the provinces are doing in some cases.

Likely, that will be the root of this solution for some period of time. Having been a member of the government in the 1990s, at that point in time, in order to get the deficit under control, to eliminate it, there was a lot of downloading to the provinces. The provinces, in turn, download to the local government, and the local government has nowhere to go, other than the same poor taxpayer that pays at all three levels.

We need to do something about this. The municipalities are saying they need more in the way of infrastructure funds. They need things like a national urban transit fund. Apparently, we are the only G8 country in the world that does not have federal urban transit funding.

The municipalities say, "You keep turning on the tap about infrastructure but you only give us two or three years of committed money. How do we make a plan with that?" They want 20-year plans and say they need permanent gas tax access.

Could you respond to these particular requests from local government, how far you see that as going to help solve the imbalance problem and if you have any other ideas that might help to do that, short of getting into a major constitutional overhaul to recognize what should have been recognized a long time ago, and that is three orders of government.

Mr. Hodgson: It is fairly obvious that we agree with your comments. That is very much the position the board has taken over the last number of years on cities. I do not think we have a magic fix for this. In our report, we formally set out four options. You are right about the Constitution. I do not think there is much appetite in the nation, but perhaps you have a different view. Absent that, four options. Option one is to increase transfers, as you have already mentioned. There has been some early evidence of that. You can point to the last number of federal and provincial budgets where there has been recognition of the need to provide more to the cities.

les responsabilités et les administrations locales relevaient des provinces. Toutefois, cela ne correspond plus à la réalité. Les chiffres étaient alors très différents de ce qu'ils sont aujourd'hui. Notre réalité n'est plus du tout la même.

Par contre, le fait de toucher à la Constitution ne réjouit personne. C'est un long processus. Nous en viendrons peut-être là. Dans l'intervalle, nous devons travailler avec les paramètres que nous avons aujourd'hui, ce qui veut dire que nous aurons beaucoup plus d'argent des gouvernements fédéral et provinciaux acheminé vers les administrations locales, que ce soit en finançant les infrastructures ou en leur accordant une part des recettes, ou une taxe sur l'essence. Le gouvernement fédéral a eu recours à cette taxe sur l'essence dans certains cas, tout comme les provinces.

Ce sera probablement là la racine de cette solution pendant un certain temps. Ayant siégé au gouvernement dans les années 1990, je reconnais qu'à cette époque, pour parvenir à contrôler le déficit, pour l'éliminer, on s'est beaucoup déchargé sur les provinces. Les provinces, à leur tour, se sont déchargées sur les administrations locales et les administrations locales n'ont plus de solutions qui s'offrent à elles, sauf de s'en prendre aux mêmes pauvres contribuables qui paient aux trois niveaux de gouvernement.

Nous devons faire quelque chose à ce sujet. Les municipalités disent qu'elles ont besoin de plus d'argent pour financer les infrastructures. Elles ont besoin de moyens comme d'un fonds national pour le transport urbain. Nous sommes apparemment le seul pays membre du G8 qui n'offre pas un tel financement du transport urbain.

Les municipalités disent « Vous continuez à ouvrir le robinet des infrastructures, mais vous ne vous engagez à nous donner de l'argent que pendant deux ou trois ans. Comment pouvons-nous faire des plans dans ces conditions? » Elles veulent des plans sur 20 ans et elles affirment qu'elles ont besoin d'un accès permanent à une taxe sur l'essence.

Pourriez-vous réagir à ces demandes précises des administrations locales. À votre avis, dans quelle mesure cela aiderait-il à résoudre le problème du déséquilibre et, si vous avez d'autres idées qui pourraient nous aider à sortir de cette impasse, à part une importante révision constitutionnelle, pour faire ce que nous aurions dû faire depuis longtemps, et cela touche les trois niveaux de gouvernement.

M. Hodgson : Il est évident que nous sommes parfaitement d'accord avec vos commentaires. C'est là, dans une très large mesure, la position adoptée par le Conference Board au cours des dernières années en ce qui concerne les villes. Je ne crois pas que nous ayons de solution magique à proposer. Dans notre rapport, nous présentons officiellement quatre solutions. Vous avez raison au sujet de la Constitution. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'intérêt dans notre pays pour cela, mais vous avez peut-être une vision différente. Mis à part cela, il y a quatre solutions. La première est d'accroître les transferts, comme vous l'avez déjà mentionné. On a déjà vu apparaître des mesures en ce sens. On peut citer à ce sujet un certain nombre des derniers budgets fédéraux et provinciaux qui reconnaissaient la nécessité d'accorder davantage de fonds aux villes.

You have volume 3 there in front of you. There is a table that I flipped through last night showing the share of transfers in total revenues for cities has actually fallen from 25 per cent to 15 per cent over the last 15 years. At a minimum, re-establishing the relationship 15 years ago would go a long way towards meeting the financial needs of cities. That is the first step.

Option one is to upload, to take responsibilities back. Senators have mentioned the downloading that happened. I was with the federal Department of Finance in the mid-1990s, and that was the price we had to pay as a country to fix the fiscal mess we had in 1994. We have now done that.

There is scope to reassume past responsibilities at the federal and provincial levels now because they are operating at balance or surplus, and that will be done on a jurisdiction-by-jurisdiction level. There is a hint of that in the Ontario budget, where there is recognition of a need for the province to reassume certain social responsibilities, such as social housing and other various things. It is still early days. There is still a lot further to go along that path to ease the burden on cities by more senior levels of government taking back responsibilities.

Option three is to create tax room, which is not a huge political winner. We have seen cuts in personal and corporate taxation over the last number of budgets, federally and provincially. With stage one of the GST cut in place and stage two coming, that might have created room for provinces to have an added 1 per cent, 1.5 per cent or 2 per cent and attribute that to cities as a transfer. That has not been taken up because it is never popular to raise taxes. That is part of why we are having an interesting debate around climate change and tradable permits versus carbon taxes. Economists would argue that carbon taxes are the right way to go, but elected officials generally do not want to touch it. That can be applied in an urban context as well.

Option four gives cities direct access to growth taxes. Notwithstanding the constitutional challenges, that is where I as an economist would put the weight. I was sympathetic to what Mayor David Miller was saying a month ago. He may not have gotten the mechanism absolutely right, but making the appeal directly for the need for the city of Toronto and other major cities to have direct access to some form of growth tax is the way to go. The administration is complex.

Currently, we do not have a well-integrated system of federal and provincial sales taxes. Atlantic Canada is clearly the leader there with the HST, taking a step forward and harmonizing into one system. It is almost like you need a big-bang solution if we are to talk about sales taxes as a growth tax for cities. That is where

Vous avez le volume 3 de notre rapport devant vous. Il y a un tableau que j'ai parcouru hier soir qui montre que la part des transferts dans les recettes totales des villes a chuté de 25 à 15 p. 100 au cours des 15 dernières années. Revenir au moins au ratio d'il y a 15 ans contribuerait dans une large mesure à répondre aux besoins financiers des villes. C'est la première étape.

La première solution est de rapatrier les responsabilités. Les sénateurs ont mentionné que les niveaux supérieurs s'étaient déchargés de leurs responsabilités sur les villes. J'étais au ministère fédéral des Finances au milieu des années 1990, et c'est le prix que nous avons dû payer comme pays pour corriger le désastre budgétaire que nous connaissions en 1994. La situation est maintenant corrigée.

Il serait maintenant possible de rapatrier les responsabilités antérieures, aussi bien au niveau fédéral que provincial, parce que ces niveaux de gouvernement ont maintenant des situations budgétaires équilibrées ou excédentaires, et cela pourrait se faire entre chaque palier de gouvernement. On observe une tendance en ce sens dans le budget ontarien qui reconnaît la nécessité pour la province de rapatrier certaines responsabilités dans le domaine social, comme le logement social et divers autres éléments. Nous ne sommes encore qu'au début de cette tendance. Il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour que les niveaux supérieurs de gouvernement rapatrient des responsabilités afin d'alléger la charge des villes.

La troisième solution est d'instaurer une nouvelle fiscalité, une solution qui ne séduit pas beaucoup les politiciens. Aussi bien dans les budgets fédéral que provinciaux des dernières années, nous avons eu des réductions de la fiscalité des particuliers et des entreprises. Les deux phases de réduction de la TPS, la première déjà en vigueur et la seconde à venir sous peu, auraient pu permettre aux provinces d'ajouter 1 p. 100, 1,5 p. 100 ou 2 p. 100 aux transferts vers les villes. Cette solution n'a pas été retenue parce qu'il n'est jamais populaire d'augmenter les impôts. C'est pourquoi nous avons un débat intéressant au sujet du changement climatique et de l'échange des permis en regard d'une fiscalité sur le carbone. Les économistes affirment que l'impôt sur le carbone est la bonne façon de procéder, mais les élus ne sont, en général, pas prêts à y toucher. Ce comportement s'applique également dans le contexte urbain.

La solution quatre vise à accorder aux villes un accès direct aux taxes sur la croissance. Indépendamment des défis posés par la Constitution, c'est la solution qui, comme économiste, aurait ma préférence. J'étais assez d'accord avec ce que disait le maire David Miller, il y a un mois. Il se peut que le mécanisme qu'il a proposé ne soit pas parfait, mais demander directement à tenir compte du besoin de la ville de Toronto, et des autres grandes villes, à avoir accès à une forme de taxe sur la croissance est la bonne solution. L'administration est une chose complexe.

Nous ne disposons pas actuellement d'un système bien intégré de taxes de vente fédérales et provinciales. Le Canada Atlantique est manifestement le leader dans ce domaine avec la taxe de vente harmonisée qui va un pas plus loin et harmonise le tout en un seul système. C'est pratiquement comme s'il nous fallait une solution

the greatest accountability would lie, where you have cities receiving revenues directly and being held accountable for how those are used rather than constantly relying upon senior levels to transfer but without being able to make a long-term commitment. It is hard to plan. Even a three-year commitment makes it hard to plan support for infrastructure going forward.

The Chairman: Regarding accountability, are they held accountable in ways other than standing for election periodically? If there is a transfer of a tax point from the province to the municipality, are you contemplating that there would be some restrictions and reporting to the provincial government on how the money is spent?

Mr. Hodgson: I was thinking of accountability really more in the court of public opinion. Certainly at election time, but many of us are watchers. We watch government behaviour and want to ensure value for money — more than strictly establishing a link to conditionality, which sounds more like a transfer of resources in a traditional way, where you establish conditions in exchange for providing funds. I think it would be more a matter of creating the capacity, clearly identifying the fact that cities would be receiving, say, 1 per cent of a provincial sales tax and having that set out in the budget and have a clear public debate about how well those funds are being used.

Senator Eggleton: I can tell you that people at local government are more scrutinized than any other level of government. They are right there on the street, in the neighbourhood. In terms of democracy, I think it is more in action at the local level than you will find anywhere else.

The Chairman: It is nice to have the experience of a former mayor of Toronto.

Senator Mitchell: Welcome. I am compelled by what Senator Eggleton is talking about. I do not know how many of us remember what we read at university. It has been almost 40 years, but I do remember reading Jane Jacobs, and I have never forgotten her conclusions, even back in those days, that the economy of a country was the economy of the cities. I am interested in this and compelled by the problem.

You mentioned David Miller's proposal, and I do not think he wants it to be seen as just his proposal. It is getting some cachet with mayors across the country. What did you mean when you said you are not sure he has got the formula or structure right?

Mr. Hodgson: It is the link back to accountability. If it is just a matter of the province adding on 1 per cent, do you have a clear linkage of how the city will use those funds and be held accountable for it? That is not a matter of provincial conditionality. If it is a provincial sales tax being levied, we

du genre « big-bang » pour parler de taxes de vente sous forme de taxes sur la croissance pour les villes. C'est là que se trouvent les plus grandes responsabilités, quand les villes reçoivent des revenus directement et sont tenues responsables de la façon dont elles les utilisent plutôt que de dépendre en permanence des niveaux supérieurs pour obtenir des transferts sans être en mesure de prendre des engagements à long terme. Il est alors difficile de planifier. Même des engagements sur trois ans ne facilitent pas la planification des infrastructures pour l'avenir.

Le président : En ce qui concerne la responsabilisation, sont-elles tenues responsables d'autres façons qu'en devant se présenter périodiquement devant les électeurs? S'il y avait un transfert de points d'impôt de la province vers la municipalité, imaginez-vous qu'il devrait y avoir certaines restrictions et que le gouvernement provincial devrait imposer la présentation de rapports sur la façon dont cet argent est dépensé?

M. Hodgson : Je pensais davantage aux responsabilités à assumer devant l'opinion publique. Cette responsabilité s'exerce manifestement au moment des élections, mais nous sommes de nombreux observateurs. Nous surveillons le comportement des gouvernements et voulons nous assurer que l'argent que nous leur donnons est bien utilisé, plutôt que d'imposer au sens strict des conditions, ce qui se rapprocherait davantage d'un transfert traditionnel de ressources, dans lequel vous imposez des conditions en échange des fonds que vous versez. Il devrait davantage s'agir de mettre en place des capacités, en précisant clairement ce que les villes vont recevoir, disons 1 p. 100 de la taxe de vente provinciale, qu'elles inscriront à leur budget. Il faudra aussi veiller à s'assurer qu'il pourra y avoir un débat public clair pour déterminer si ces fonds ont été bien utilisés.

Le sénateur Eggleton : Je peux vous affirmer que les responsables des administrations locales font l'objet d'examen beaucoup plus attentifs qu'aux autres niveaux de gouvernement. Ces gens-là sont là, sur la rue, tout à côté de vous. L'action démocratique est beaucoup plus présente à ce niveau local qu'à n'importe quel autre.

Le président : Il est bien agréable de profiter de l'expérience d'un ancien maire de Toronto.

Le sénateur Mitchell : Bienvenue. Je suis époustoufflé par ce que nous raconte le sénateur Eggleton. Je ne sais combien d'entre nous se souviennent de ce que nous avons lu à l'université. Cela fait presque 40 ans, et je me souviens d'avoir lu Jane Jacobs, et je n'ai jamais oublié qu'elle concluait déjà, même à cette époque, que l'économie d'un pays est l'économie de ces villes. C'est une question qui m'intéresse et je suis fasciné par le problème.

Vous avez mentionné la proposition de David Miller, et je ne crois pas qu'il souhaite qu'elle apparaisse uniquement comme la sienne. Elle reçoit aussi l'appui de maires de tout le pays. Lorsque vous avez indiqué ne pas être certain qu'il avait la bonne formule ou la bonne structure, que vouliez-vous dire?

M. Hodgson : C'est au sujet du lien à la responsabilisation. S'il suffit que la province ajoute 1 p. 100, y a-t-il un lien clair entre la façon dont la ville utilisera ces fonds et celle dont elle en sera tenue responsable? Ce n'est pas là une question soumise aux conditions imposées par la province. C'est une taxe de vente

clearly have to work on the mechanics around that. The core principle I believe is right. It would be hard to do in Alberta, of course, where there is no provincial sales tax.

Senator Mitchell: I am sensitive about that. If you take that argument to federal-provincial transfers, there would be many transfers. You would not do either because there is very little “accountability” in that regard.

One of the problems in the social transfers is that you cannot direct where they are going at all. You cannot rule out the 1 per cent solution, the Miller solution, on the basis of accountability because then you would have to rule out many transfers, billions of dollars of transfers.

Mr. Hodgson: You are exactly right. The first principle in tax policy is that those who spend the money should levy the taxes because then you have the linkage established. It has amazed me that federal governments transfer resources, try to impose conditionality, but ultimately cannot in an absolute way. Once you have transferred the money, it is gone. That is why we have the idea of creating tax room for various other levels of government on our list. In a perfect world, those that provide the service would generate the revenues themselves. I say that based upon my time at the IMF, which had hard conditionality when it transferred money to countries with serious debt problems.

Senator Mitchell: This is a follow-up to Senator Stratton’s questions and your interesting analogy of spreading peanut butter. One of the issues that arises consistently where I am from, Edmonton, is the problem of sub-urban dwellers utilizing Edmonton services but not paying for them. Is there any way that can be addressed, or is it far too complicated?

Mr. Hodgson: A city like London, England, has tried to address that by having a road tax. People are paying up to £7 for the right to drive within inner city London. That was a huge political challenge, but Ken Livingston managed to put it in place and get re-elected.

It is a matter of how much creativity we have as public administrators. Are we prepared to do something as bold as that, which on the surface looks challenging? The technology exists today if the City of Edmonton wanted to capture some revenue from those living in Sherwood Park and St. Albert. You could simply read a licence plate and send someone a bill or have a transponder put in the car. The same exists on the 407 in Toronto. It is a question of political will, if you really wanted to find a way for the City of Edmonton to capture the revenues they require and do not have access to a property tax base.

Senator Mitchell: They do not have any constitutional power, but would that be within the powers that they actually have?

provinciale qui est perçue et il faut manifestement préciser les mécanismes que cela nécessite. Il me semble que le principe de base est bon. Il serait toutefois difficile à appliquer en Alberta, puisqu’il n’y a pas de taxe de vente dans cette province.

Le sénateur Mitchell : J’en suis bien conscient. Si vous appliquez cet argument aux transferts entre le gouvernement fédéral et les provinces, il y aurait de nombreux transferts qui seraient touchés. Vous n’en feriez aucun, parce qu’ils n’impliquent que très peu de « responsabilisation ».

L’un des problèmes avec les transferts sociaux est que vous ne pouvez pas imposer l’utilisation qui en est faite. Vous ne pouvez pas réglementer la solution du 1 p. 100, la solution Miller, sur la base de la responsabilisation parce que vous devriez alors réglementer de nombreux transferts, des milliards de dollars de transferts.

M. Hodgson : Vous avez tout à fait raison. Le premier principe en politique fiscale est que ceux qui dépensent de l’argent sont ceux qui devraient lever les impôts parce qu’il y a alors un lien entre les deux. J’ai été surpris de constater que le gouvernement fédéral transfère des ressources, tente d’imposer des conditions mais, au bout du compte n’y parvient pas de façon absolue. Lorsque vous avez transféré l’argent, il est parti. C’est pourquoi nous avons eu l’idée de laisser place à l’imposition de nouvelles taxes par les divers autres niveaux de gouvernement sur notre liste. Dans un monde parfait, ce sont ceux qui assurent les services que génèrent les recettes eux-mêmes. Je m’inspire ici de mon expérience au FMI, qui impose des conditions rigoureuses quand il transfère de l’argent à des pays confrontés à une lourde dette.

Le sénateur Mitchell : Je poursuis dans le sens des questions du sénateur Stratton et de l’analogie intéressante que vous avez faite avec la « tartinade. » L’une des questions qui se présentent régulièrement dans la ville d’où je viens, Edmonton, est le problème des résidents de la grande banlieue qui utilisent les services offerts par la ville d’Edmonton mais qui n’en paient pas les coûts. Y a-t-il une façon de résoudre ce problème, où est-ce beaucoup trop compliqué?

M. Hodgson : Une ville comme Londres, en Angleterre, a essayé de s’y attaquer en imposant un péage à la circulation en ville. Les gens doivent payer £7 pour avoir le droit de conduire au centre de Londres. Ce fut un défi politique énorme, mais Ken Livingston est parvenu à mettre ce système en place et à être réélu.

Cela dépend du niveau de créativité de nos administrateurs publics. Sommes-nous prêts à faire quelque chose d’aussi énergique que cela, qui en apparence, semble présenter des défis? La technologie est disponible aujourd’hui si la ville d’Edmonton voulait prélever des revenus auprès des gens vivant à Sherwood Park ou à St. Albert. Il vous suffit de lire les plaques d’immatriculation et d’envoyer à leur détenteur une facture, ou d’installer un transpondeur dans leur voiture. Le même système existe sur l’autoroute 407 à Toronto. C’est une question de volonté politique. Voulez-vous vraiment trouver une façon pour la ville d’Edmonton de recueillir les recettes dont elle a besoin et que vous n’avez pas accès à l’assiette de l’impôt foncier?

Le sénateur Mitchell : Ils n’ont aucun pouvoir constitutionnel, mais cela serait-il conforme aux pouvoirs qu’ils ont actuellement?

Mr. Hodgson: Personally, I do not see any limitation. I am not a constitutional lawyer, though.

Senator Mitchell: Your comments talk about the federal system as a whole, cities versus provinces versus the federal government. Are there provinces doing better at funding and supporting their cities than other provinces?

Mr. Hodgson: I would be reluctant to reach that judgment because I have not done the analysis myself in detail. When I visit Vancouver these days, I am impressed with how the three levels of government work together effectively on the Pacific Gateway. Much of this is driven by the Olympics, but things seem to be happening in the Lower Mainland in B.C. that I do not see happening necessarily in other jurisdictions. We have not, as an organization, done detailed analysis on a province-by-province basis.

The Chairman: One of the good examples you are holding out for us is the municipal co-operation in Vancouver and the B.C. Lower Mainland area. Is another example the Ontario legislation for the City of Toronto? Is that a good example to look at?

Mr. Hodgson: I think that would be another good example of a better practice, certainly moving in the right direction. The Greater Toronto Area has a special challenge because of the huge economic footprint that now runs effectively from Niagara Falls all the way to Cobourg. Coming up with a way to have multiple-tier governance is a big challenge. The City of Toronto Act is a step in the right direction, where you are starting to empower local officials to take decisions and be held accountable for those decisions.

Senator Ringuette: I find your study enlightening. On page 63 of your report, you indicate that provinces have downloaded responsibilities in transit, child care, education, social housing, selected airports and property tax assessment. The Ontario government has passed on responsibility for provincial highway maintenance.

I look at this list, and, being from New Brunswick, I cannot help but question when you say provinces. I think the Province of Ontario has downloaded responsibility. Therefore, I see a little irregularity.

When the Harris government downloaded all these responsibilities to the municipalities in the 1990s, is the transfer of dollars to these municipalities done on a per capita basis? How does Ontario transfer funds to its municipalities to take care of all these provincial responsibilities?

M. Hodgson : Personnellement, je ne vois aucune limite. Cependant, je ne suis pas constitutionnaliste.

Le sénateur Mitchell : Dans vos commentaires, vous avez parlé du système fédéral dans son ensemble, du lien entre les villes et les provinces et du lien entre les provinces et le gouvernement fédéral. Y a-t-il des provinces qui arrivent à mieux financer leurs villes que d'autres et à leur venir en aide de façon plus efficace?

M. Hodgson : Je suis réticent à poser un tel jugement parce que je n'ai pas procédé à l'analyse détaillée moi-même. Quand je me rends à Vancouver ces jours-ci, je suis impressionné de voir comment les trois niveaux de gouvernement travaillent efficacement sur le portail du Pacifique. Cela s'explique dans une large mesure par la tenue des Jeux olympiques, mais les choses semblent bouger également dans les basses terres continentales de la Colombie-Britannique, ce qui ne semble pas être nécessairement le cas dans d'autres provinces. Comme organisation, nous n'avons pas réalisé une analyse détaillée province par province.

Le président : L'un des bons exemples que vous avez pour nous est la coopération municipale dans la région de Vancouver et dans celles des basses terres continentales de la Colombie-Britannique. La législation adoptée par l'Ontario pour la ville de Toronto en est-elle un autre exemple? Est-ce un bon exemple à étudier?

M. Hodgson : Cela me paraît être un autre bon exemple de pratique améliorée, allant certainement dans la bonne direction. La région du Grand Toronto est confrontée à un défi particulier à cause de son empreinte économique énorme qui se manifeste réellement maintenant de Niagara Falls jusqu'à Cobourg. Parvenir à un mode de gouvernance à niveaux multiples est un défi énorme. La Loi sur la cité de Toronto est une étape dans la bonne direction, qui commence à conférer le pouvoir aux responsables locaux de prendre des décisions et d'en être tenus responsables.

Le sénateur Ringuette : Je trouve votre étude éclairante. À la page 63 du volume 1 de votre rapport, vous indiquez que les provinces se sont déchargées de leurs responsabilités dans les domaines du transport public, des services de garderie, de l'éducation, du logement social, de certains aéroports et de l'évaluation foncière. Le gouvernement ontarien a transféré la responsabilité de l'entretien des autoroutes provinciales.

J'examine cette liste et, venant du Nouveau-Brunswick, je ne peux m'empêcher de m'interroger quand vous parlez des provinces. Il me semble que l'Ontario s'est déchargée de certaines responsabilités. Il me semble y avoir là un petit manquement.

Quand le gouvernement Harris a transféré l'ensemble de ces responsabilités aux municipalités, pendant les années 1990, le transfert de ces fonds aux municipalités a-t-il été calculé sur une base par habitant? Comment l'Ontario transfère-t-il des fonds à ses municipalités pour assumer l'ensemble de ces responsabilités provinciales?

Matthew Stewart, Economist, Conference Board of Canada: Almost all the transfers are done on a per capita basis, with only a few exceptions, I think. Some of the transportation issues are not done on a per capita basis, but are negotiated directly with the cities.

Senator Ringuette: Could you provide this committee with more information in regard to how Ontario transfers and why it is not transferring to transport issues on a per capita basis. That seems, for Ontarians, a major issue in regard to infrastructure.

Mr. Stewart: Usually, the per capita basis is the start, and then they go to the cities and negotiate. I know the gas tax from Ontario is transferred on a per capita basis to all the cities.

Mr. Hodgson: It would be nice if we had simple, common principles in terms of how transfers operated, but unfortunately we do not. People start, as Mr. Stewart says, with per capita, but then we enter the world of *realpolitik* and politics takes over.

Senator Ringuette: It is not only politics. I find that a strict transfer, based on a per capita basis, distorts the needs level.

Mr. Hodgson: Both sides need to be evaluated — X amount of dollars per capita; as well as a needs evaluation. You are absolutely right.

The Chairman: Or a constant delivery of service.

Mr. Hodgson: That, too.

Senator Ringuette: Because of efficiencies, the service that you have to provide to a smaller population is a bigger cost per capita than with a bigger population. I see both economists are nodding their heads.

I am trying to relate all of this, that is, Ontario's downloading of provincial responsibilities to its municipalities and the fiscal vertical imbalance that everyone is talking about. I am from New Brunswick. I have a property here in Ottawa and a property in New Brunswick. My property taxes are at the same level in both provinces. The Province of New Brunswick retains its social responsibility — child care, education, housing, social assistance, et cetera; it has kept that. However, the Province of Ontario has not.

Maybe I am not explaining myself well. In terms of property tax, I pay the same. In terms of income tax, going to the province, I pay a lot more income tax as a New Brunswicker to the Province of New Brunswick than any Ontarian does to the Government of Ontario.

On one hand, you can say that your municipalities are suffering for money to do infrastructure, housing, transportation, et cetera. On the other hand, your population is paying a lot less income

Matthew Stewart, économiste, Conference Board of Canada : Pratiquement tous les transferts sont calculés par habitant, si ce n'est de quelques exceptions, je crois. Les transferts dans le domaine du transport ne sont pas calculés par habitant, mais négociés directement avec les villes.

Le sénateur Ringuette : Pourriez-vous donner plus d'information à ce comité sur la façon dont l'Ontario procède à ces transferts et pourquoi les montants de ces transferts ne sont pas calculés par habitant dans le cas des transports. Cela semble, pour les Ontariens, une question importante en ce qui concerne les infrastructures.

M. Stewart : En règle générale, le calcul par habitant sert de base. Ensuite, les fonctionnaires provinciaux vont voir les villes et négocient. Je sais que la taxe sur l'essence de l'Ontario est transférée à toutes les villes en fonction du nombre d'habitants.

M. Hodgson : Ce serait bien si nous avions un principe simple et commun pour régir les transferts, mais ce n'est malheureusement pas le cas. Comme l'a dit M. Stewart, les gens commencent à calculer par habitant avant d'aborder le monde de la réelle politique, et que la politique l'emporte.

Le sénateur Ringuette : Ce n'est pas uniquement la politique. Je suis d'avis qu'un transfert rigoureux, uniquement en fonction du nombre d'habitants, ne correspond pas nécessairement au niveau des besoins.

M. Hodgson : Il faut évaluer les deux termes de l'équation — un montant X de dollars par habitant, ainsi que procéder à une évaluation des besoins. Vous avez tout à fait raison.

Le président : Ou une prestation constante de services.

M. Hodgson : C'est aussi une solution.

Le sénateur Ringuette : Les économies d'échelle font que les services que vous devez fournir à une population plus petite coûtent plus cher par habitant que si vous aviez une population plus importante. Je vois que nos deux économistes approuvent de la tête.

J'essaie de faire le lien entre tout ceci, c'est-à-dire l'Ontario qui s'est déchargé de ses responsabilités provinciales sur ses municipalités et le déséquilibre fiscal vertical dont tout le monde parle. Je viens du Nouveau-Brunswick. J'ai une propriété ici à Ottawa et une autre au Nouveau-Brunswick. Mes taxes foncières sont au même niveau dans les deux provinces. La province du Nouveau-Brunswick continue à assumer ses responsabilités sociales dans les domaines de la garde des enfants, de l'éducation, du logement, de l'aide sociale, et cetera. Elle a gardé tout cela. Ce n'est pas le cas de la province de l'Ontario.

Je ne sais pas si je m'explique bien. Je paie le même montant en taxes foncières. Par contre, au titre de l'impôt sur le revenu, ma facture est plus lourde comme habitant du Nouveau-Brunswick payant ses impôts dans cette province que comme un Ontarien qui le ferait au gouvernement de l'Ontario.

D'un côté, vous pouvez dire que vos municipalités manquent d'argent dans les domaines des infrastructures, du logement, du transport, et cetera. Par contre, votre population paie beaucoup

tax. There is a lot more to this issue than what has been downloaded to the municipalities in Ontario. As federal politicians, we have to look at the entire spectrum in the study.

Mr. Hodgson: I do not know what the business tax base would be in New Brunswick.

Senator Ringuette: It is also a lot more than in Ontario.

Mr. Hodgson: You can have a higher rate and a narrower base. In a city like Toronto, you have a huge business base upon which you can draw.

Senator Ringuette: Then you distort your arguments on a per capita —

Mr. Hodgson: On per capita transfers, yes. One thing we cannot measure — and we have not even done a serious estimation of it — is the gap that is growing. If you are not funding infrastructure properly over time, the problems remain invisible until, say, a water main breaks. It then requires three or more days to fix, resulting in an inconvenience for people. It is the invisible deficit that probably acts as a swing factor — something we cannot see but that needs to be addressed at some point.

Senator Ringuette: Yes, we need to look into building for the future. I also agree that the federal government has some responsibility, but I would like to see the provinces live up to their responsibility. It is one thing to talk negatively about the federal-provincial fiscal imbalance, but if you cannot put your own house into an adequate fiscal state, it becomes a question of politicians throwing the ball from one government to the other.

I appreciate the study you have completed; however, many of the premises are based on the Ontario situation, in my mind. Therefore, as an Atlantic Canadian, I have a harder time relating to all of this and to the four options to resolve this issue you are talking about.

Mr. Hodgson: That is not too surprising to me, given who we are as an organization and who engages us to do research. I would be only too happy to be engaged more often by provinces in Atlantic Canada to do policy analysis for them.

Senator Ringuette: We do not have the money.

Mr. Hodgson: The fact is, we are based in Ottawa, we have representation in Toronto and we do more work in central Canada than anywhere else in the country. However, we have a presence in Western Canada now; we have opened an office in Calgary. I seem to be on an airplane every third week, either to Calgary or Vancouver.

Senator Ringuette: I guess we agree that there are some biases in regard to the focus of this study. New Brunswick did not pay to put this together.

moins d'impôt sur le revenu. Cette question va bien au-delà de celle des responsabilités dont le gouvernement provincial s'est déchargé sur les municipalités. Comme politiciens fédéraux, nous devons examiner tous les aspects de la question.

M. Hodgson : Je ne sais pas ce que représente le volet entreprise de l'assiette fiscale au Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Ringuette : C'est beaucoup plus qu'en Ontario.

M. Hodgson : Vous pouvez avoir un taux plus élevé et une assiette fiscale plus étroite. Dans une ville comme Toronto, vous disposez d'une base énorme d'entreprises que vous pouvez imposer.

Le sénateur Ringuette : Alors, vous faussez vos arguments en faveur d'un calcul par habitant...

M. Hodgson : Sur les transferts par habitant, oui. Il y a une chose que nous ne pouvons pas mesurer, et nous ne l'avons même pas évalué sérieusement : c'est l'écart qui s'accroît. Si vous ne financez pas correctement les infrastructures dans le temps, les problèmes restent invisibles jusqu'à ce que, par exemple, une grosse canalisation d'eau se rompe. Il faut alors trois ou quatre jours pour faire les réparations, ce qui se traduit par des inconvénients pour les gens. C'est là le déficit invisible qui va probablement rebondir un jour : quelque chose que nous ne voyons pas mais dont il faudra s'occuper à un moment donné.

Le sénateur Ringuette : Oui, il faut que nous envisagions de construire pour l'avenir. Je suis aussi d'avis que le gouvernement fédéral a certaines responsabilités, mais j'aimerais que les gouvernements provinciaux assument les leurs. C'est une chose que de parler de façon négative du déséquilibre fiscal fédéral-provincial, mais si vous ne parvenez pas à faire le ménage fiscal dans votre propre maison, la question se résume à des politiciens qui se renvoient la balle d'un gouvernement à l'autre.

Je trouve votre étude très intéressante, mais nombre des hypothèses sur lesquelles elle repose découlent, il me semble, de la situation ontarienne. Comme Canadien de l'Atlantique, j'ai plus de mal à faire le lien avec tout cela et avec les quatre solutions que vous envisagez pour résoudre cette question.

M. Hodgson : Cela ne me surprend pas trop, étant donné l'organisme que nous sommes et en sachant qui sont ceux qui retiennent nos services pour faire des recherches. Je serais absolument ravi d'avoir plus fréquemment l'occasion de faire des analyses politiques pour les provinces du Canada Atlantique.

Le sénateur Ringuette : Nous n'avons pas l'argent.

M. Hodgson : La vérité est que notre siège est à Ottawa, que nous avons une représentation à Toronto, et que nous travaillons davantage dans le Canada central que n'importe où ailleurs au pays. Nous sommes toutefois présents dans l'Ouest du pays maintenant puisque nous avons ouvert un bureau à Calgary. J'ai l'impression que je prends l'avion toutes les trois semaines, que ce soit pour aller à Calgary ou à Vancouver.

Le sénateur Ringuette : Il me semble que nous convenons qu'il y a certains partis pris concernant la cible de cette étude. Le Nouveau-Brunswick n'a pas contribué financièrement à sa réalisation.

Mr. Hodgson: No, senator, but this is based purely on our knowledge base. I had a chance, as I mentioned earlier, to go to Halifax this spring and talk to 250 people about hub cities. I had a dialogue with Atlantic Canadians about the importance of investing in Halifax to create economic growth throughout the Atlantic provinces. Our analysis showed a clear linkage between success in Halifax and success in Saint John and Moncton, all the way up the Acadian coast in New Brunswick. That was a core message from our research; the health of our cities will drive the health of our entire national economy.

The Chairman: That is an interesting point about your research leaning toward the areas where the funding comes from. That is part of the problem with some of the smaller areas in trying to participate with the three levels of the government contributing one third each. Some of the rural areas and the smaller population urban areas do not have the one third to participate in the programs. They must obtain approval from the province in order to do so and the province does not give them approval.

This is an interesting dilemma we are skirting around here. We will think more about that later.

Senator Murray: I understand that the Cape Breton Regional Municipality, as it is now called, has taken the Province of Nova Scotia to court on the grounds that they are not getting a fair share of the equalization money that is provided by the Government of Canada to the Province of Nova Scotia. It will be interesting to see how that plays out.

In your opening remarks, you referred in passing to a slowing of our economic growth potential over the next five, 10 or 15 years. Why is that?

Mr. Hodgson: It is driven by demographics. Long-term economic growth in an economy is driven by three things. Growth in the labour force is one. As our population ages — the recent StatsCan census indicates that, by 2030, all the labour force growth will come from immigrants — there will be a real breaking effect on the growth potential of our economy.

We can offset that through capital investment or through rapid increases in productivity. That is why my volume focuses so much on a national productivity strategy as a way to offset the slowing population growth. We do a 20-year forecast at the Conference Board of our economy. It is guided by our ability to boost productivity, but really labour force.

The aging workforce will only start to be an important factor after 2010. I am sure the senator from Alberta is hearing about labour crunch problems there — but this is still early days; it is only going to get worse. Unfortunately, slow labour force

M. Hodgson : Non, sénateur, mais ces observations découlent uniquement de notre base de connaissances. J'ai eu l'occasion, comme je l'ai indiqué précédemment, de me rendre à Halifax ce printemps et de parler à 250 personnes des villes-centres. J'ai discuté avec les Canadiens de l'Atlantique de l'importance d'investir à Halifax pour susciter une croissance économique dans toutes les provinces atlantiques. Notre analyse fait apparaître un lien manifeste entre la réussite de Halifax et celle de Saint John et de Moncton, en remontant jusqu'à la côte acadienne au Nouveau-Brunswick. C'était le message essentiel provenant de notre recherche. Le dynamisme de nos villes se répercutera sur toute notre économie nationale.

Le président : C'est là un aspect intéressant de votre recherche qui s'intéresse surtout aux secteurs d'où vient votre financement. Cela fait partie du problème avec certaines des régions plus petites qui s'efforcent de participer avec les trois niveaux de gouvernement, versant chacun un tiers. Certaines des régions rurales et des régions urbaines à plus faible population ne disposent pas du tiers en question pour participer aux programmes. Elles doivent obtenir l'approbation de la province pour le faire et la province ne la leur accorde pas.

C'est là un dilemme intéressant que nous éludons. Nous y reviendrons plus tard.

Le sénateur Murray : Je crois savoir que la municipalité régionale du Cap-Breton, comme on l'appelle maintenant, a poursuivi la province de Nouvelle-Écosse en narguant qu'elle n'obtient pas une part équitable de l'argent de la péréquation versé par le gouvernement du Canada à la province de la Nouvelle-Écosse. Il sera intéressant de voir ce que cette poursuite donnera.

Dans vos remarques préliminaires, vous avez fait allusion au passage à un ralentissement de notre potentiel de croissance économique au cours des cinq, 10 ou 15 ans à venir. Pourquoi?

M. Hodgson : C'est l'évolution démographique qui l'explique. La croissance économique à long terme d'une économie est alimentée par trois éléments. L'un est la croissance de la population active. Notre population vieillit. Le recensement récent de Statistique Canada révèle que, d'ici 2030, la totalité de la croissance de la population active viendra des immigrants et cela aura un effet réel d'interruption sur le potentiel de croissance de notre économie.

Nous pouvons compenser ce phénomène en réalisant des investissements ou grâce à des augmentations rapides de la productivité. C'est pourquoi mon volume met tant l'accent sur une stratégie nationale de productivité pour compenser le ralentissement de la croissance de la population. Au Conference Board, nous faisons des prévisions économiques sur 20 ans. Cela dépend beaucoup de notre capacité à accroître la productivité, mais surtout la main-d'œuvre.

Le vieillissement de la population active ne commencera à jouer un rôle important qu'après 2010. Je suis sûr que le sénateur de l'Alberta entend beaucoup parler des problèmes de pénurie de main-d'œuvre dans cette province, mais nous n'en sommes qu'au

growth translates into slower economic growth. Our forecast is that we will move from a 3 per cent growth world to 2 per cent to 2.5 per cent over the next 20 years.

Senator Murray: In terms of potential?

Mr. Hodgson: Yes. Anything beyond that will start feeding inflation, and we may have upward pressure on interest rates.

Senator Murray: I just wanted to hear the answer to the question and have it on the record.

Mr. Stewart: As well, nominal growth feeds your ability to fund health care. From 2005 to 2009, nominal growth in the economy will be about 5.4 per cent — according to our latest research says. If you grow health care any faster than that, it is rising as a share of GDP. By 2015, it will slow down to just over 4 per cent because of the slowing growth in the labour force and the increasing per cent of the population over 65.

Senator Murray: Correct me if I am wrong, but certainly provincial expenditures on health care had been growing by over 6 per cent, had they not? Was it 7 per cent?

Mr. Hodgson: You have to go province by province, but you are absolutely right.

Senator Murray: I meant in general.

Mr. Hodgson: Part of the challenge we faced in doing the work for the Council of the Federation is we wanted to be conservative; we did not want to be alarmist. Therefore, we used a 20-year trend in terms of per capita spending on health care — and that was 5.7 per cent. When you put the aging factor in —

Senator Murray: However, 5.7 per cent is below what it has been; it has been over 7 per cent, has it not?

Mr. Hodgson: Notwithstanding various statements by provincial governments that they want to keep health care spending at 5 per cent, our analysis of the Ontario budget is that they will have spent almost 10 per cent more on health care in the fiscal year just ending.

Senator Murray: They are heading to a situation where 40 or 50 per cent of their budget would be spent on that.

Mr. Hodgson: For all provinces, by, say, 2020 to 2025, half of their spending will be on health care. That is why we point back to the long-term risk of a structural vertical fiscal imbalance debt problem because of the health cost drivers.

Senator Murray: Coming back to our municipalities, you have emphasized the need for our municipalities to have direct access to the taxes linked to economic growth incomes, sales taxes, and so on. Senator Eggleton properly makes the distinction between

début où la situation va s'aggraver. Malheureusement, la faible croissance de la main-d'œuvre se traduit par un ralentissement de la croissance économique. Nous prévoyons que nous passerons d'une croissance se situant entre 2 et 3 p. 100 à une croissance de 2 à 2,5 p. 100 au cours des 20 ans à venir.

Le sénateur Murray : En termes de potentiel?

M. Hodgson : Oui. Tout taux supérieur commencerait à alimenter l'inflation, et nous pourrions alors subir des pressions à la hausse sur les taux d'intérêt.

Le sénateur Murray : Je voulais juste entendre la réponse à la question pour qu'elle figure au procès-verbal.

M. Stewart : De la même façon, la croissance nominale alimente notre capacité à financer les soins de santé. De 2005 à 2009, la croissance nominale de l'économie sera d'environ 5,4 p. 100, en nous fiant à nos dernières recherches. Si les dépenses en soins de santé augmentent plus rapidement que cela, elles augmentent également en part du PIB. D'ici 2015, celui-ci ralentira à un niveau légèrement supérieur à 4 p. 100 à cause du ralentissement de la croissance de la main-d'œuvre et de l'augmentation en pourcentage de la population âgée de plus de 65 ans.

Le sénateur Murray : Corrigez-moi si je me trompe, mais certaines dépenses provinciales en soins de la santé ont augmenté de plus de 6 p. 100, n'est-ce pas? Était-ce 7 p. 100?

M. Hodgson : Il faudrait passer les provinces en revue une par une, mais vous avez tout à fait raison.

Le sénateur Murray : Je veux dire, en général.

M. Hodgson : Une partie de la difficulté à laquelle nous sommes confrontés en travaillant pour le Conseil de la fédération est que nous voulons être prudents, et non pas alarmistes. C'est pourquoi nous utilisons une tendance sur 20 ans pour les dépenses par habitant en soins de la santé, et le pourcentage était de 5,7 p. 100. Quand vous tenez compte du vieillissement...

Le sénateur Murray : Mais 5,7 p. 100 est inférieur au taux que l'on a vu auparavant, qui dépassait les 7 p. 100, si je ne me trompe.

M. Hodgson : Malgré les diverses déclarations des gouvernements provinciaux qui affirment vouloir plafonner la hausse des dépenses en soins de santé à 5 p. 100, notre analyse du budget ontarien montre qu'ils ont dépensé presque 10 p. 100 de plus au cours de l'exercice qui vient de se terminer.

Le sénateur Murray : Ils se dirigent vers une situation dans laquelle ils dépenseront de 40 à 50 p. 100 de leur budget en santé.

M. Hodgson : Disons que d'ici 2020 à 2025, la moitié du total de leurs dépenses sera consacrée aux soins de la santé. C'est pourquoi nous soulignons à nouveau le risque à long terme d'un problème structurel de déséquilibre fiscal vertical et de dette imputables aux éléments qui font grimper les coûts de la santé.

Le sénateur Murray : Pour en revenir à nos municipalités, vous avez insisté sur la nécessité pour elles d'avoir directement accès à des taxes dont les montants sont liés aux revenus de la croissance économique, les taxes de vente, et cetera. Le sénateur Eggleton a

revenue sharing and direct imposition of the tax. The federal or provincial government might say, for example, “We will remit 1 per cent of the income tax to municipalities.” Are you taking a position one way or the other?

Mr. Hodgson: I think I can answer that in one word — no. We have not got into the mechanics.

Senator Murray: There are problems with anything, but surely you see the problem of allowing different municipalities to levy income and sales tax and all the rest of it.

Mr. Hodgson: Absolutely.

Senator Murray: We would be back into the tax jungle they used to talk about some years ago.

Mr. Hodgson: The whole spaghetti bowl of taxation. In my world, we have a simple tax system: We want one standard for each city in a given province. We already have provincial rates of income and sales taxation.

Senator Murray: No, but revenue sharing is what I am talking about. That seems to be both the simplest and the fairest way to proceed.

Mr. Hodgson: “Fairest” takes you back to the issue of per capita transfers as opposed to needs-based transfers. Fairness is in the eye of the beholder. If, as we make the case, big cities have a greater need, then equal sharing might not be the way to address that. We might need a “surtransfer” for larger centres.

Senator Murray: Let me go to one of your tables. This has been reprinted in some document here, but it is from your *Mission Possible* study.

Senator Ringuette, I suspect you are paying higher property taxes in Edmundston, New Brunswick, because of the increase in property values there and the fact that New Brunswick more aggressively ties its assessments to real market value than Ontario does.

Senator Ringuette: I am also paying more income tax.

Senator Murray: I know that. Correct me if I am wrong, but I think the assessments are centralized in Fredericton, are they not? You are not the first person I have heard complaining about property tax rates, but it may be attributable to the centralized assessments and the market value.

I have this table that shows 10 major cities. I am afraid New Brunswick just is not in there.

Senator Ringuette: That is okay. We did not provide funding to do the research.

fait, à juste titre, la distinction entre le partage des recettes et l'imposition directe d'une taxe. Le gouvernement fédéral ou son homologue provincial peuvent dire, par exemple, « Nous allons remettre 1 p. 100 de l'impôt sur le revenu aux municipalités ». Êtes-vous partisans ou non de cette solution?

M. Hodgson : Ma réponse tient en un mot : Non. Nous ne nous sommes pas penchés sur la mécanique.

Le sénateur Murray : Toutes les solutions soulèvent des problèmes, mais vous avez certainement conscience de ceux que soulèverait le fait de permettre à plusieurs municipalités de prélever des taxes sur les revenus et sur les ventes, et tout ce que cela entraîne.

M. Hodgson : Bien sûr.

Le sénateur Murray : Nous reviendrons au fouillis fiscal dont on parlait il y a quelques années.

M. Hodgson : Toute la pagaille de la fiscalité. Dans mon monde, nous avons un régime fiscal simple : nous voulons une norme pour chaque ville dans une province donnée. Nous avons déjà des taux d'imposition des revenus et de taxes de vente qui varient selon les provinces.

Le sénateur Murray : Non. Ce dont je parle est le partage des recettes. Cela semble être à la fois la façon la plus simple et la plus équitable de procéder.

M. Hodgson : La notion de « plus équitable » vous ramène à la question des transferts par habitant par opposition aux transferts en fonction des besoins. L'équité est fonction de la personne qui parle. Si, comme nous l'avons montré, les grandes villes ont des besoins plus importants, un partage égal des recettes pourrait ne pas être la solution. Nous pourrions avoir besoin d'un « transfert plus important » pour les centres plus importants.

Le sénateur Murray : Permettez-moi de consulter l'un de vos tableaux. Il a été réimprimé dans un document, mais il provient de l'étude *Mission Possible*.

Sénateur Ringuette, je soupçonne que vous payez des taxes foncières plus élevées à Edmundston, au Nouveau-Brunswick, à cause de la hausse de la valeur des propriétés foncières à cet endroit et parce que le Nouveau-Brunswick lie de façon plus agressive ses évaluations à la valeur réelle du marché que ce n'est le cas en Ontario.

Le sénateur Ringuette : Je paie également plus d'impôt sur le revenu.

Le sénateur Murray : Je le sais. Dites-moi si je me trompe, mais je crois que les évaluations sont centralisées à Fredericton. Est-ce bien le cas? Vous n'êtes pas la première personne que j'entends se plaindre des taux de taxe foncière, mais cela peut s'expliquer par les évaluations centralisées et la valeur sur le marché.

J'ai devant moi ce tableau qui présente la situation de dix grandes villes. Je crains fort que le Nouveau-Brunswick n'y figure pas.

Le sénateur Ringuette : C'est bien ça. Nous n'avons pas financé la recherche.

Senator Murray: This is interesting in terms of the very point you made about downloading. Under “expenditures” — and these are per capita figures — if you look at an item like “Social and Family Services,” Toronto is spending \$613 per capita. I do not know what year this is, Mr. Hodgson.

Mr. Hodgson: It is the Conference Board table, but I was not the author of the volume. I do not have the table in front of me.

Senator Murray: Let us say it is the most recent table. Toronto spends \$613 per capita, on social and family services; \$459 per capita, Ottawa, on social and family services; practically nothing in Vancouver; zero in Montreal, Winnipeg, Halifax and Regina; and relatively tiny amounts for the other cities.

For health, \$125 per capita in Toronto; \$118 in Ottawa and zero or comparatively tiny expenditures in those categories for the others. Let us look at social housing: Toronto, \$291 per capita; Ottawa, \$169 per capita. Again, two or three of the others are very small amounts, and most of them are at zero.

That speaks to the downloading in Ontario. I do not know what the Government of Ontario would say when confronted with this. When I go up to the revenue box, I see “Transfers from other Governments, Provincial and Federal” — and I assume most of that is or was provincial — Toronto \$645; Ottawa \$426. The average of the 10 cities is \$302.

I do not know whether you can comment on that or have any explanation of it other than sheer downloading from the provincial government to those cities. Do you have the table in front of you?

Mr. Hodgson: We have the table now.

Senator Murray: Am I missing anything? I have eyeballed it and circled some of the numbers.

The Chairman: If you add up all the expenses, they certainly exceed the amount transferred by a significant amount of revenue that is transferred.

Mr. Hodgson: I think you have probably captured the so-called downloading effect from the Ontario government to cities in Ontario. There is one other variable we should be mindful of, namely, that half the immigrants of the country land in Toronto. There is an added bill for Toronto, Mississauga and the surrounding suburbs. Immigrant settlement is another key expense the cities have to bear.

Senator Murray: I am sure it is. The federal government recently concluded an agreement with the Province of Ontario on that. The fact is, most of the financial burden of that should be borne by the federal government. It is the federal government’s

Le sénateur Murray : C’est intéressant au sujet du commentaire que vous avez fait sur la façon de se décharger de ses responsabilités. Sous le titre « dépenses », et il s’agit de chiffres par habitant, si vous regardez un poste comme « Services sociaux et à la famille », Toronto dépense 613 \$ par habitant. Je ne sais pas à quelle année s’applique ce chiffre, monsieur Hodgson.

M. Hodgson : C’est un tableau du Conference Board, mais je ne suis pas l’auteur du volume. Je n’ai pas le tableau en question devant moi.

Le sénateur Murray : Faisons l’hypothèse qu’il s’agit du tableau le plus récent. Toronto dépense 613 \$ par habitant en services sociaux et à la famille, Ottawa dépense 459 \$ par habitant au même poste, Vancouver pratiquement rien et Montréal, Winnipeg, Halifax et Regina zéro dollar. Les autres villes n’y consacrent que des montants relativement négligeables.

En ce qui concerne la santé, les dépenses sont de 125 \$ par habitant à Toronto; de 118 \$ à Ottawa et zéro ou pratiquement rien dans ces catégories pour les autres villes. Venons-en maintenant au logement social où les dépenses sont de 291 \$ par habitant à Toronto et de 169 \$ à Ottawa. Là encore, deux ou trois autres villes n’y consacrent que des montants négligeables et la plupart d’entre elles n’y consacrent rien.

Cela montre bien comment le gouvernement provincial de l’Ontario s’est déchargé de ses responsabilités. Je ne sais pas ce que le gouvernement de l’Ontario dirait, confronté à ces chiffres. Quand j’arrive à la case des recettes, je vois « Transferts d’autres gouvernements — provincial et fédéral » et je fais l’hypothèse que l’essentiel venait de la province. Les chiffres sont de 645 \$ pour Toronto et de 246 \$ pour Ottawa. La moyenne des dix villes est de 302 \$.

Je ne sais pas si vous pouvez commenter ou expliquer ce déchargement manifeste des responsabilités du gouvernement provincial vers les villes. Avez-vous le tableau devant vous?

M. Hodgson : J’ai le tableau maintenant.

Le sénateur Murray : Y a-t-il quelque chose qui m’échappe? J’ai entouré certains chiffres.

Le président : Si vous faites le total des dépenses, elles dépassent certainement de loin le montant des recettes qui est transféré.

M. Hodgson : Il me semble que vous avez probablement bien saisi ce qu’on appelle le déchargement des responsabilités du gouvernement provincial vers les villes en Ontario. Il y a une autre variable à laquelle nous devons prêter attention, et c’est le fait que la moitié des immigrants du pays se retrouvent à Toronto. Cela représente des factures additionnelles pour Toronto, Mississauga et les banlieues environnantes. L’implantation des immigrants est une autre dépense importante que les villes ont à supporter.

Le sénateur Murray : Je suis sûr que c’est bien le cas. Le gouvernement fédéral a conclu récemment une entente avec la province de l’Ontario à ce sujet. En réalité, c’est le gouvernement fédéral qui devrait assumer l’essentiel de ces

policies that are doing this. I have heard this about teaching English as a second language in Vancouver, and probably in Toronto as well. I have heard it on other issues.

Some realignment of responsibilities in which provincial and federal governments accept some financial responsibility for the consequences of their own policies is obviously in order. I think that would still have to be combined with some kind of revenue sharing. How you make the distinction between the bigger cities and the smaller places except on a per capita basis, I do not know. Do you know?

Mr. Hodgson: No, I do not.

Senator Di Nino: Let me quickly follow up on my colleague Senator Murray's question. On the immigration issue, we need to look at the cost-benefit analysis. There is a huge benefit. You talked about the labour market previously and the economic spinoffs of that. We should not be looking at that solely as an expense or on the negative side of the income and expense statement. Can you make a quick comment on that?

Mr. Hodgson: You are absolutely right. Immigrants are the new source of dynamic energy within our economy. Clearly, Toronto benefits hugely from the number of people settling there.

Senator Di Nino: As does Vancouver.

Mr. Hodgson: Yes. There is a crying need now in cities like Calgary and Edmonton for more immigrants because their share historically has not been large. Alberta has a shortage of skilled workers right now. Immigrants are clearly part of the solution for them, if we can get the mixture right — that is, if we can get people learning the language of the workplace and adapting quickly into our culture.

Senator Di Nino: When we talk about these issues, we focus generally on the larger cities and the urban areas, but there are some different and special needs of rural communities.

We do not seem to discuss their issues at length. Sometimes they have to feel like second-class citizens. My concern is that unless we start addressing those issues as well, the pressure for rural residents to move to the cities where more services or better services are available, either real or perceived, will compound the problem.

Have you done any analysis of what can be done to assist the rural municipalities with their issues as well as the cities?

dépenses. C'est le résultat des politiques du gouvernement fédéral. J'ai entendu dire la même chose au sujet de l'enseignement de l'anglais langue seconde à Vancouver, et probablement à Toronto également. Je l'ai entendu dire sur d'autres questions.

Il serait justifié de revoir l'harmonisation des responsabilités des gouvernements provincial et fédéral qui doivent assumer en partie la responsabilité financière des effets de leurs propres politiques. Je crois que cela devrait être combiné avec une forme quelconque de partage des recettes. Comment faire la distinction entre les villes plus importantes et les plus petites, si ce n'est en fonction du nombre d'habitants. Je ne sais pas. Le savez-vous?

M. Hodgson : Non. Je ne le sais pas.

Le sénateur Di Nino : Permettez-moi de poursuivre rapidement dans le prolongement de la question de mon collègue le sénateur Murray. Sur la question de l'immigration, nous devons pouvoir nous pencher sur une analyse coûts-avantages. C'est un avantage énorme. Vous avez auparavant parlé du marché du travail et des retombées économiques de cette question. Nous ne devrions pas examiner cette question uniquement comme une dépense ou en tenant compte du volet négatif de l'état des revenus et des dépenses? Pouvez-vous commenter rapidement cet aspect des choses?

M. Hodgson : Vous avez tout à fait raison. Les immigrants sont la nouvelle source d'énergie dynamique au sein de notre économie. Il est manifeste que Toronto bénéficie énormément du nombre de gens qui s'y implantent.

Le sénateur Di Nino : Tout comme Vancouver.

M. Hodgson : Oui. Les villes comme Calgary et Edmonton ont maintenant un besoin criant de plus d'immigrants parce que, de façon traditionnelle, la part qu'ils en ont obtenue n'a pas été importante. L'Alberta connaît actuellement une pénurie de travailleurs compétents. Les immigrants sont manifestement une partie de la solution pour ces villes, si nous pouvons obtenir la bonne combinaison, c'est-à-dire si nous pouvons permettre aux gens d'apprendre la langue d'usage au travail et de s'adapter rapidement à notre culture.

Le sénateur Di Nino : Quand nous parlons de ces questions, nous mettons en général l'accent sur les villes les plus importantes et sur les centres urbains, mais il y a certains besoins différents et particuliers propres aux collectivités rurales.

Il me semble que nous ne discutons pas de ces questions dans leur intégralité. Les gens qui habitent ces collectivités doivent parfois se sentir comme des citoyens de seconde classe. Je crains que, à moins que nous n'abordions ces questions également, les pressions incitant les résidents des régions rurales à déménager dans les villes, où un plus grand nombre de services de meilleure qualité sont disponibles, que ce soit réel ou perçu, ces pressions vont donc aggraver le problème.

Avez-vous analysé ce que l'on peut faire pour aider les municipalités rurales à résoudre les problèmes qui les concernent, comme pour les villes?

Mr. Hodgson: We have been approached recently by a few rural associations to do similar analysis on the link between growth in their centres in the rural areas and linking it back to the national economy. We are looking at doing more serious analysis of that right now.

Our focus over the last couple of years has been on the major cities, because that is where we saw the crying need, where there were inadequate fiscal resources and probably where inadequate political attention was paid. That is why we chose to focus our research there.

Senator Di Nino: I suggest the need is as great on the other side. We look forward to your next report.

Senator Eggleton: Let me focus for a moment on this per capita situation. There is a need in every part of the country, whether it is big, middle or small urban or rural, for infrastructure funding, and per capita has been the method, by and large, by which it has been transferred.

However, there are some big city needs that do not lend themselves to that kind of situation. I know in the case of Toronto, when they transferred money for public transit, they first looked at a per capita basis, but then they found that of all the transit systems in the Greater Toronto Area, 90 per cent of the ridership was on the Toronto Transit Commission system. It did not make sense to deal with that on a per capita basis.

Just picking up on Senator Ringuette's comment about some of the transit systems in larger cities where there are more economies of scale, maybe I am misinterpreting, but I got the impression that a bus in Toronto might be a more economic call than a bus in Fredericton simply because there is a bigger population and bigger economies of scale. All of that is true for the bus, except when you get into a bigger urban context like Toronto, buses are not enough. You have to go on expensive rail systems, underground systems and platforms that big cities require to move their people around that smaller places would not.

I think you are saying in your report that there is a need not only to recognize the general infrastructure deficit that exists in any size of municipality across the country but also the particular needs of the large areas that are unique and more complex. I mentioned urban transit in the big city context, but immigration has been mentioned. Three quarters of the immigration that comes into Canada comes into the three big cities — Toronto, Vancouver and Montreal. While it has proven to provide benefit, there is a settlement period and that is where the costs come in.

M. Hodgson : Un certain nombre d'associations des régions rurales se sont adressées à nous récemment pour procéder à une analyse comparable du lien entre la croissance des centres des régions rurales et l'économie nationale. Nous envisageons actuellement d'analyser cette question de façon plus détaillée.

Au cours des dernières années, nous nous sommes essentiellement intéressés aux grandes villes, parce que c'est là que nous avons vu des besoins criants, que les ressources fiscales étaient inadéquates et que le monde politique n'y accordait probablement pas l'attention nécessaire. C'est pourquoi nous avons choisi de cibler ainsi notre recherche.

Le sénateur Di Nino : je suis d'avis que le besoin est aussi important de l'autre côté. Nous attendrons votre prochain rapport.

Le sénateur Eggleton : Permettez-moi de revenir un moment sur cette question des calculs par habitant. Dans toutes les régions du pays, rurales ou urbaines, grandes, intermédiaires ou petites, il y a des besoins de financement des infrastructures et la façon de procéder aux transferts a, pour l'essentiel, été jusqu'à maintenant de s'appuyer sur les calculs par habitant.

Il y a toutefois des besoins propres aux grandes villes qui cadrent mal avec ce type de situation. Je sais que, dans le cas de Toronto, quand des fonds ont été transférés pour le transport public, on a d'abord envisagé de le faire par habitant, mais on a vite observé que, pour la totalité des systèmes de transport en commun de la région du grand Toronto, 90 p. 100 des passagers utilisaient le système de la Commission des transports de Toronto. Il n'était pas logique dans ce contexte d'utiliser une base de calcul par habitant.

En reprenant le commentaire du sénateur Ringuette au sujet de certains systèmes de transport dans les grandes villes, qui bénéficient d'économies d'échelle plus importantes, et je comprends peut-être mal, mais j'ai eu l'impression qu'un autobus à Toronto peut se révéler une solution plus économique qu'un même autobus à Fredericton tout simplement parce qu'il y a une population plus importante et des économies d'échelle plus élevées. Tout cela est vrai pour l'autobus, mais ne l'est plus quand il est question d'un centre urbain plus important comme Toronto, où les autobus ne suffisent pas. Vous devez alors disposer d'un réseau plus coûteux englobant le rail, le métro et diverses plates-formes dont ont besoin les grandes villes pour transporter les gens, et dont les localités plus petites n'ont pas besoin.

Il me semble que vous dites dans votre rapport qu'il est nécessaire non seulement de reconnaître le déficit généralisé des infrastructures manifeste dans toutes les tailles de municipalités à travers le pays, mais également les besoins propres aux grandes régions, besoins uniques et plus complexes. J'ai parlé du transport en commun dans le cadre d'une grande ville, mais on a également fait état de l'immigration. Trois quarts des immigrants qui arrivent au Canada s'installent dans trois grandes villes, soit Toronto, Vancouver et Montréal. Si cela s'est avéré avantageux pour elles, il y a une période d'installation qui entraîne des coûts.

There is policing. The social structures in the big cities are far more complex. There are different levels of income and socio-economic backgrounds of people in neighbourhoods. Policing is more complex and more expensive.

I take it you are advocating that, while we should continue to serve all sizes of municipalities and infrastructure programs, the particular needs of the big cities that require special attention will not lend themselves on a per capita basis but will require more specific targeting programs to meet those challenges.

Mr. Hodgson: It would be either targeted programs or a targeted portion of overall transfers or revenues flowing to cities. That is exactly our point. We were not arguing going from an equal per capita solution to giving 80 per cent to the 10 biggest cities. We do say clearly that they should be getting something more than the others because their needs are special, whether it is policing, transit systems or infrastructure.

We did not come up with an algorithm to put numbers against that, but that is the right concept, where you have a base and then do something special for the 10 larger cities.

Senator Eggleton: With respect to the question of revenue sharing, the ideal situation is for each level of government to be able to levy the taxes it requires to do the work it is required to do. There is some issue that some of those things that have been downloaded, whether it is Ontario or whatever part of the country — it may be more severe in Ontario, but I think all parts of the country have experienced that — need to be uploaded, put back in the areas of responsibility where it was. The municipalities are saying, “Either give us the tax money or take it back for housing, social services, immigration and so forth. That is fair, either way.”

The only problem of getting to the ideal situation, as I have said before, of each level raising the money it requires, is that it will require if not a constitutional amendment, certainly, a different arrangement of taxing responsibilities. It could be another equalization program. Certainly, senior levels of government would be loath to give up their taxing authorities.

That leads us to programs for which the senior levels of government would still have accountability requirements. The program that Mayor Miller along with a lot of other mayors is putting forward asks for one cent of the GST. Some people would say, yes, but if that is being raised by the federal government, the federal government has the accountability, so it cannot just say to the municipalities take it and do whatever you want with it. The federal government could say that it will give them the room for

Il y a également le maintien de l'ordre. Les structures sociales dans les grandes villes sont beaucoup plus complexes. On y trouve des gens aux niveaux de revenu et aux antécédents socioéconomiques différents. Le maintien de l'ordre est une activité plus complexe et plus coûteuse.

Je comprends que vous êtes d'avis que, alors que nous devrions veiller à continuer à mettre en œuvre des programmes destinés à toutes les tailles de municipalités et d'infrastructures, les besoins particuliers des grandes villes qui nécessitent qu'on y accorde une attention particulière ne se prêtent pas à des calculs par habitant mais nécessiteront des programmes ciblés plus précisément afin de faire face à ces défis.

M. Hodgson : Il faudrait qu'il s'agisse de programmes ciblés ou de portions ciblées des transferts globaux ou des recettes versées aux villes. C'est exactement ce que nous disons. Nous n'avons pas défendu une solution de transfert égal par habitant qui accorderait 80 p. 100 aux 10 villes les plus grandes. Nous disons clairement qu'elles devraient obtenir plus que les autres parce que leurs besoins sont particuliers, qu'il s'agisse du domaine du maintien de l'ordre, des systèmes de transport public ou des infrastructures.

Nous n'avons pas élaboré d'algorithme pour illustrer cela avec des chiffres, mais c'est le bon concept, qui vous permet de disposer d'une base puis d'ajouter quelque chose de spécial pour les 10 villes les plus importantes.

Le sénateur Eggleton : En ce qui concerne le partage des recettes, la situation idéale pour chaque palier de gouvernement est d'être en mesure de lever les impôts dont il a besoin pour faire le travail qu'il est tenu de faire. Il semble que certaines des responsabilités dont les provinces se sont déchargées, que ce soit en Ontario ou dans d'autres régions du pays, même si la tendance a été plus lourde en Ontario, mais je crois que toutes les parties du pays ont été touchées, doivent être rapatriées et ramenées dans le secteur de responsabilité d'où elles venaient. Les municipalités disent « Donnez-nous l'argent des impôts ou reprenez les responsabilités en matière de logement, de services sociaux, d'immigration, et cetera. Dans les deux cas, la solution est équitable. »

Le seul problème pour parvenir à la situation idéale, comme je l'ai dit auparavant, dans laquelle chaque palier de gouvernement lève les fonds dont il a besoin, est qu'elle nécessitera sinon une modification constitutionnelle au moins des modalités différentes en matière de responsabilité fiscale. Il pourrait s'agir d'un autre programme de péréquation. Il est certain que les niveaux supérieurs de gouvernement répugneraient à céder leurs pouvoirs en matière de fiscalité.

Cela nous amène à envisager les programmes pour lesquels les niveaux supérieurs de gouvernement auraient encore des exigences de responsabilisation. Le programme que le maire Miller propose, avec quantité d'autres maires, demande à accéder à 1 p. 100 de la TPS. Certains seraient tentés de dire oui, mais si cet argent est prélevé par le gouvernement fédéral, c'est lui qui en assume la responsabilité, et il ne peut donc dire aux municipalités prenez-le et faites-en ce que vous voulez. Le gouvernement fédéral

it, but the municipalities will have to take the responsibility for levying it. Of course, CRA will collect it, but that is a complex thing.

It would be far easier for the federal government to say that it will give the equivalent of that, namely, \$5 billion a year, to the municipalities across the country, however it is divided, but it must go to infrastructure, similar to the other programs of infrastructure. That would get around the accountability problem.

However, I do not know if you have any further thoughts about how to deal with those types of issues.

Mr. Hodgson: We truly have not crossed the bridge in terms of limitation. We wanted to focus on the right first principles. From what I hear in your comments, I think we are in violent agreement on the right first principles, which is greater revenues flowing to cities, addressing their needs through access in some form to a growth tax. We did not get into the mechanics of whether it should be a transfer with conditions or something to which they are directly held accountable.

The Chairman: Thank you. On behalf of the Senate of Canada and the Standing Senate Committee on National Finance, I wish to thank the Conference Board of Canada representatives, Mr. Glen Hodgson and Mr. Matthew Stewart, for being with us today.

You indicate you are developing fundamental research and you have shared many interesting points with us. We take the fundamental research and try to develop policy initiatives and recommendations for the government and move the file along in that regard. We thank you very much for being here.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, May 8, 2007

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 9:31 a.m. to examine and report on issues relating to the vertical and horizontal fiscal balances among the various orders of government in Canada.

Senator Joseph A. Day (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, I wish to thank you all for being here this morning. We will get underway with this meeting of the Standing Senate Committee on National Finance.

On September 27, 2007, the Standing Senate Committee on National Finance was authorized by the Senate to examine and report on issues relating to the vertical and horizontal fiscal balances among the various orders of government in Canada and to report back no later than June 30, 2007.

pourrait dire qu'il leur ménagera la place pour ce 1 p. 100, mais que les municipalités devront assumer la responsabilité de cette mesure fiscale. Bien évidemment, l'ARC procéderait au recouvrement des fonds, mais c'est là un sujet complexe.

Il serait beaucoup plus facile pour le gouvernement fédéral de dire qu'il va donner l'équivalent de ce montant, soit, par exemple, cinq milliards de dollars par an, aux municipalités de tout le pays, peu importe comment ce montant est réparti, à condition qu'il aille aux infrastructures comme pour les autres programmes d'infrastructure. Cela permettrait de contourner le problème de la responsabilisation.

Toutefois, je ne sais pas si vous avez d'autres idées, sur la façon de faire face à ce type de question.

M. Hodgson : Nous n'avons pas encore franchi les limites. Nous voulons tout d'abord mettre l'accent sur les bons principes. À ce que j'entends de vos commentaires, il me semble que vous êtes parfaitement d'accord sur les principes de base, soit que les villes reçoivent davantage de revenus, de leur permettre de répondre à leurs besoins grâce à l'accès à une forme quelconque de taxe sur la croissance. Nous n'avons pas étudié en détail les mécanismes pour déterminer si les transferts de fonds devraient s'accompagner de conditions ou s'il faudrait envisager une solution rendant les municipalités directement responsables.

Le président : Merci. Au nom du Sénat du Canada et du Comité sénatorial permanent des finances nationales, je tiens à remercier les représentants du Conference Board du Canada, M. Glen Hodgson et M. Matthew Stewart, d'avoir été parmi nous aujourd'hui.

Vous avez précisé que vous faites de la recherche fondamentale et vous avez partagé avec nous de nombreux points intéressants de celles-ci. Cette recherche fondamentale nous sert à tenter d'élaborer des initiatives de politiques et des recommandations destinées au gouvernement et à faire progresser ce dossier. Nous vous remercions beaucoup de votre présence.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 8 mai 2007

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui à 9 h 31 pour examiner, pour en faire rapport, les questions relatives à l'équilibre fiscal vertical et horizontal entre les divers niveaux de gouvernement du Canada.

Le sénateur Joseph A. Day (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, je tiens à vous remercier tous d'être ici ce matin. Nous allons donc entreprendre cette réunion du Comité sénatorial permanent des finances nationales.

Le 27 septembre 2007, le Comité sénatorial permanent des finances nationales a été autorisé par le Sénat à examiner, pour en faire rapport, les questions relatives à l'équilibre fiscal vertical et horizontal entre les divers niveaux de gouvernement du Canada, et à déposer son rapport au plus tard le 30 juin 2007.

In the fall of 2006, the committee members heard representations by key officials from various provincial and territorial government departments, academics and policy and market experts from across the country. The hearings took place over a period of six weeks. On December 12, 2006, the committee issued an interim report entitled the *The Horizontal Fiscal Balance: Towards a Principled Approach* as part of its ongoing study of Canada's fiscal arrangements for provinces and territories.

We would like to think that the report had some influence on the government's approach with respect to the last budget in relation to the horizontal fiscal balance, the equalization side of things.

In this next phase the committee is looking at the vertical fiscal balance, specifically reviewing the division of fiscal resources and spending responsibilities between various orders of government in Canada.

[Translation]

It is my pleasure to welcome the President of the Federation of Canadian Municipalities, Councillor Gord Steeves, from Winnipeg. He is accompanied by Gabriel Miller and Christian Laverdure.

[English]

Councillor Steeves was elected to Winnipeg city council in November 2000 and recently began his term of office as President of the Federation of Canadian Municipalities, succeeding former Guelph Ontario councillor Gloria Kovach as FCM President. Congratulations, President Steeves on your new position. It will be of interest to the committee that that you are a member of the big city mayors' caucus. Is that a caucus of the Federation of Canadian Municipalities?

Gord Steeves, President, Councillor of City of Winnipeg, Federation of Canadian Municipalities: That is correct.

The Chairman: It June 2006, the Federation of Canadian Municipalities released a report entitled *Building Prosperity from the Ground Up: Restoring Municipal Fiscal Balance*. We have had an opportunity to review that report.

Your predecessor shared this report with our committee and expressed the federation's interest in appearing before us to share the municipal perspective.

I understand that you may have some introductory comments and then we will proceed with our usual question and answer period if that suits your plan.

Mr. Steeves: Thank you very much. I am very pleased to be here. Before I launch into my words, I appreciate the work the committee has been doing. I certainly acknowledge the great work, with respect to the horizontal and vertical deficits and the plight of cities and communities across Canada.

À l'automne 2006, les membres du comité ont entendu des hauts fonctionnaires de différents ministères de gouvernements provinciaux et territoriaux, des universitaires ainsi que des experts en matière de politiques et de marchés de partout au pays. Les audiences ont été tenues sur une période six semaines. Le 12 décembre 2006, le comité a déposé un rapport intérimaire, intitulé *L'équilibre fiscal horizontal : Vers une démarche fondée sur des principes*, dans le cadre de son étude continue des arrangements fiscaux du Canada pour les provinces et territoires.

Nous aimerions croire que le rapport a, lors du dernier budget, eu une certaine influence sur l'approche du gouvernement à l'égard de l'équilibre fiscal horizontal, l'aspect péréquation des choses.

Dans la phase suivante, celle en cours, le comité se penche sur l'équilibre fiscal vertical, revoyant plus particulièrement la répartition des ressources financières et des responsabilités en matière de dépenses entre les différents paliers de gouvernement au Canada.

[Français]

Il me fait plaisir d'accueillir le président de la Fédération canadienne des municipalités, le conseiller Gord Steeves de Winnipeg. Il est accompagné par Gabriel Miller et Christian Laverdure.

[Traduction]

M. Steeves a été élu au conseil municipal de Winnipeg en novembre 2000 et il a récemment entrepris son mandat en tant que président de la Fédération canadienne des municipalités, succédant à l'ancienne conseillère municipale de Guelph, en Ontario, Gloria Kovach. Félicitations, monsieur Steeves, pour votre accession à ce nouveau poste. Cela intéressera le comité de savoir que vous siégez au caucus des maires des grandes villes. Est-ce un caucus de la Fédération canadienne des municipalités?

Gord Steeves, président, conseiller municipal, Ville de Winnipeg, Fédération canadienne des municipalités : C'est exact.

Le président : En juin 2006, la Fédération canadienne des municipalités a publié un rapport intitulé *Édifier des fondations solides pour notre prospérité — Rétablir l'équilibre fiscal municipal*. Nous avons eu l'occasion d'examiner ce rapport

Votre prédécesseur a livré ce rapport au comité et nous a exprimé le désir de la fédération de comparaître devant nous pour nous exposer la perspective municipale.

Je crois comprendre que vous avez quelques remarques liminaires à faire, après quoi nous aurons, comme à l'habitude, une période de questions et de réponses, si cela vous convient.

M. Steeves : Merci beaucoup. Je suis très heureux d'être ici. Avant de me lancer dans ma déclaration, je tiens à dire que j'apprécie le travail que fait le comité. Je veux en tout cas souligner votre travail formidable, relativement aux déficits horizontal et vertical et aux difficultés que vivent les villes et les collectivités de partout au Canada.

It is of acknowledged appreciation that the FCM recognizes the work of this committee and the even-handedness with which it delivers its message. It is most appreciated by the representatives of cities and communities in Canada.

You are quite correct in saying that, as President of Federation of Canadian Municipalities, de facto, I sit on the big city mayors' caucus that is an arm of the Federation of Canadian Municipalities. Even before I was president, as a councillor and Deputy Mayor from Winnipeg, I was often the representative that would sit on that committee because obviously Winnipeg is one of the 22 big cities that are represented on that committee.

I am pleased to be here in front of you this morning. It is wonderful to have the experience. As far as we are concerned, we have abundant time this morning and the committee is welcome to ask whatever questions that you may have. We will do our best to respond to them after our presentation.

I want to acknowledge my friend Senator Stratton, who comes from the same part of the world as I do. It is nice to see a familiar face around the table.

[Translation]

Good morning everyone. I am pleased to be here.

[English]

I thank you for this opportunity to sit before the committee on behalf of the Federation of Canadian Municipalities. Together, the federation's more than 1,600 member municipalities represent 90 per cent of Canadians and the issues we are discussing today affect all of them.

Today, I would like to talk to you about the pressing need to restore fiscal balance to Canada's cities and communities. I would also like to talk about the valuable commitments the Government of Canada has made to support municipal government in the short and medium term.

Most of all, I want to discuss with you how the federal government can help establish a long-term vision that helps us build better places to live and work and a more prosperous future for Canada.

I do not need to remind you how important healthy cities and communities are to Canada's prosperity and quality of life. In these cities and communities, it is municipal governments that provide the basic services that are the backbone of our social and economic well-being.

Despite the vital importance of the services we deliver, municipal governments do not have the financial resources to meet our responsibilities, and as a result, we are caught in a fiscal squeeze that hampers our ability to provide the services that our communities need to prosper.

[Translation]

This is a situation that must be taken seriously.

C'est la reconnaissance que nous inspire le travail du comité qui amène la FCM à en souligner l'importance et l'impartialité. Cela est très apprécié par les représentants des villes et des collectivités du Canada.

Vous avez tout à fait raison de dire qu'en ma qualité de président de la Fédération canadienne des municipalités je siège *de facto* au caucus des maires des grandes villes, qui est une branche de la Fédération canadienne des municipalités. Avant même de devenir président, lorsque j'étais conseiller municipal et maire adjoint de Winnipeg, j'étais souvent le représentant qui siégeait à ce comité, Winnipeg comptant, bien sûr, parmi les 22 grandes villes qui sont représentées au sein de ce comité.

Je suis heureux de comparaître ici devant vous ce matin. C'est une belle expérience à vivre. En ce qui nous concerne, nous disposons d'abondamment de temps ce matin, et j'inviterai le comité à poser toutes les questions qu'il souhaite. Nous ferons de notre mieux pour y répondre après notre exposé.

Je tiens à saluer mon ami, le sénateur Stratton, qui vient du même coin du monde que moi. Il est bien agréable de voir un visage familier à la table.

[Français]

Bonjour à vous tous. Il me fait plaisir d'être ici.

[Traduction]

Je vous remercie de l'occasion qui m'est ici donnée de comparaître devant le comité au nom de la Fédération canadienne des municipalités. Ensemble, les plus de 1 600 municipalités membres de la fédération représentent 90 p. 100 des Canadiens, et les questions dont nous allons discuter aujourd'hui ont une incidence sur eux tous.

J'aimerais vous entretenir aujourd'hui du besoin pressant de rétablir l'équilibre fiscal avec les villes et collectivités canadiennes. J'aimerais également traiter des précieux engagements qu'a pris le gouvernement du Canada en vue d'appuyer les gouvernements municipaux à court et à moyen terme.

J'aimerais surtout discuter avec vous de la façon dont le gouvernement fédéral pourrait favoriser l'établissement d'une vision à long terme qui nous aide à bâtir de meilleurs endroits où vivre et travailler et un avenir plus prospère pour le Canada.

Il n'est nul besoin que je vous rappelle l'importance de villes et de collectivités saines pour la prospérité et la qualité de vie canadiennes. Dans ces villes et collectivités, ce sont les gouvernements municipaux qui assurent les services de base qui sont l'armature de notre bien-être social et économique.

En dépit de l'importance vitale des services que nous livrons, les gouvernements municipaux ne disposent pas des ressources financières requises pour s'acquitter de leurs responsabilités et nous sommes en conséquence piégés dans un étau financier qui entrave notre capacité de livrer les services dont ont besoin nos collectivités pour prospérer.

[Français]

C'est une situation qui doit être prise au sérieux.

[English]

As you may know, of every tax dollar collected in Canada, 92 cents goes to the federal, provincial and territorial governments. What is left, just eight cents, goes to municipal governments. With that eight cents, municipal governments must provide the streets, public transit, sidewalks, drinking water, sewer systems, street lighting, parks, waste management and emergency services that our communities count on every single day. That is just eight cents to meet a growing list of new responsibilities, from social housing to immigrant settlement, to climate change and adaptation.

This is the root cause of municipal fiscal imbalance. Nowhere is the imbalance more evident than in the more than \$60 billion municipal infrastructure deficit. FCM members have called on the federal government to help eliminate that deficit and fix the fiscal imbalance in our communities. To its credit, the Government of Canada has taken some important steps to respond to our needs.

[Translation]

There have been some steps in the right direction.

[English]

Budget 2005 broke new ground with a plan to share a portion of the federal gas tax with municipal governments. A year later, the Government of Canada renewed important infrastructure programs that have helped communities deal with some of their most pressing needs.

Budget 2007 included some important short- and medium-term commitments to support cities and communities. The budget extended the federal gas tax transfer for an additional four years and continued funding for existing infrastructure programs. It also maintained the 100 per cent GST rebate for municipal governments.

Regrettably, the budget did not deliver the long-term plan that our communities need. With this in mind, we would like to submit for your consideration, three key recommendations to restore fiscal balance in our cities and communities.

First, the Government of Canada must make a long-term commitment to help eliminate the municipal infrastructure deficit. Municipalities must maintain and restore their infrastructure continuously and they plan their infrastructure investments over 20, 30, and even 50 years. This is why infrastructure investments need to be ongoing and long-term and why federal support for these investments must also be ongoing and long-term.

[Traduction]

Comme vous le savez peut-être, sur chaque dollar perçu en taxes au Canada, 92 ¢ vont aux gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Cela ne laisse que 8 ¢ pour les gouvernements municipaux. Avec ces 8 ¢, les gouvernements municipaux doivent assurer des services comme le réseau routier, le transport en commun, l'entretien des trottoirs, la distribution d'eau, les services d'égout, l'éclairage des rues, l'entretien des parcs, la gestion des déchets et les services d'urgence sur lesquels comptent nos collectivités chaque jour de l'année. Il n'y a que 8 ¢ pour exécuter une liste croissante de responsabilités, allant du logement social aux services d'établissement pour immigrants, en passant par le changement climatique et l'adaptation.

Voilà quelle est la cause fondamentale du déséquilibre fiscal municipal. Ce déséquilibre a son illustration la plus évidente dans le déficit d'infrastructure municipale de plus de 60 milliards de dollars. Les membres de la FCM ont fait appel au gouvernement fédéral pour que celui-ci aide à éliminer ce déficit et à corriger le déséquilibre fiscal dans nos collectivités. Il faut faire remarquer à son honneur que le gouvernement du Canada a pris un certain nombre de mesures importantes face à nos besoins.

[Français]

Il y a eu certains pas dans la bonne direction.

[Traduction]

Le budget 2005 a pénétré dans un domaine inexploré avec un plan de partage de la taxe fédérale sur l'essence avec les gouvernements municipaux. Un an plus tard, le gouvernement du Canada a renouvelé d'importants programmes d'infrastructure qui ont aidé les collectivités à répondre à certains de leurs besoins les plus pressants.

Le budget 2007 a inclus certains engagements importants à court et à moyen terme à l'endroit des villes et collectivités. Il a prolongé pour quatre années supplémentaires le transfert de la taxe fédérale sur l'essence et maintenu le financement des programmes d'infrastructure existants. Il a également maintenu le remboursement de 100 p. 100 de la TPS pour les gouvernements municipaux.

Malheureusement, le budget n'a pas livré le plan à long terme dont ont besoin nos collectivités. Cela étant, nous aimerions vous soumettre pour examen trois recommandations clés en vue du rétablissement de l'équilibre fiscal dans nos villes et collectivités.

Premièrement, le gouvernement du Canada doit prendre un engagement à long terme pour aider à éliminer le déficit d'infrastructure municipale. Les municipalités doivent en permanence maintenir et réparer leur infrastructure et elles planifient leurs investissements dans l'infrastructure sur 20, 30, voire même 50 ans. C'est pourquoi les investissements en infrastructure doivent être permanents et à long terme, et l'appui fédéral en leur faveur doit lui aussi être permanent et à long terme.

A long-term plan would include a permanent transfer of the federal gas tax with an escalator to protect its value over time and provide a long-term extension of federal infrastructure programs.

The federal government must also work with its provincial, territorial and municipal counterparts to establish the size, scope and character of the infrastructure deficit. A national plan can then be developed that will effectively guide government investments and deliver tangible results to Canadians.

This national plan must also respond to environmental and demographic changes that affect our infrastructure needs. In particular, it should account for the effects of climate change on critical infrastructure and help municipal governments protect public assets and the safety of all of our citizens.

The government should also ensure that a significant portion of new infrastructure programs are explicitly dedicated to municipal projects and that project funding is available and accessible to meet the needs of smaller urban as well as rural, remote and northern communities.

[*Translation*]

Our second recommendation is that there be developed a transit strategy.

[*English*]

Public transit is critical to the quality of life and environmental health of our urban communities. It is also critical to our economic competitiveness. A recent survey by the Toronto Board of Trade found that traffic gridlock was the number one priority of the city's largest corporations. A 2006 federal study found that traffic congestion costs Canada's urban economies as much as \$3.7 billion each year. Despite this, Canada remains the only G8 country without a national transportation program. The need for permanent, dedicated federal funding for transit is growing. The Canadian Urban Transit Association estimates that Canada's public transit systems need \$200 billion in new capital investment by 2010. In March 2007, the FCM unveiled its national transit strategy and called on the federal government to develop its strategy by 2008-09.

Our third and final recommendation is to clarify roles and responsibilities. Over the past two decades, municipal governments had to assume many new responsibilities, for example, in areas like housing and immigration, without the funding to meet them. At the same time, governments are

Un tel plan à long terme inclurait un transfert permanent de la taxe fédérale sur l'essence avec une clause de sauvegarde pour protéger sa valeur au fil du temps et assurerait la prolongation à long terme des programmes d'infrastructure fédéraux.

Le gouvernement fédéral doit également œuvrer avec ses partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux pour établir la taille, l'envergure et la nature du déficit d'infrastructure. Il serait alors possible d'élaborer un plan national qui guiderait concrètement les investissements gouvernementaux et livrerait aux Canadiens des résultats tangibles.

Un tel plan national devrait également être adapté aux changements environnementaux et démographiques ayant une incidence sur nos besoins en matière d'infrastructure. Il devrait, plus particulièrement, tenir compte des effets du changement climatique sur les éléments d'infrastructure essentiels et aider les gouvernements municipaux à protéger les avoirs publics et la sécurité de tous nos citoyens.

Le gouvernement devrait également veiller à ce qu'une bonne part des nouveaux programmes d'infrastructure soit consacrée expressément à des projets municipaux et à ce que le financement pour les projets soit disponible et accessible pour répondre aux besoins des communautés urbaines plus petites ainsi que rurales, éloignées et dans le Nord.

[*Français*]

Notre seconde recommandation est le développement d'une stratégie pour le transport en commun.

[*Traduction*]

Les transports en commun sont essentiels à la qualité de vie et à la santé environnementale de nos collectivités urbaines. Ils sont également essentiels à notre compétitivité économique. Un récent sondage effectué par le Toronto Board of Trade a révélé que l'engorgement routier était la priorité numéro un des plus grosses entreprises dans cette ville. Une étude fédérale de 2006 a fait ressortir que la congestion routière coûte jusqu'à 3,7 milliards de dollars par an aux économies urbaines du Canada. En dépit de cette situation, le Canada demeure le seul pays du G8 qui ne se soit pas doté d'un programme national de transport. La nécessité d'un engagement financier fédéral à long terme réservé aux transports en commun se fait plus pressante. L'Association canadienne du transport urbain estime que les réseaux de transport public du Canada auront besoin de 200 milliards de dollars en nouveaux investissements d'immobilisations d'ici 2010. En mars 2007, la FCM a dévoilé sa stratégie nationale des transports en commun et demandé au gouvernement fédéral d'élaborer sa stratégie d'ici 2008-2009.

Notre troisième et dernière recommandation est que l'on éclaircisse les rôles et responsabilités. Au cours des deux dernières décennies, les gouvernements municipaux ont dû assumer de nombreuses nouvelles responsabilités, par exemple dans des domaines tels que le logement et l'immigration, en l'absence

not making the most of opportunities for cooperation in areas like the environment, security and emergency preparedness.

To ensure that resources match responsibilities and that tax dollars are spent most effectively in areas of overlapping jurisdiction, governments need to do a better job of working together. Our report, *Building Prosperity from the Ground Up: Restoring Municipal Fiscal Imbalance*, illustrates this point. These issues affect all Canadians. They call for greater intergovernmental cooperation and a continuing federal role in our cities and communities.

Mr. Chairman, Canada needs cities and communities that work well. Unfortunately, our cities and communities are struggling under the weight of a fiscal imbalance and its most visible symptom, the infrastructure deficit.

The Government of Canada has taken short and medium steps to help municipal governments deal with these problems but the challenge of building healthy communities requires a long-term vision. By making a long-term commitment to eliminate the infrastructure deficit, by establishing a national transit strategy and by helping to clarify roles and responsibilities, the Government of Canada can do its part to keep cities and communities strong.

[Translation]

That is the least we can do if we believe in the importance of our communities.

[English]

It would be the start to fixing the municipal fiscal imbalance once and for all. The FCM and municipal governments across the country are ready, willing and able to work with you toward that goal.

Thank you. Mr. Chairman, if you have any questions, I would be pleased to answer them.

Senator Eggleton: Mr. Steeves, thank you for appearing before the committee today.

I will ask questions along two lines: downloading and dependency on property tax. During the cutbacks at the federal level in the 1990s that was passed down to the provincial and then the municipal level, there was a fair bit of downloading. That is a big issue in Ontario but how much of it is an issue in other provinces?

Perhaps you could give some examples of programs that have been downloaded. When I say downloaded, I include in that de facto downloading, which could be the result of cutbacks

des ressources financières requises. En même temps, les gouvernements ne mettent pas suffisamment à profit les possibilités de collaboration dans des secteurs comme l'environnement, la sécurité et la planification d'urgence.

Afin que les ressources correspondent aux responsabilités et que l'argent des contribuables soit dépensé de la façon la plus efficace possible dans les domaines de compétences chevauchantes, les gouvernements doivent mieux travailler ensemble. Notre rapport, *Édifier des fondations solides pour notre prospérité : Rétablir l'équilibre fiscal municipal*, illustre ce point. Ces questions touchent tous les Canadiens. Elles réclament une plus grande collaboration intergouvernementale et un rôle fédéral continu dans nos villes et collectivités.

Monsieur le président, le Canada a besoin de villes et de collectivités qui fonctionnent bien. Malheureusement, nos villes et collectivités sont accablées sous le poids d'un déséquilibre fiscal et de son symptôme le plus visible, le déficit d'infrastructure.

Le gouvernement du Canada a pris des mesures à court et à moyen terme pour aider les gouvernements municipaux à résoudre ces problèmes, mais le défi de l'établissement de collectivités saines exige une vision à long terme. En prenant un engagement à long terme en vue de l'élimination du déficit d'infrastructure, en établissant une stratégie nationale de transports en commun et en favorisant la clarification des rôles et responsabilités, le gouvernement du Canada pourra faire sa part pour que les villes et collectivités demeurent fortes

[Français]

C'est le moins que l'on puisse faire si nous croyons à l'importance de nos communautés.

[Traduction]

Ce serait là un point de départ en vue de corriger une fois pour toutes le déséquilibre fiscal municipal. La FCM et les gouvernements municipaux de tout le pays sont prêts, désireux et en mesure de travailler avec vous en vue de l'atteinte de cet objectif.

Merci. Monsieur le président, si vous avez des questions, je me ferai un plaisir d'y répondre.

Le sénateur Eggleton : Monsieur Steeves, merci d'être venu comparaître devant le comité aujourd'hui.

Je vais vous poser des questions au sujet de deux choses : le délestage et la dépendance à l'égard des taxes foncières. Lors des compressions au niveau fédéral dans les années 1990, et qui ont été répercutées sur les paliers provincial puis municipal, il y a eu beaucoup de délestage. Il s'agit là d'un gros sujet de préoccupation en Ontario, mais dans quelle mesure cela est-il aussi important dans les autres provinces?

Vous pourriez peut-être nous donner quelques exemples de programmes dont le fédéral s'est déchargé. Lorsque je parle de programmes abandonnés, j'y inclus ceux qui ont été déchargés

in federal programs, such as immigrant settlement. In that situation, the burden on the lowest level of government must do something about immigrant settlement, despite the lack of transfer payments.

Mr. Steeves: Thank you for that question, which is likely a question that only a former mayor could truly appreciate because it is a great problem for municipalities, and I will provide a couple of examples.

In Alberta, we have seen the following services off-loaded: regional airports, provincial campgrounds, seniors' housing, agricultural service boards, servicing of new school sites and provincial secondary highways. In Newfoundland and Saskatchewan, the cost of property assessments has been off-loaded to municipalities. In parts of Alberta and Quebec, housing has been off-loaded to the municipalities. In Ontario, civic police forces are being asked to police courthouses. In the City of Winnipeg, because of changes and evolution in evidentiary laws coming from the courts, our police force is telling the FCM that a police officer, who 10 years ago could make eight arrests during the course of a day, is limited to one or two arrests during the course of that same shift. The exclusive reason is due to the obligations imposed by evidence gathering, video-taping evidence and so on. Senators can well imagine the pressure that puts on a local police force.

I wish to leave senators with one example from Senator Stratton's and my neck of the woods in Winnipeg. The Clean Environment Commission of the federal government came down with a directive based on pollution flowing into Lake Winnipeg. It was based on phosphate levels in the Red River that was flowing into Lake Winnipeg and the CEC deemed it had to be corrected, quite rightly. As a result of this, the provincial government said that Winnipeg had to alter by one-half its phosphate contribution going into the Red River. Winnipeg is only a 3 per cent contributor of the total phosphate load going into Lake Winnipeg. The CEC report, as mandated to be carried out by the provincial government, will result in a \$1.3 billion capital cost to the taxpayers of the City of Winnipeg. Winnipeg began collecting those funds three years ago through increases in water and sewage rates of almost 30 per cent over that time, and the rates are scheduled to double over the next four years. All of it is to pay for the capital cost of correcting our water sewage treatment plant. The City of Winnipeg runs an annual budget of about \$900 million and is being asked to incur one capital expenditure of \$1.3 billion. That is one example of many in terms of the kind of off-loading that we have seen

de facto, par suite des compressions imposées dans le cadre des programmes fédéraux, comme par exemple l'établissement des immigrants. Dans ce dossier, c'est au palier de gouvernement le plus bas que revient le fardeau de faire quelque chose pour l'établissement des immigrants, en dépit du manque de paiements de transfert.

M. Steeves : Merci de cette question, qui en est certainement une que seul un ancien maire puisse vraiment comprendre, car il s'agit d'un grave problème pour les municipalités, et je vais vous fournir quelques exemples.

En Alberta, nous avons vu les services suivants abandonnés : les aéroports régionaux, les terrains de camping provinciaux, les logements pour aînés, les conseils de services agricoles, les services pour les nouveaux établissements scolaires et les routes secondaires provinciales. À Terre-Neuve et en Saskatchewan, le coût des évaluations foncières a été déchargé sur les municipalités. Dans certaines régions de l'Alberta et du Québec, le logement a été transféré aux municipalités. En Ontario, les forces policières municipales se font demander d'assurer la surveillance policière des palais de justice. Dans la ville de Winnipeg, à cause de changements et de l'évolution du droit de la preuve du fait des tribunaux, nos forces de police sont en train de dire à la FCM qu'un policier qui, il y a dix ans, pouvait faire huit arrestations dans le courant d'une journée, est aujourd'hui limité à une ou deux arrestations pendant le même quart de travail. La seule raison à cela, ce sont les obligations en matière de rassemblement de preuves, d'enregistrement de preuves sur bande magnéoscopique, et cetera. Les sénateurs peuvent fort bien s'imaginer les pressions que cela exerce sur nos forces de police locales.

J'aimerais fournir aux sénateurs un exemple qui vient du coin de pays du sénateur Stratton et de moi-même. La Commission de protection de l'environnement du gouvernement fédéral a élaboré une directive fondée sur la pollution s'écoulant dans le lac Winnipeg. Cette directive était fondée sur les niveaux de phosphates dans la rivière Rouge et qui s'écoulaient dans le lac Winnipeg, et la CPE a décidé, tout à fait à juste titre, qu'il importait de corriger la situation. Par suite de cela, le gouvernement provincial a décidé que Winnipeg devait réduire de moitié sa contribution de phosphates aux eaux de la rivière Rouge. Winnipeg ne compte que pour 3 p. 100 de la charge totale en phosphates aboutissant dans le lac Winnipeg. Le rapport de la CPE, dont les conclusions doivent être appliquées par le gouvernement provincial, résultera en un coût en capital de 1,3 milliard de dollars pour les contribuables de la ville de Winnipeg. Winnipeg a commencé à recueillir cet argent il y a de cela trois ans par le biais d'augmentations d'environ 30 p. 100 des tarifs de services d'eau et d'égout pendant cette période, et les tarifs sont censés doubler au cours des quatre prochaines années. Tout cela doit servir à couvrir le coût en capital des améliorations à apporter à notre usine de traitement des eaux usées. La ville de Winnipeg a un budget annuel d'environ 900 000 \$ et on lui

from provincial governments. To be completely fair, the Province of Manitoba has offered to contribute \$24 million to our plight.

Senator Eggleton: I appreciate those examples but do you find this across the board in all provinces in Canada?

Mr. Steeves: Absolutely, and there is no shortage of examples. I apologize for giving a Winnipeg example, but it is closest to my heart.

Senator Eggleton: That is understandable. In terms of property tax, one statistic from the report of the Conference Board of Canada's dealing with cities was that we rely upon municipal property tax to the tune of about 53 per cent of revenues, whereas in the United States it is about 23 per cent. Could you confirm that to be part of what you have found? Do you have other international comparisons in terms of the degree of reliance on property tax at the local level in Canada?

What other taxes do other cities and jurisdictions in the world tap into to help to provide the kind of revenues they need to do their work and provide their services?

Mr. Steeves: Your numbers are correct. Cities such as Winnipeg, Edmonton, Calgary, Vancouver, Toronto and Montreal, hover between 45 per cent and 50 per cent of total revenue coming from home-based residential taxes. If you factor in the component of business-based property taxes — not business taxes but business-based property taxes — you will get into the 60 per cent and above range of taxation.

In our estimation, or in anyone's estimation, this is a difficult and, to a certain extent, regressive form of raising revenue. In a city of 500,000 people, such as Hamilton, Burlington and Surrey, a property tax raise of 2 percent would raise about \$5 million extra per year. In the context of a city of 500,000 people, that is not a great deal of money. That is why, over time, you have seen cities and communities get further behind in terms of infrastructure projects. If you compare a \$5 million revenue increase on an annual basis versus the cost of installing an underpass in your standard city, which costs about \$60 million, you can begin to see how cities get behind given that type of revenue trade-off.

That is why programs such as MRIF, municipal rural infrastructure fund and CSIF, Canada strategic infrastructure fund, which are funded by the federal government, have become so important to cities. In fact, if those programs ever ceased to exist, I dare say you would see the end of those types of programs in cities and communities.

demande de couvrir une dépense en capital de 1,3 milliard de dollars. Voilà un exemple parmi bien d'autres du genre de déchargement que nous avons constaté de la part des gouvernements provinciaux. Pour être tout à fait juste, la province du Manitoba nous a offert un montant de 24 millions de dollars afin de nous aider à régler notre problème.

Le sénateur Eggleton : J'apprécie ces exemples, mais la même chose vaut-elle pour toutes les provinces du Canada?

M. Steeves : Absolument, et ce ne sont pas les exemples qui manquent. Je m'excuse de vous avoir donné un exemple de Winnipeg, mais c'était mon cœur qui parlait.

Le sénateur Eggleton : Cela se comprend. Pour ce qui est des taxes foncières, une statistique donnée dans le rapport du Conference Board of Canada concernant les villes était que nous comptons sur les taxes foncières municipales pour environ 53 p. 100 des recettes, alors qu'aux États-Unis ce pourcentage n'est que de 23 p. 100. Pourriez-vous confirmer si cela correspond à vos constatations? Avez-vous d'autres comparaisons internationales qui pourraient nous éclairer quant au degré de dépendance à l'égard des taxes foncières que l'on vit au Canada au niveau local?

Sur quelles autres taxes d'autres villes et gouvernements dans le monde comptent-ils pour obtenir les revenus dont ils ont besoin pour faire leur travail et offrir leurs services?

M. Steeves : Vos chiffres sont justes. De 45 à 50 p. 100 des recettes totales des villes comme Winnipeg, Edmonton, Calgary, Vancouver, Toronto et Montréal proviennent de l'impôt foncier résidentiel. Si vous ajoutez les impôts fonciers payés par les entreprises — pas l'impôt des entreprises mais l'impôt foncier des entreprises —, alors vous frisez les 60 p. 100 et plus.

Selon nos estimations, et celles de quiconque, d'ailleurs, la chose est difficile et il s'agit, dans une certaine mesure, d'une forme régressive d'obtention de revenu. Dans une ville de 500 000 habitants, comme Hamilton, Burlington et Surrey, une augmentation de 2 p. 100 de l'impôt foncier vous procurera environ 5 millions de dollars de plus par an. Mais pour une ville de 500 000 habitants, ce n'est pas beaucoup d'argent. C'est pourquoi l'on a vu les villes et les collectivités prendre au fil du temps de plus en plus de retard avec leurs projets d'infrastructure. Si vous comparez une augmentation annuelle de 5 millions de dollars de vos revenus au coût de la construction d'un passage inférieur dans la plupart des villes, qui se chiffre à environ 60 millions de dollars, vous comprenez très vite pourquoi les villes accumulent du retard avec ce genre de formule.

C'est pourquoi des programmes tels le FIMR, ou Fonds de l'infrastructure municipale rurale, et le FCIS, ou Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, qui sont financés par le gouvernement fédéral, sont devenus si importants pour les villes. En fait, si ces programmes venaient jamais à disparaître, j'irais jusqu'à dire que vous verriez la fin de ces genres de programmes dans les villes et collectivités.

Think about small communities, such as Estevan, Saskatchewan or Rimouski, Quebec, that have smaller populations. If such communities raise the taxes by 2 per they would realize about \$20,000. Try to imagine that \$20,000 in the context of a \$12 million water or sewage treatment plant and it becomes almost unfathomable in terms of how they might make it work.

The senator talked about different methods of taxation across different jurisdictions. In the United States primarily, and less so in Canada, and in other parts of the world, municipalities receive consumption-based taxes that grow with the economy.

We are fond of providing the example of places such as Phoenix and other cities in Arizona where every time there is a consumer exchange, the municipality receives a portion of the money spent in the same way the PST and the GST works. That means that there is ongoing and continuous funding for cities on an increasing basis if the economy expands.

That is important in the context of places like Calgary and Edmonton, when you consider the massive growth and expansion of these economies. With the mill rate system, cities like Calgary are not really keeping pace with that wonderful economic expansion in the same way the provincial and federal governments are by virtue of their GST and PST link to the economy. It is a different model that, as I think the senator understands only too well, does not work very well. We have always advocated the concept of consumption-based growth revenue sharing for municipalities. We have not quite gotten there, but there has been some talk in the bigger communities about exploring that issue once again. You may have heard about that concept.

Senator Eggleton: You have mentioned consumption or sales tax. What about income tax? Are there jurisdictions that receive percentages of income tax in the United States or in Europe?

Mr. Steeves: It is exactly the same thing. I completely concur. I do not know of a Canadian model we could follow, but we have seen other international jurisdictions that do it; they have a tie-in. It is better than having municipalities that rely on expansion of their property base as a sole means of increasing their revenue within their municipality, which is why we see urban sprawl. The reason for that and there is such an attraction for city planners to accomplish it is because it represents their only true and consistent source of new revenue.

If you changed the framework and came up with an income tax or consumption back tax-based model, you would see civic administrations that are far more inclined to be entrepreneurial. They would look at ways of increasing the velocity of money within their economy in the same way that federal and provincial governments can because of their link to expansionist taxes like the sorts of taxes I have mentioned.

Songez à de petites collectivités comme Estevan, en Saskatchewan, ou Rimouski, au Québec, qui comptent de petites populations. Si de telles collectivités augmentent leurs taxes de 2 p. 100, elles obtiendront 20 000 \$ de plus. Essayez d'imaginer ces 20 000 \$ dans le contexte d'un réseau d'aqueduc ou d'une usine de traitement d'eaux usées de 12 millions de dollars, et la chose devient presque impensable.

Le sénateur a parlé des différentes méthodes de taxation qui existent sous différents paliers de gouvernement. Aux États-Unis, surtout, et dans une moindre mesure au Canada, ainsi que dans d'autres régions du globe, les municipalités reçoivent des taxes à la consommation qui augmentent avec l'économie.

Nous nous plaisons à citer l'exemple de Phoenix et d'autres villes en Arizona où, chaque fois qu'il y a une transaction commerciale, la municipalité reçoit une portion de l'argent dépensé, un peu à la manière du fonctionnement de la TVP ou de la TPS. Cela veut dire qu'il y a un financement permanent et croissant pour les villes au fur et à mesure de l'expansion économique.

Cela est important dans le contexte de villes comme Calgary et Edmonton, compte tenu de la croissance massive et de l'expansion de ces économies. Avec le système du taux par mille, les villes comme Calgary ne parviennent pas à suivre le rythme de cette formidable expansion économique comme peuvent le faire les gouvernements fédéral et provincial du fait de leur lien avec l'économie par le biais de la TPS et de la TVP. Il s'agit d'un modèle différent qui, comme le comprend, je pense, parfaitement bien le sénateur, ne fonctionne pas très bien. Nous avons toujours prôné le concept du partage avec les municipalités des revenus en provenance de la croissance amenée par la consommation. Nous n'y sommes pas très souvent parvenus, mais il a été question, dans les plus grosses collectivités, de revoir une nouvelle fois cette question. Vous avez peut-être entendu parler de ce concept.

Le sénateur Eggleton : Vous avez mentionné la taxe de vente ou la taxe à la consommation. Qu'en est-il de l'impôt sur le revenu? Y a-t-il, aux États-Unis ou en Europe, d'autres paliers de gouvernement qui reçoivent un pourcentage de l'impôt sur le revenu?

M. Steeves : C'est exactement la même chose. Je suis tout à fait d'accord. Je ne connais aucun modèle canadien que nous pourrions suivre, mais nous avons vu d'autres endroits dans le monde qui font cela : il y a une formule de participation. Cela est meilleur que de faire compter les municipalités sur l'expansion de leur assiette territoriale comme unique moyen d'augmenter leur revenu, et c'est ce qui explique l'expansion tentaculaire des villes. La raison à cela, et c'est ce qui séduit les planificateurs urbains, est que cela représente leur seule vraie source de nouveaux revenus.

Si vous changiez le cadre et élaboriez un modèle axé sur le renversement d'impôt sur le revenu ou de taxe à la consommation, alors vous verriez des administrations municipales davantage entrepreneuriales. Celles-ci chercheraient à augmenter la vitesse de circulation des capitaux au sein de leur économie, comme le peuvent les gouvernements fédéral et provinciaux du fait de leur lien aux taxes expansionnistes des genres que j'ai mentionnés.

Senator Eggleton: Mayor Miller was at a function I was also at last night in Toronto. Mr. Miller pointed out that the National Trade Centre in downtown Toronto, which I took part in having constructed when I was in charge of infrastructure with the federal government, saw considerable investment from federal, provincial and municipal governments. All three orders of government split the cost three ways. However, the federal and provincial governments have since recouped all of their money from the investment, where the municipal government did not get anything back because property taxes do not apply to this municipally owned building.

I think that demonstrates that while senior governments get money back through growth taxes, which are not available to local government, it does not create the same equitable situation for municipalities.

Senator Stratton: Residential tax bothers me. It does not work, as you have stated quite clearly, Mr. Steeves. Senator Eggleton has spoken with his history of being a former mayor of Toronto.

When you talk about a consumption tax, you look at it on the basis of how to deal with it without getting overly complicated. In my view, you do not even want to get into income tax because it gets pretty scary.

Would decreasing a point in the sales tax, for example the GST, go a long way to solving that kind of thing? I think you need to focus and push for that. In order to accomplish this, you need something, as you have said, that will grow over time and will not be fixed. The approach should be pushing government for a point of tax.

My view is that we should be getting rid of residential tax as much as possible and eliminating school tax. That should be off the plate for homeowners, and we should be moving into this century with that in mind. I know you have to talk to the provincial government with respect to the school tax. The municipalities get the blame, anyway.

Would you not want to focus on something like that rather than being fuzzy around the edges? Let us go for it and put the pressure on to get that accomplished.

Mr. Steeves: Absolutely, and I want to thank the senator for those comments. Frankly, he made some comments that I should have made during my presentation.

The school tax is a huge issue for municipalities. The reason it is so acute in Manitoba and Saskatchewan is that they form over 50 per cent of the local reality tax rolls. If you are paying property tax in Manitoba or in Saskatchewan, over one-half

Le sénateur Eggleton : Le maire Miller était présent à une soirée à laquelle j'ai moi aussi assisté hier soir à Toronto. M. Miller a souligné que le National Trade Centre, dans le centre-ville de Toronto, dont j'avais appuyé la construction lorsque j'étais responsable de l'infrastructure au sein du gouvernement fédéral, avait bénéficié d'investissements considérables de la part des gouvernements fédéral, provincial et municipal. Les trois paliers de gouvernement se sont partagé les coûts. Cependant, les gouvernements fédéral et provincial ont, depuis, récupéré tout leur argent de l'investissement, alors que le gouvernement municipal n'a rien retiré en retour, les taxes foncières ne s'appliquant pas à cet immeuble à propriété municipale.

Je pense que cela illustre le fait que, bien que les gouvernements de niveau supérieur récupèrent de l'argent par le biais des taxes à la croissance, dont ne disposent pas les gouvernements locaux, cela ne crée pas la même situation équitable pour les municipalités.

Le sénateur Stratton : L'impôt foncier résidentiel me déplaît. Cela ne fonctionne pas, comme vous l'avez clairement fait ressortir, monsieur Steeves. Le sénateur Eggleton a fait état de ses antécédents comme maire de Toronto.

Lorsque vous parlez d'une taxe à la consommation, vous l'examinez dans le but d'en traiter sans que cela ne devienne trop compliqué. À mon avis, vous ne voudriez même pas vous intéresser à l'impôt sur le revenu, car cela devient assez terrifiant.

Une réduction d'un point de pourcentage de la taxe de vente, par exemple de la TPS, contribuerait-elle sensiblement à résoudre ce genre de problème? Je pense que vous devriez vous concentrer et insister là-dessus. Pour réaliser ce que vous voulez, il vous faut, comme vous l'avez dit, quelque chose qui croîtra dans le temps et qui ne sera pas fixe. Votre approche devrait être de pousser le gouvernement pour qu'il vous consente un point de taxe.

À mon avis, nous devrions nous attacher à éliminer dans toute la mesure du possible l'impôt foncier sur les résidences et les taxes scolaires. Les propriétaires ne devraient pas avoir cela dans leur assiette, et nous devrions avancer dans ce siècle avec cela en tête. Je sais que vous devez discuter avec le palier provincial des taxes scolaires. De toute façon, c'est sur les municipalités qu'est rejeté le blâme.

Ne voudriez-vous pas vous concentrer sur quelque chose comme cela au lieu de naviguer dans le flou? Qu'on lance la charge et qu'on exerce des pressions pour que la chose se fasse.

M. Steeves : Absolument, et je tiens à remercier le sénateur de ces commentaires. Franchement, il vient de dire des choses dont j'aurais dû faire état dans ma déclaration.

Les taxes scolaires sont un dossier énorme pour les municipalités. La raison pour laquelle la situation est si aiguë au Manitoba et en Saskatchewan est que ces taxes représentent plus de 50 p. 100 du rôle de perception d'impôts fonciers

of it is going directly to the local school division, which is onerous and obviously prevents raising additional revenue for municipalities in those two provinces.

The rest of the provinces hover around 25 per cent. There are five provinces and territories where there is no school component. That is another example of provincial inequities that you see across the board.

The senator is quite right in his assertion that a growth-based percentage of the GST would be ideal. As you are all aware, 1 per cent of the GST currently raises about \$5 billion of revenue in Canada. We know the federal government is talking about making some changes in that regard.

About five years ago, we began with the suggestion that that would be the most prudent and best way to advance the plight of municipalities by virtue of that type of growth-based funding, and it did not happen. However, we moved from that to the gas tax-based funding. That was primarily linked to infrastructure because that was the core concern, and it was a user pay model. That is where we evolved.

You have heard big city mayors talking about the one point on the GST, again, because they see the same thing that the senator does; namely, that it would address the infrastructure deficit more directly and substantively. It would also change the entire mentality and structure of civic administration from property asset-based economies to more entrepreneurial and money velocity economies. I maintain that would be one of the most exciting things we could do as a country.

It would change Montreal, Winnipeg, Vancouver, Estevan, and Lethbridge into places that are trying to generate events and income in their own municipalities instead of just building more buildings.

Senator Eggleton: You have called for a national transit strategy. You pointed out that Canada is the only G8 country without ongoing federal involvement in national transit funding.

My recollection is the situation there is similar to the situation in property tax, inasmuch as there is a much greater reliance on the fare box in Canada than in other countries, just like there is a higher reliance on property tax in Canada than in other countries.

If I am not mistaken, my own system in Toronto is about 80 per cent from fare box, and I think New York City is something like 45 per cent from the fare box with the balances in each case being part of a federal or federal-provincial program, or federal-state in the United States. What is the situation there compared to other jurisdictions?

locaux. Si vous payez des impôts fonciers au Manitoba ou en Saskatchewan, plus de la moitié de cet argent est versé directement à la division scolaire locale, ce qui est onéreux et empêche la levée de revenus supplémentaires pour les municipalités dans ces deux provinces.

Dans le reste des provinces, les taxes scolaires tournent autour de 25 p. 100. Il y a cinq provinces et territoires pour lesquels il n'y a aucune composante de taxes scolaires. Voilà encore un autre exemple des inégalités provinciales qui existent dans le pays.

Le sénateur a tout à fait raison dans son affirmation qu'un pourcentage de la TPS qui serait fonction de la croissance serait idéal. Comme vous le savez tous, 1 p. 100 de l'actuelle TPS correspond à environ 5 milliards de dollars de revenu pour le Canada. Nous savons que le gouvernement fédéral est en train de discuter de la possibilité d'apporter des changements sur ce plan.

Il y a environ cinq ans, nous avons lancé l'idée que ce serait peut-être la façon la plus prudente et la meilleure d'améliorer la situation économique des municipalités grâce à un financement axé sur la croissance, mais rien n'a été fait. Cependant, nous sommes passés de cela au financement axé sur la taxe sur l'essence. Cela était principalement lié à l'infrastructure, car c'était là la principale préoccupation, et c'était un modèle de paiement par l'utilisateur. Voilà vers quoi nous avons évolué.

Vous avez entendu les maires des grandes villes parler de ce point de pourcentage de la TPS, encore une fois parce qu'ils voient la même chose que le sénateur, soit que ce serait une solution plus directe et plus conséquente en ce qui concerne le déficit d'infrastructure. Cela viendrait également changer du tout au tout la mentalité et la structure de l'administration municipale, la transformant d'une économie fondée sur les avoirs immobiliers en une économie davantage entrepreneuriale caractérisée par une plus rapide circulation des capitaux. Je maintiens qu'il s'agit là de l'une des choses les plus excitantes que nous pourrions faire en tant que pays.

Cela transformerait Montréal, Winnipeg, Vancouver, Estevan et Lethbridge en des endroits qui essaieraient de générer des événements et des revenus dans leurs propres municipalités, au lieu de tout simplement ériger davantage d'immeubles.

Le sénateur Eggleton : Vous réclamez une stratégie nationale de transports en commun, Vous avez souligné que le Canada est le seul pays du G8 dans lequel il n'y a pas de participation fédérale au financement de transports en commun nationaux.

D'après mon souvenir, la situation à ce niveau-là est semblable à la situation des taxes foncières, en ce sens qu'au Canada l'on compte beaucoup plus sur la boîte de perception que dans d'autres pays, tout comme on compte beaucoup plus ici qu'ailleurs sur l'impôt foncier.

Sauf erreur, mon propre réseau à Toronto est tel qu'environ 80 p. 100 du financement provient de la boîte de perception, tandis qu'à New York, c'est 45 p. 100, le restant, dans chaque cas, relevant d'un programme fédéral ou fédéral-provincial, ou fédéral-État aux États-Unis. Comment cette situation se compare-t-elle à celle d'autres pays?

Mr. Steeves: Thank you again for the question. My knee-jerk reaction to 80 per cent and 40 per cent is those are probably in the higher range for municipalities, in terms of what a fare box means to the total actual substantive portion of the cost of running a transit system.

I know in Western communities, particularly where you do not have rapid transit systems, you are probably looking at something below 40 per cent. In places like Winnipeg and Quebec City, where there are no rapid transit regimes to generate that type of operator revenue, you will probably fall to around 30 per cent of the operating revenue. The reason you see places like New York and Toronto with those high percentages is probably because they have rapid transit systems generating a lot of revenue.

Obviously the downside or difficulty is rapid transit systems are unbelievably expensive, as you are well aware. It is nothing for a substantive leg of a subway or a metro system in a big city to cost one billion dollars. We had a person come from New York City and talk about installing the Second Avenue subway line. The cost, if you can believe this, was \$1 million a foot to push this subway line through. The costs are astronomical. In the context of a city trying to get into the realm of rapid transit, like Winnipeg and Quebec City, the price is almost prohibitive in terms of building new lines. Calgary and Edmonton are trying to expand relatively modest networks. It is essential that the federal and provincial governments become major players in those projects.

Correct me if I am wrong, but we have seen a sunset of the transit trust fund. Everything has been rolled in the new Building Canada Fund where we are informed that municipalities could access this type of funding for projects like transit, but it is still unclear. The point is that without dedicated transit funding, it is such a big-ticket item that some municipalities might not be able to do it.

The Chairman: Councillor Steeves, when you talk about municipalities what size are we talking about; you talked about the large cities.

Mr. Steeves: All sizes, senator. I apologize if I came across as big-city centric. The Federation of Canadian Municipalities speaks squarely for municipalities of all sizes from coast to coast to coast. That includes the City of Toronto down to municipalities of literally under one hundred people.

The Chairman: Is the Federation of Canadian Municipalities a volunteer association?

Mr. Steeves: Each member pays a per capita membership fee.

M. Steeves : Merci, encore une fois, de cette question. Ma réaction instinctive à ces 80 p. 100 et 40 p. 100 est de dire que ces parts s'inscrivent sans doute en haut de la fourchette pour les municipalités, pour ce qui est de ce que cette boîte de perception représente dans le coût total d'exploitation d'un système de transports en commun.

Je sais que dans l'ouest du pays, et surtout dans les municipalités qui n'ont pas de réseau de transport rapide, ce serait sans doute inférieur à 40 p. 100. Dans des localités comme Winnipeg et Québec, où il n'y a pas de transport terrestre à grande vitesse qui puisse produire de tels revenus d'exploitation, le pourcentage tomberait sans doute à environ 30 p. 100 des revenus d'exploitation. La raison pour laquelle des villes comme New York et Toronto affichent de si forts pourcentages est sans doute parce qu'elles sont dotées de réseaux de transport rapide qui leur procurent beaucoup de revenus.

Bien sûr, le côté négatif, ou la difficulté, est que les réseaux de transport rapide coûtent extrêmement cher, comme vous le savez fort bien. Ce n'est rien de dépenser 1 milliard de dollars pour un important tronçon de métro dans une grande ville. Une personne est venue nous rendre visite de New York et a parlé de l'installation de la ligne de métro de Second Avenue. Croyez-le ou non, il en a coûté 1 million de dollars le pied pour construire cette ligne de métro. Les coûts sont astronomiques. Si une ville comme Winnipeg ou Québec envisage de se lancer dans le monde du transport en commun rapide, le prix de la construction de lignes neuves est presque prohibitif. Calgary et Edmonton sont en train d'essayer d'élargir leurs réseaux relativement modestes. Il est essentiel que les gouvernements fédéral et provinciaux deviennent d'importants joueurs dans ces projets.

Vous me corrigerez si j'ai tort, mais nous avons constaté l'élimination graduelle de la Fiducie d'investissement pour les transports en commun. Tout a été versé dans le nouveau Fonds Chantiers Canada, et on nous dit que les municipalités pourraient y puiser des fonds pour des projets comme le transport en commun, mais cela demeure encore vague. L'important est qu'en l'absence de fonds réservés au transport en commun, il s'agit d'une rubrique si coûteuse que certaines municipalités ne disposeront peut-être pas des moyens nécessaires.

Le président : Monsieur Steeves, lorsque vous parlez de municipalités, quel est l'ordre de grandeur que vous avez en tête? Vous avez parlé des grandes villes.

M. Steeves : Sénateur, j'ai en tête les villes de toutes les tailles. Je m'excuse si je vous ai donné l'impression de ne m'intéresser qu'aux grandes villes. La Fédération des municipalités canadiennes représente toutes les municipalités du pays, quelle qu'en soit la taille, dans le pays tout entier. Cela inclut la ville de Toronto jusqu'aux municipalités d'une centaine d'âmes seulement.

Le président : La Fédération canadienne des municipalités est-elle une organisation bénévole?

M. Steeves : Chaque membre paie une cotisation par tête d'habitant.

Senator Nancy Ruth: I am fascinated by this discussion because in your report you very clearly say that Canadians pay enough tax. This discussion is about taking a point of this, taking a point of that, and maybe adding a new tax. Where is your head in terms of increasing or creating new taxes for the taxpayer?

Mr. Steeves: Fair enough, and a perfectly legitimate and great question that has to be answered.

Our organization's policy is we do not want to increase the overall tax burden to Canadians. We have heard from the Conference Board of Canada is that municipal governments are actually operating within the confines of their financing pretty well. Our sense is that in the course of the last decade, we have seen provincial and federal governments to a greater or lesser extent working with very large surpluses. Our impression is that there is opportunity in the framework of the grander federal-provincial-municipal tax schemes, for the needs of the municipality with a tax adjustment to be met to address the infrastructure deficit. That is why we are fond of trotting out the statistic about the one dollar and how the municipalities are only receiving 8 cents of that tax dollar. That is telling.

When people ride around in their city, go to various civic functions or, in their small community, go to their community centre, all this is covered on a day-to-day basis by the municipality. That statistic really highlights that it is a very difficult scenario in which to work. Frankly, we are not trying to increase the dollar, but we are trying to increase the 8 cents within the dollar.

Senator Nancy Ruth: Who will lose given that you want the feds to pay for the subways and everything else?

Mr. Steeves: We do not like to use the word "lose." We know the federal government is right-headed in looking at surpluses. The government knows how to deal fairly with the surpluses. We have seen the federal government eliminate one point on the GST, and there is talk of eliminating another. We know each point constitutes about \$5 billion.

Periodically, we are forced to look at terrible and tragic examples such as the overpass collapse in Laval and a similar incident just the other day in Toronto. Our suggestion is that if we know there is a surplus at the federal level, and we do, and if we know that there is a deficit in infrastructure, which we do, that the federal government transfer the surplus to the municipal governments. This would be reasonably easy to support. We suggest that transfer because we see our cities and communities as the engines of the economy of Canada. We see the infrastructure as the absolute base backbone of our economies. There is not a single piece of our economy that does not use the infrastructure framework on a daily basis.

That is the cognitive shift that we are trying to impress upon Canadians, hopefully the Senate of Canada, and obviously the other House as well. I harken back to the earlier property tax

Le sénateur Nancy Ruth : Je suis fascinée par cette discussion car, dans votre rapport, vous dites très clairement que les Canadiens paient suffisamment de taxes. Cette discussion parle de prendre un point de ceci, un point de cela et peut-être d'ajouter une nouvelle taxe. De quel côté êtes-vous quant à l'augmentation des taxes ou la création de nouvelles pour le contribuable?

M. Steeves : Très juste, et c'est là une question tout à fait légitime et excellente qui mérite une réponse.

La politique de notre organisation est que nous ne voulons pas augmenter le fardeau fiscal total des Canadiens. Le Conference Board of Canada nous a dit que les gouvernements municipaux se débrouillent en fait assez bien dans les limites de leurs possibilités financières. Notre sentiment est qu'au cours de la dernière décennie on a vu les gouvernements fédéral et provinciaux travailler, dans une plus grande ou une moindre mesure selon le cas, avec de très importants surplus. Notre impression est qu'il y aurait moyen, dans le contexte des régimes fiscaux fédéraux-provinciaux-municipaux généraux, de satisfaire aux besoins des municipalités avec un rajustement fiscal destiné à combler le déficit d'infrastructure. C'est pourquoi nous aimons bien citer cette statistique au sujet du fait que les municipalités ne reçoivent que 8 ¢ par dollar d'impôt. Cela est très parlant.

Lorsque les gens se promènent dans leur ville, se rendent à diverses activités municipales ou, dans leur petite localité, à leur centre communautaire, tout cela est couvert, sur une base quotidienne, par la municipalité. La statistique que je viens de citer illustre clairement qu'il s'agit d'un scénario fort difficile à l'intérieur duquel travailler. Franchement, nous n'essayons pas d'augmenter ce dollar, mais d'augmenter cette part de 8 ¢, à l'intérieur du dollar.

Le sénateur Nancy Ruth : Qui va perdre étant donné que vous voulez que le fédéral paie pour les métropolitains et tout le reste?

M. Steeves : Nous n'aimons pas utiliser le mot « perdre ». Nous savons que le gouvernement fédéral a la bonne attitude pour ce qui est des surplus. Le gouvernement sait comment traiter, de façon équitable, des surplus. Nous avons vu le gouvernement fédéral éliminer un point de la TPS, et il serait question d'en enlever encore un. Nous savons que chaque point représente environ 5 milliards de dollars.

Nous sommes, périodiquement, obligés de regarder des exemples terribles et tragiques, comme par exemple l'effondrement du passage supérieur à Laval, et un incident semblable l'autre jour à Toronto. Notre suggestion est que si nous savons qu'il y a un surplus au niveau fédéral, et nous le savons, et si nous savons qu'il y a un déficit dans l'infrastructure, et nous le savons, alors le gouvernement fédéral devrait transférer ce surplus aux gouvernements municipaux. La chose serait assez facile à appuyer. Nous suggérons ce transfert car nous voyons en nos villes et collectivités les moteurs de l'économie canadienne. Nous voyons l'infrastructure comme étant l'armature même de nos économies. Il n'y a pas un seul élément de notre économie qui n'utilise pas chaque jour le réseau d'infrastructure.

Il s'agit là d'un virage cognitif que nous essayons de faire prendre aux Canadiens, au Sénat, nous l'espérons et, bien sûr, à l'autre Chambre également. Je reviens à la discussion que nous

discussion. We would do it ourselves were it not for the idea that municipalities are handcuffed to a pretty regressive regime of revenue generation.

Senator Nancy Ruth: Can you tell us about your timelines for getting the wheels of various governments to change in the direction you want? You are not only coming before this committee; you have a whole plan mapped out. Can you tell us about your plan?

Mr. Steeves: I will be glad to. Perhaps I have not been kind enough to the federal government in my comments. I acknowledge that the federal government has come a long way in the course of the past six or seven years in terms of funding for municipalities. There has been the gas tax and the GST. There have been some tremendous improvements. We saw in the last budget the expansion from 2010 to 2014 in terms of the gas tax.

Our timeline is that the deficit exists right now. Our requests are on the table right now. We have been around long enough, as have you, to understand that these things do not happen overnight. We have always worked with reasonable time frames for any other level of government with which we are dealing. We are hoping we can see an increase in amount in the gas tax and the new Building Canada Fund on a yearly basis.

We do not have a great foothold with the federal government right now on things like the GST and revenue sharing on consumption-based taxes, so I would be reluctant to put a time frame on that. I do not want to over-promise or to suggest that it could be done in the time frame, but this has been on the table for several years.

Senator Di Nino: I wish to ask for a couple of clarifications. When you spoke about off-loading, I believe you said that housing had been off-loaded in certain parts of the country. Are you talking about subsidized and/or assisted housing as opposed to housing in general?

Christian Laverdure, Deputy Director, Policy, Federation of Canadian Municipalities: Yes, we are talking about affordable housing with the homeless component. The most visible area is in the province of Ontario, but off-loading does exist in other provinces. I believe Quebec and Alberta have some issues with off-loading.

Senator Di Nino: The second point for clarification is on your famous dollar and the eight cents. Am I correct that the eight cents does not include realty taxes, fees or other income that the municipalities receive?

avons eue plus tôt au sujet des taxes foncières. Nous nous en occuperions nous-mêmes s'il n'y avait pas cette idée que les municipalités sont liées poings et pieds à un régime plutôt régressif de génération de revenu.

Le sénateur Nancy Ruth : Pourriez-vous nous dire quel serait votre échéancier pour obtenir que les roues des différents gouvernements repartent dans la direction que vous souhaitez? Vous n'êtes pas simplement en train de comparaître devant le comité; vous avez esquissé tout un plan. Pourriez-vous nous éclairer quant à votre plan?

M. Steeves : Avec plaisir. Peut-être que je n'ai pas été assez gentil envers le gouvernement fédéral dans mes remarques. Je reconnais que le gouvernement fédéral a fait beaucoup de chemin au cours des six ou sept dernières années sur le plan du financement en faveur des municipalités. Il y a eu la taxe sur l'essence et la TPS. Il y a eu un certain nombre d'améliorations formidables. Nous avons vu, dans le cadre du dernier budget, le prolongement de l'arrangement relatif à la taxe sur l'essence de 2010 à 2014.

Notre échéancier est dicté par le fait que le déficit existe à l'heure actuelle. Nos demandes sont sur la table en ce moment. Nous suivons le dossier depuis suffisamment longtemps, maintenant, tout comme vous, pour comprendre que ces choses ne peuvent pas se faire du jour au lendemain. Nous avons toujours travaillé avec des délais raisonnables dans le cas de n'importe quel autre palier de gouvernement avec lequel nous avons traité. Nous espérons voir une augmentation annuelle du montant correspondant à la taxe sur l'essence et au nouveau Fonds Chantiers Canada.

Nous n'avons à l'heure actuelle pas une très bonne prise avec le gouvernement fédéral pour des choses comme la TPS et le partage des recettes en provenance de taxes à consommation, alors j'hésiterais à fixer des délais pour cela. Je ne voudrais pas faire de promesses exagérées ni laisser entendre que la chose pourrait être faite dans un délai donné, mais cela est sur la table depuis plusieurs années.

Le sénateur Di Nino : J'aimerais demander un ou deux éclaircissements. Lorsque vous avez parlé du délestage, je pense vous avoir entendu dire que le logement a été abandonné en aval dans différentes parties du pays. Parlez-vous là des logements subventionnés et(ou) de l'aide au logement, par opposition au logement en général?

Christian Laverdure, directeur adjoint, Politiques, Fédération canadienne des municipalités : Oui, nous parlons de logements abordables, avec l'aspect sans-abri. Le cas le plus visible est la province de l'Ontario, mais il se fait du délestage dans d'autres provinces également. Je pense que le Québec et l'Alberta vivent des problèmes du fait du délestage.

Le sénateur Di Nino : Le deuxième point d'éclaircissement concerne votre fameux exemple du dollar et des huit cents. Ai-je raison de dire que les huit cents n'englobent pas les taxes foncières, les droits ou d'autres revenus que touchent les municipalités?

Gabriel Miller, Senior Policy Analyst, Federation of Canadian Municipalities: Thank you for the question. The eight cents includes all taxes that are collected and go to local governments. It does not include user fees. Fees for service are not considered a tax, but it includes all property taxes and payments in lieu of taxes that we receive from the federal government.

Senator Di Nino: On urban planning, we have heard about urban sprawl. In the eyes of many people, urban sprawl is expensive, creates a different set of problems, and eventually creates an even more expensive problem for the cities.

There have been suggestions that the cities of the future, particularly as opposed to the smaller municipalities, will be Hong Kong-type of cities in terms of high-rises and so forth. Could you comment on that?

Mr. Steeves: That is key to the development of cities. By your question, it sounds as though you have been studying the latest census data that has shown that the fastest growing areas in our country are actually the ex-urban areas of metropolitan areas. I am referring to the cities that are experiencing rapid growth: the Mississauga, Surrey and the Sherwood Park. The problem is that, as you expand cities in a lower-density fashion, you have on a proportional basis, less taxpayers paying for more infrastructures. Compare Winnipeg to the city of Manhattan. If you have 20 feet of road in front of a suburban home versus 20 feet of road in front of a high-rise in Manhattan, you have 15 taxpayers in Manhattan paying for that road and one taxpayer paying for it in Winnipeg. That is about as straightforward as I can say it.

Over time, because of the property tax regimes, cities have become dependent on new expansion for new revenue, and the only way that they can achieve that is by being short-sighted in terms of expanding ex-urban areas around central cores. Smarter cities, the cities you are referring to, are those that have increased zoning disincentives for sprawl and zoning incentives for more intense development in the downtown regions, thereby making more walkable communities. Vancouver, with the GVRD metro, is one of the better examples of this.

Again, part of the challenge for those types of places is that when there is room to expand around a city, surrounding municipalities are trying to get a share in terms of development. If the commute times are reasonable enough, cities find themselves competing with surrounding municipalities that do not have regional planning regimes, and that becomes the challenge in urban growth.

The regime of taxation that we have been speaking about this morning has made that a worthwhile incentive for civic planners. It is unfortunate, but that is what has happened.

Gabriel Miller, analyste principal des politiques, Fédération canadienne des municipalités : Merci de la question. Les huit cents englobent toutes les taxes qui sont perçues et versées aux gouvernements locaux. Cela n'inclut pas les frais d'utilisation. Les frais versés en contrepartie d'un service ne sont pas considérés comme une taxe, mais cela inclut toutes les taxes foncières ainsi que les paiements tenant lieu d'impôts que nous recevons du gouvernement fédéral.

Le sénateur Di Nino : En ce qui concerne la planification urbaine, nous avons entendu parler de l'étalement tentaculaire des zones urbaines. Aux yeux de beaucoup de gens, cet étalement est coûteux, crée un ensemble de problèmes différents et amène un problème encore plus coûteux pour les villes.

Il a été suggéré par certains que les villes de demain, par opposition tout particulièrement aux plus petites municipalités, seront des villes du genre de Hong Kong, avec des gratte-ciel et ainsi de suite. Auriez-vous quelque commentaire à faire à ce sujet?

M. Steeves : Cela est essentiel au développement des villes. Je devine, à la question que vous venez de poser, que vous avez étudié les toutes dernières données de recensement montrant que les zones qui enregistrent la plus forte croissance dans notre pays sont en vérité les ex-zones urbaines des régions métropolitaines. Je veux parler des villes qui connaissent une croissance rapide : Mississauga, Surrey et Sherwood Park. Le problème est qu'au fur et à mesure de l'expansion à plus faible densité des villes, vous avez, proportionnellement, moins de contribuables qui paient pour davantage d'infrastructure. Comparez Winnipeg à la ville de Manhattan. Si vous avez 20 pieds de rue devant une maison de banlieue par opposition à 20 pieds de rue devant une tour à Manhattan, vous avez 15 contribuables à Manhattan qui paient pour ce tronçon routier, et un seul contribuable payeur à Winnipeg. C'est l'illustration la plus simple que je peux donner.

Au fil du temps, du fait des régimes de taxes foncières, les villes sont devenues dépendantes de nouvelle expansion pour de nouvelles recettes, et la seule façon pour elles de réussir cela est d'être myopes en ce qui concerne l'élargissement des zones ex-urbaines autour de leur cœur. Les plus petites villes, dont vous parliez, sont celles qui ont de plus en plus de désincitatifs à l'étalement sur le plan zonage et d'incitatifs de zonage en faveur de développement plus intense dans le centre-ville, dans le but de créer des collectivités davantage axées sur la marche. Vancouver, avec son métro GVRD, est l'un des meilleurs exemples de ce phénomène.

Encore une fois, une partie du défi pour ces genres d'endroits est que lorsqu'il y a de la place pour de l'expansion autour d'une ville, les municipalités voisines s'efforcent d'obtenir une part du développement. Si les temps de déplacement domicile-travail sont suffisamment raisonnables, les villes se trouvent en concurrence avec les municipalités environnantes qui n'ont pas de régime de planification régionale, et cela devient le défi de la croissance urbaine.

Le régime fiscal dont nous parlons ce matin a fait de cela un incitatif valable pour les urbanistes. Cela est malheureux, mais c'est ce qui s'est passé.

Senator Di Nino: That would also address the most topical issue today, which is the environment. That would be another benefit, would it not?

You spoke about the transfer of tax monies. Are there municipalities around the world that have taxing powers? I understand that there may be. What is your opinion about municipalities of a certain size, yet to be determined, being given their own taxing powers?

Mr. Steeves: To answer your first question directly, yes, there are several examples of municipalities as close as the United States. There are differing regimes of consumption-based taxation and income taxation with regard to the proportions that go to cities, but there is no shortage of examples of cities that draw upon that type of revenue.

The direct challenge in Canada is that it is the exclusive authority, on a provincial basis, of the provincial government, to grant the municipality that power. It has been discussed and debated vigorously in different cities and provinces across Canada that municipalities be given a portion of, for example, the PST in any given province.

The political reality is that it requires a provincial government to vacate a percentage point on their revenue stream and allocate that to municipalities. That is, to put it mildly, always a tough sell within municipal-provincial negotiations, not that it has not been vigorously debated and is an ongoing debate at the municipal-provincial level. Now, to an increasing extent, we may be having this discussion of the GST at the federal level as well.

As difficult as consumption-based taxes sometimes are to get into place, once they are in place people recognize them as a substantive revenue generator, especially in the context of a strong economy like the one we have had in Canada for the last 10 years. It would have been nice to have been part of that economic growth at the municipal level.

Senator Di Nino: You talked about the political reality. We all understand that, particularly in this game. The problem is that you are asking the provinces and the federal government to increase taxes or not reduce taxes because of the benefits it would give to the municipalities. Some of the arguments made by the municipalities, having in effect their own taxing powers, is the taxpayer then would look at the municipality as the instigator of that tax or the government responsible for not reducing those taxes. Is that not a political reality as well?

Mr. Steeves: It is at both levels, I suppose. If I understand your question correctly, and all of a sudden municipalities had that power to, for example, level an MST, municipal sales tax, which is the fanciful term that we use periodically, probably on a time by time basis you might see pressure at the municipal level.

Le sénateur Di Nino : Cela rejoint également la question du jour, soit l'environnement. Il y aurait encore des avantages de ce côté-là, n'est-ce pas?

Vous avez parlé du transfert de recettes fiscales. Y a-t-il dans le monde des municipalités qui ont des pouvoirs de taxation? J'ai comme l'impression qu'il doit y en avoir. Que diriez-vous de la cession aux municipalités d'une certaine taille, qui serait à déterminer, de pouvoirs propres de taxation?

M. Steeves : Pour répondre directement à votre première question, oui, il y a plusieurs exemples de municipalités, aussi proches qu'aux États-Unis. Il existe différents régimes d'impôt sur la consommation et d'impôt sur le revenu pour ce qui est des proportions qui sont versées aux villes, mais les exemples de villes qui bénéficient de ce genre de revenu ne manquent pas.

Le défi direct qui existe au Canada est qu'en ce qui concerne les provinces, c'est le palier provincial qui a le pouvoir exclusif d'accorder un tel pouvoir à une municipalité. Que les municipalités se voient accorder une partie de la TPS, par exemple, dans une province donnée, a fait l'objet de débats vifs et vigoureux dans plusieurs villes et provinces du Canada.

La réalité politique est que cela exigerait du gouvernement provincial qu'il cède un point de pourcentage de sa source de revenus pour l'allouer aux municipalités. Pour parler gentiment, la chose est toujours difficile à vendre dans le cadre de négociations municipales-provinciales, mais ce n'est pas faute d'en discuter vigoureusement et continuellement au niveau municipal-provincial. Mais nous aurons peut-être de plus en plus cette même discussion au niveau fédéral également, cette fois au sujet de la TPS.

Aussi difficile que cela puisse parfois être de faire adopter des taxes à la consommation, une fois celles-ci bien en place, les gens les reconnaissent comme étant une importante source de revenus, surtout dans le contexte d'une économie forte comme celle que nous avons ici au Canada depuis 10 ans maintenant. Il aurait été bien qu'une partie de cette croissance économique bénéficie au palier municipal.

Le sénateur Di Nino : Vous avez parlé de la réalité politique. Nous comprenons tous cela, surtout dans ce sport qui est le nôtre. Le problème est que vous demandez aux provinces et au gouvernement fédéral d'augmenter ou de réduire les impôts en fonction des avantages qui reviendraient aux municipalités. L'un des arguments mis de l'avant par les municipalités quant à la possibilité qu'elles aient leur propre pouvoir de taxation est que le contribuable verrait alors la municipalité comme étant l'instigateur de la taxe, ou le responsable de la non-réduction des taxes. Cela n'est-il pas également une réalité politique?

M. Steeves : Je suppose que c'est là une réalité politique aux deux niveaux. Si je comprends bien votre question, et si tout d'un coup les municipalités avaient le pouvoir, par exemple, d'imposer une TVP ou taxe de vente municipale, qui est l'expression un peu fantaisiste que l'on utilise périodiquement, il se pourrait que des pressions soient de temps à autre exercées sur le palier municipal.

Our answer would be that we have had tremendous success at the municipal level in talking to taxpayers about the need for infrastructure in their communities. It really is quite astounding how taxpayers seem to get the idea that infrastructure needs help in Canadian communities. It seems intuitive to people. They see their community centres, their roads and they say, yes, I agree with that premise.

On the other side of the coin we have seen jurisdictions go to a HST model, a harmonized sales tax, if there is room to combine GSTs and PSTs. I am not expert on the harmonized sales tax because we do not do it in Manitoba, but if there is room to do that, there would be room to do that with a municipal sales tax as well without increasing the overall burden.

Those opportunities would exist, and politically, I would like to have that problem for a while so I could see what it was like, but I think it could be managed.

Senator Murray: Let us go to your recommendations. You want the federal gas tax transfer to be made permanent with an escalator to protect its value over time.

The last figure I was able to get indicates that the federal gas tax is 11 cents per litre. We know that the federal government, according to the public accounts 2005-06 took in \$3.9 billion on the excise tax on fuel and gasoline. If it is 11 cents a litre, why do you think you need an escalator. Do you think people will buy less gas? Are you afraid that the federal government will lower the gas tax?

Mr. Steeves: Just to be clear, I am not sure what the total excise is on gas tax. Our portion is not 11 cents a litre.

Senator Murray: Of course not. That is the federal government's portion and they remit part of it to the municipality.

Mr. Steeves: This year the remissions on the gas tax are about \$800 million.

Senator Murray: I have those numbers, too.

Mr. Steeves: They are going up to about —

Senator Murray: Two billion.

Mr. Steeves: By 2010-11.

Senator Murray: Why do you need an escalator? It is not a percentage; it is a flat 11 cents per litre.

Mr. Steeves: You are right. The gas tax is a bit of a notion, and the number itself is notional. Although predicated on the gas tax at a point in time, it is a set number regardless of where fuel sales will go.

Senator Murray: Do you know the set number?

Notre réponse serait que nous avons remporté énormément de succès au niveau municipal en parlant aux contribuables de la nécessité d'éléments d'infrastructure dans leurs collectivités. Il est vraiment remarquable de voir à quel point les contribuables semblent comprendre le fait que l'infrastructure a besoin d'aide dans les collectivités canadiennes. Les gens semblent saisir cela de façon intuitive. Ils voient leurs centres communautaires, leurs routes et ils disent, oui, j'appuie cette prémisse.

De l'autre côté de la médaille, nous avons vu certains gouvernements opter pour un modèle de TVH, de taxe de vente harmonisée, s'il y a moyen de combiner TPS et TVP. Je ne suis pas un expert en matière de taxe de vente harmonisée, car ce n'est pas ce que nous avons en Alberta, mais s'il y a moyen de faire cela, alors il y aurait moyen de faire cela avec, également, une taxe de vente municipale, sans que cela n'alourdisse le fardeau d'ensemble.

Ces possibilités existent et, sur le plan politique, j'aimerais bien connaître pendant un temps ce problème afin de voir ce que cela donne, mais je pense que ce serait gérable.

Le sénateur Murray : Passons à vos recommandations. Vous voulez que la taxe fédérale de vente sur l'essence soit permanente, et assortie d'une clause de sauvegarde pour protéger sa valeur au fil du temps.

Le dernier chiffre que j'ai pu obtenir indique que la taxe fédérale sur l'essence est de 11 ¢ le litre. Nous savons, d'après les comptes publics de 2005-2006, que le gouvernement fédéral a recueilli 3,9 milliards de dollars au titre de la taxe d'accise sur le combustible et l'essence. Si la taxe est de 11 ¢ le litre, pourquoi pensez-vous avoir besoin d'une clause d'indexation? Pensez-vous que les gens achèteront moins d'essence? Craignez-vous que le gouvernement fédéral réduise la taxe sur l'essence?

M. Steeves : Pour que les choses soient bien claires, je ne sais pas quelle est la taxe d'accise totale sur l'essence. Notre part n'est pas de 11 ¢ le litre.

Le sénateur Murray : Bien sûr que non. Il s'agit là de la part du gouvernement fédéral, qui en reverse une partie aux municipalités.

M. Steeves : Cette année, les remises de taxe sur l'essence sont de l'ordre de 800 millions de dollars.

Le sénateur Murray : J'ai moi aussi ces chiffres.

M. Steeves : Elles vont atteindre environ...

Le sénateur Murray : Deux milliards.

M. Steeves : D'ici 2010-2011.

Le sénateur Murray : Pourquoi avez-vous besoin d'une clause de sauvegarde? Ce n'est pas un pourcentage; c'est un tarif fixe de 11 ¢ le litre.

M. Steeves : Vous avez raison. La taxe sur l'essence est en quelque sorte une notion, et le chiffre lui-même est notionnel. Bien que cela s'appuie sur la taxe sur l'essence à ce stade-ci, il s'agit d'un chiffre fixe, quoi qu'il advienne des ventes de carburant.

Le sénateur Murray : Connaissez-vous le chiffre fixe?

Mr. Steeves: Yes, over the course of the next five years. Is that what you are asking?

Senator Murray: I know the total amount. It is \$800 million this year, \$1 billion next year and \$2 billion in the out years. What does that represent? Is that a percentage of their take? How do they calculate the total amount?

Mr. Miller: Originally, the idea was that it would ramp up to 5 cents per litre.

Senator Murray: Is that 5 cents of the 11 cents?

Mr. Miller: I believe that is right, however, as Councillor Steeves was saying, the terms in which we discuss this has its origins in the idea of a percentage of the gas tax collected, but now we talk about it in terms of the total transfer commitment that the federal government is giving to us.

To go a step further and address your question about why an escalator is needed, we are seeing a commitment to ramp up to \$2 billion a year and transfer from the federal government through provinces to municipalities. The concern is, if that is made permanent, that we will want to retain the value of that transfer to our communities against inflation, but also against the effects of population growth and economic expansion.

Senator Murray: People will continue to buy gasoline in at least the quantities that they are buying it now. The escalator is economic growth.

Mr. Miller: I take your point, senator, but in terms of the way we are now discussing this with the federal government, they approach it in terms of the amount that they will transfer. It is not tied so much to consumption, except in a conceptual way.

Senator Murray: You say that federal government can start the transition by expanding project eligibility criteria for the gas tax transfer. This would enable municipal governments to put their share of gas tax funds toward local priorities, and you say, “. . . whether for assets like transit or water systems, as currently allowed, or newly eligible projects like sports facilities, libraries, parks or other social infrastructure.”

I do not want to say this in an argumentative or contentious way because I have an open mind on the issue, but what you are saying here is that you want the gas tax transferred unconditionally. The alternative, when you expand the project eligibility, is a bunch of public servants in Ottawa poring over various projects to see whether they are eligible.

M. Steeves : Oui, pour les cinq prochaines années. Est-ce cela que vous demandez?

Le sénateur Murray : Je connais le montant total. Il est de 800 millions de dollars cette année. Il sera de 1 milliard de dollars l'an prochain et de 2 milliards de dollars par la suite. Que cela représente-t-il? Est-ce un pourcentage de ce qui est prélevé? Comment le montant total est-il calculé?

M. Miller : À l'origine, l'idée était que cela passerait progressivement à cinq cents le litre.

Le sénateur Murray : Vous voulez dire cinq cents sur les 11 ¢?

M. Miller : Je pense que oui, cependant, comme le disait M. Steeves, l'idée au départ était celle d'un pourcentage de la taxe sur l'essence perçue, mais aujourd'hui on parle du transfert total que le gouvernement s'engage à nous verser.

Pour pousser un pas plus loin la discussion et répondre à votre question quant à la nécessité d'une cause de sauvegarde, nous voyons un engagement à faire passer cela à 2 milliards de dollars par an, et un transfert du gouvernement fédéral aux municipalités, par l'intermédiaire des provinces. Notre souci, si cela devait devenir permanent, est que nous aimerions conserver la valeur de ce transfert à nos collectivités en la protégeant contre l'inflation mais également contre les effets de la croissance démographique et de l'expansion économique.

Le sénateur Murray : Les gens continueront d'acheter de l'essence au moins au même rythme qu'aujourd'hui. La clause de sauvegarde, c'est la croissance économique.

M. Miller : Je comprends ce que vous dites, sénateur, mais pour ce qui est de la façon dont nous discutons présentement de cela avec le gouvernement fédéral, son approche est fondée sur le montant qu'il nous transférera. Elle n'est pas tant liée à la consommation, sauf de façon conceptuelle.

Le sénateur Murray : Vous dites que le gouvernement fédéral pourrait entamer la transition en élargissant les critères d'admissibilité des projets pour le transfert de taxe sur l'essence. Cela permettrait aux gouvernements municipaux de consacrer leur part des fonds en provenance de la taxe sur l'essence à leurs priorités locales, et vous dites « qu'il s'agisse d'éléments d'actif comme les transports en commun ou les réseaux d'aqueducs, comme c'est le cas actuellement, ou de nouveaux projets admissibles comme des installations sportives, des bibliothèques, des parcs ou d'autres infrastructures sociales ».

Ce n'est pas pour être argumentatif ou contrariant, car je n'ai pas de parti pris en la matière, mais ce que vous êtes en train de dire ici est que vous voulez que la taxe sur l'essence soit transférée de façon inconditionnelle. L'alternative, une fois élargie l'admissibilité des projets, est tout un tas de fonctionnaires à Ottawa qui épluchent différents projets pour en déterminer l'admissibilité.

Mr. Steeves: The fewer conditions obviously the better, but I want to underline the point that we would never go into the operating framework for funding. That is not part of what the requests would ever be. It would always be infrastructure-based. That would be a fair comment.

Senator Murray: Okay.

Mr. Steeves: Capital based.

Senator Murray: That would be broad enough.

The same comment applies to your statement:

The government should also ensure that a significant portion of new infrastructure programs are explicitly dedicated to municipal projects, and that project funding is available — and accessible — to meet the needs of smaller urban as well as rural, remote and northern communities.

What do you mean by “a significant portion of new infrastructure programs are explicitly dedicated to municipal projects,” as distinct from what, provincial roads? Is that what you are talking about?

Mr. Steeves: The words “province” and “territory” are the concerns, I guess. Prior to the new Building Canada Fund there were funds like the Municipal Rural Infrastructure Fund and the Strategic Infrastructure Fund.

Senator Murray: The Canada Strategic Infrastructure Fund, the Border Infrastructure Fund, the Municipal Rural Infrastructure Fund and the Public Transit Capital Trust are being phasing out.

Mr. Steeves: All of these had significant municipal priority involvement which was what we were striving for. The concern with the new Building Canada Fund is that we are not certain where municipalities will fit in, in terms of priorities.

Senator Murray: Does it need to be explicitly dedicated to municipal projects? Why do the provinces not saw off and say a percentage is ours and a certain percentage is yours. They can give you some of theirs, “theirs” being the province. I am looking for solutions.

Mr. Steeves: Clarity around that issue would be most welcome. That is what we are looking for. We are concerned because right now that clarity is not there.

Senator Murray: Let us get to public transit. This is my last question.

It took me 90 minutes to drive 60 kilometres on a very good divided highway as it does every morning at that time. Yet I know perfectly well there are other places in this country whose need is much greater than that of the National Capital Region so I am not complaining.

M. Steeves : Moins il y a de conditions, bien sûr, mieux ce sera. Mais je tiens à souligner que nous ne nous immiscerions jamais dans le cadre opérationnel du financement. Cela ne ferait jamais partie de nos demandes. Ce serait toujours axé sur l'infrastructure. Voilà ce que je dirais.

Le sénateur Murray : Très bien.

M. Steeves : Ce serait fondé sur les immobilisations.

Le sénateur Murray : Cela serait suffisamment large.

Le même commentaire vaut pour la déclaration suivante que vous faites :

Le gouvernement devrait aussi garantir qu'une bonne part des nouveaux programmes d'infrastructure soient consacrés expressément à des projets municipaux et que le financement pour les projets soit disponible pour répondre aux besoins des petites villes et des collectivités rurales, isolées et du Nord.

Qu'entendez-vous par « une bonne part des nouveaux programmes d'infrastructure soient consacrés expressément à des projets municipaux », par opposition à quoi, à des routes provinciales? Est-ce de cela que vous parlez?

M. Steeves : Ce sont, j'imagine, les mots « province » et « territoire » qui posent problème. Avant le nouveau Fonds Chantiers Canada, il y avait des fonds comme le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale et le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

Le sénateur Murray : Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, le Fonds pour l'infrastructure frontalière, le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale et la Fiducie d'investissement pour les transports en commun sont en train d'être éliminés graduellement.

M. Steeves : Tous ces fonds prévoyaient une importante participation municipale dans la détermination des priorités, ce que nous souhaitions. Notre inquiétude quant au nouveau Fonds Chantiers Canada est que nous ne savons pas très bien où s'y inscriront les municipalités, pour ce qui est des priorités.

Le sénateur Murray : Faut-il que l'argent soit réservé exclusivement à des projets municipaux? Pourquoi les provinces ne tirent-elles pas un trait en disant que tel pourcentage est le nôtre et tel pourcentage est le vôtre? Elles peuvent vous donner un peu de leur part, « leur » étant la province. Je suis à la recherche de solutions.

M. Steeves : Une certaine clarté autour de cette question serait tout à fait la bienvenue. C'est ce que nous recherchons. Nous sommes inquiets car cette clarté n'existe pas à l'heure actuelle.

Le sénateur Murray : Passons maintenant aux transports en commun. Ce sera ma dernière question.

Il m'a fallu 90 minutes, comme tous les matins à l'heure à laquelle je pars, pour faire 60 kilomètres sur une très bonne route à chaussées séparées. Or, je sais très bien qu'il y a d'autres endroits dans ce pays qui ont des besoins bien plus grands que la région de la capitale nationale, alors je ne me plains pas.

The question is this: Can a federal government prioritize when it comes to something like public transit? I think the big cities are the ones where the need is greatest. Does a federal government dare say that your need is lesser when it comes to funding of this kind? A federal government could do that on the basis of some quite rational examination but there would be quite a political uproar and we would not get any help from you fellows at all. You would run for cover because you do not want to set one municipality against the other. How much leeway would a federal government have in addressing the problems of public transit in this country in terms of prioritizing the needs?

Mr. Steeves: You have hit on a great point about our organization. I appreciate your intuitiveness.

Our organization obviously struggles with balancing the interests of small versus large municipalities. You are quite right about the political challenges. What we have evolved to, and what has worked from a municipal perspective, is when the federal government, as they have in the past, dedicates funding towards a national transit strategy, if that is what they do, then, *de facto*, it focuses on big cities. Really, there is not a huge transit component in smaller communities. That sounds difficult at the start but, in a strange sort of way, it allows the largest cities to address the rapid transit needs in the larger communities. It also allows the Municipal Rural Infrastructure Fund, formerly the Strategic Infrastructure Fund and all the infrastructure funding to operate more squarely across the board; smaller and larger communities. There has been a tacit acknowledgement over the past several years from smaller communities that if that separate transit fund exists, then smaller municipalities will say, we acknowledge that need exists in larger cities, it is a good thing to have and it works. It gives everyone a fair shake at the other municipal infrastructure funding levels, which is how it had evolved over the course of the last five years. The challenge now with the new Building Canada Fund, as you have hit on directly, is that everything is now back in the same pool again and we might start running into those problems again. That is why our National Transit Strategy is calling for, if I am reading you correctly, exactly what you suggested. There is a need for a specific National Transit Strategy, a specific portion of funding that been terminated now and will, hopefully, alleviate, those concerns between the smaller and the larger municipalities. I think it actual works with an infrastructure transit fund and everything else, the larger portion, available to larger municipalities, that scenario works in that context. When I say “works” it means it works practically for infrastructure projects and it works politically and was working for quite a few years. We would like to get back to that, if we could.

La question est la suivante : un gouvernement fédéral peut-il établir un ordre de priorité lorsqu’il est question des transports en commun? Je pense que ce sont les grandes villes qui ont les plus grands besoins. Un gouvernement fédéral oserait-il dire que votre besoin est moindre, lorsqu’il est question de financement de ce genre? Un gouvernement fédéral pourrait faire cela sur la base de quelque examen rationnel, mais il y aurait tout un tollé politique et vous autres ne nous aideriez pas du tout. Vous partiriez vous cacher car vous ne voudriez pas monter les municipalités les unes contre les autres. De combien de marge disposerait un gouvernement fédéral s’agissant d’établir un ordre de priorité des besoins face aux problèmes des transports en commun dans ce pays?

M. Steeves : Vous avez mis dans le mille en ce qui concerne notre organisation. J’apprécie votre intuition.

Notre organisation se démène bien sûr pour équilibrer les intérêts des petites et des grosses municipalités. Vous avez tout à fait raison en ce qui concerne les défis politiques. Ce vers quoi nous avons évolué, et ce qui a fonctionné du point de vue municipal, est que lorsque le gouvernement fédéral, comme il l’a fait par le passé, consacre des fonds à une stratégie de transport en commun national, si c’est ce qu’il choisit de faire, alors, *de facto*, il se concentre sur les grandes villes. En réalité, il n’y a, dans les plus petites localités, aucune grosse composante transports en commun. Cela peut paraître difficile au départ, mais, d’une façon un petit peu étrange, cela permet aux plus grosses villes de s’occuper des besoins de transport en commun rapide des plus grosses collectivités. Cela permet au Fonds sur l’infrastructure municipale rurale, anciennement le Fonds canadien sur l’infrastructure stratégique, et tous les fonds destinés à l’infrastructure, de fonctionner de façon plus égale d’un bout à l’autre du spectre, qu’il s’agisse de petites ou de grandes collectivités. Les plus petites collectivités reconnaissent tacitement depuis plusieurs années que s’il existe un fonds distinct pour les transports en commun, alors les petites municipalités diront : « Nous reconnaissons qu’il existe un besoin dans les grosses villes, que c’est une bonne chose à avoir et que cela fonctionne ». Cela donne à tout le monde de bonnes chances aux autres niveaux de financement d’infrastructure municipale, conformément à l’évolution que cela a vécu au cours des cinq dernières années. Le défi avec le nouveau Fonds Chantiers Canada, dont vous avez fait état directement, est qu’aujourd’hui tout se retrouve de nouveau dans le même bassin et nous pourrions recommencer à connaître les mêmes problèmes. C’est pourquoi notre stratégie nationale pour les transports en commun demande, si je vous comprends bien, exactement ce que vous préconisez. Il existe un besoin de stratégie nationale de transport en commun ciblée, un volet de financement particulier qui a été supprimé et, espérons-nous, reviendra apaiser les inquiétudes entre les petites et les plus grosses municipalités. Je pense en vérité que cela s’imbrique bien avec la fiducie d’investissement pour les transports en commun et tout le reste, la plus grosse partie, à la disposition des plus grandes municipalités, dans ce contexte. Lorsque je dis que cela « fonctionne », j’entends par là que cela fonctionne, sur le plan pratique, pour les projets d’infrastructure et que cela fonctionne sur le plan politique, et cela a fonctionné pendant nombre d’années. Nous aimerions bien, si la chose était possible, revenir à cela.

Senator Murray: One of the things I have to get my mind around, as do some others is; does it ignore the role of the provinces? For many years we were accused of ignoring the municipalities in our discussions about intergovernmental relations, in particular intergovernmental finance. I take the reproach for this myself. Now we are in direct discussions with the municipalities, which is good. I hope we are not in danger of ignoring the provinces. Somehow we have to take the three levels into account.

Mr. Steeves: I take your point, senator, but, given the last budget we saw I do not think this federal government could be accused of ignoring the provinces.

Senator Murray: No, I mean on the municipal issues.

Mr. Steeves: Yes.

The Chairman: Senator Eggleton has a short supplementary on Senator Murray's question.

Senator Eggleton: Senator Murray talked about transit. The dilemma that occurred with the previous government when there were some funds transferred is, what the basis for the transfer is. Most infrastructure money is transferred on a per capita basis. When it came to transit funding, at least in the Toronto sense, the city of Toronto, at 2.5 million people is half of the population of the greater Toronto area. On a per capita basis and the GTA's 5 million people, 50 per cent would go to the city of Toronto. The mayor argued that the 50 per cent per capita basis is one thing but 90 per cent of the transit ridership is in the city of Toronto, within the Toronto Transit Commission. How will you work that formula?

Mr. Steeves: Here is how we did it and it worked.

There was specific money allocated to transit on the greater infrastructure funding you would see a proportion although different provinces were different. For example, in one province you would see a 75 per allocation on a per capita basis within the province; the remaining 25 per cent of the infrastructure funding was actually distributed on a per ridership basis on the transit side. What that did practically is that in provinces the 75 per cent is divided between everyone and the largest cities still get their proportion; 25 per cent divided, based on transit ridership which de facto eliminated most smaller communities and that money could be addressed directly to transit needs. I do not know as much as you about the Toronto experience but those per capita allotments were done by the provinces. Again, every province was different across the board but it was

Le sénateur Murray : L'une des choses que je dois comprendre, tout comme d'autres, est la suivante : cela ignore-t-il le rôle des provinces? Pendant de nombreuses années, nous avons été accusés d'ignorer les municipalités dans nos discussions au sujet des relations intergouvernementales, tout particulièrement en ce qui a trait aux finances intergouvernementales. Je prends pour moi ce reproche. Nous sommes maintenant engagés dans des discussions directes avec les municipalités, ce qui est une bonne chose. J'espère que nous ne courons pas le risque d'ignorer les provinces. Il nous faut faire en sorte de tenir compte des trois paliers.

M. Steeves : Je comprends ce que vous dites, sénateur, mais, compte tenu du dernier budget que nous avons vu, je ne pense pas que l'actuel gouvernement fédéral puisse être accusé d'ignorer les provinces.

Le sénateur Murray : Non, je voulais parler des dossiers municipaux.

M. Steeves : Oui.

Le président : Le sénateur Eggleton a une courte question supplémentaire, pour enchaîner sur la question du sénateur Murray.

Le sénateur Eggleton : Le sénateur Murray a parlé des transports en commun. Le dilemme qui s'est présenté avec l'ancien gouvernement lorsque des fonds ont été transférés a été celui de savoir quelle était la base du transfert. La plupart des fonds visant l'infrastructure sont transférés selon une formule par tête d'habitant. Pour ce qui est du financement du transport en commun, en tout cas dans le contexte torontois, la ville de Toronto, avec deux millions et demi de personnes, représente la moitié de la population de la région métropolitaine de Toronto. Avec une formule par tête d'habitant et les cinq millions d'habitants de la région du Grand Toronto, 50 p. 100 de l'argent serait allé à la ville de Toronto. Le maire a fait valoir que la formule de 50 p. 100 par tête d'habitant est une chose, mais que 90 p. 100 des usagers des transports en commun se trouvent dans la ville de Toronto, et sont clients de la Toronto Transit Commission. Comment travailleriez-vous avec cette formule?

M. Steeves : Voici comment nous avons fait, et cela a fonctionné.

Il y avait des fonds alloués spécifiquement pour le transport en commun dans le cadre du financement d'ensemble de l'infrastructure, et il y avait une proportion variable selon la province. Par exemple, dans une province, il pouvait y avoir une allocation de 75 p. 100 par tête d'habitant, les 25 p. 100 restants du financement pour l'infrastructure étant en vérité distribués selon le coefficient de remplissage au transport en commun. Ce que cela a donné, sur le plan pratique, c'est que dans les provinces, les 75 p. 100 étaient répartis entre tout le monde, et les plus grosses villes conservaient malgré tout leur part; les autres 25 p. 100 étaient répartis selon le taux de fréquentation des transports en commun, ce qui éliminait, *de facto*, la plupart des plus petites localités, et cet argent pouvait donc être directement affecté aux besoins en matière de transport en commun. Je ne suis

worked out. Provinces and municipalities, provided they were at the table and understood it, always seemed to work it out. Those are some examples of how they did it.

Senator Eggleton: If you have enough money you can work it out.

Mr. Steeves: Yes, you sure can.

[Translation]

The Chairman: I now give the floor to a senator who comes from a small community, Mille-Îles, in Quebec, Senator Biron.

[English]

Senator Biron: How does the province of Quebec react to your proposition that the federal government increase its intervention or subvention to municipalities and how do municipalities in Quebec propose ways that are acceptable to the province of Quebec?

[Translation]

Mr. Steeves: With its municipalities, the province of Quebec is unique. Quebec is the strongest and most progressive province in the country.

Quebec still today is afraid of seeing the federal government negotiate directly with municipalities. We are in fact working with the province of Quebec and it is more and more difficult for the government to do its job with the municipalities of Quebec. Christian may have something to add.

Mr. Laverdure: The Federation of Canadian Municipalities works in collaboration with l'Union des municipalités du Québec and the Fédération québécoise des municipalités. Most municipalities appreciate the fact that the Federation of Canadian Municipalities deals with the federal government on behalf of municipalities.

The Federation of Canadian Municipalities wants to be a part of the discussions and consultations. If the federal government establishes policies that will wind up having an effect on municipalities, it must talk to the stakeholders at the beginning of the process. In the implementation of its policies, it must go through the provinces and territories. Our intervention consists in ensuring that the voice of municipalities be clearly heard.

The Chairman: For the information of senators, we had invited the Association québécoise des municipalités to come to today's meeting. Representatives from that association told us that the Federal of Canadian Municipalities was qualified to speak on behalf of all of Canada, including Quebec.

pas aussi renseigné au sujet de l'expérience torontoise, mais ces allocations par tête d'habitant ont été faites par les provinces. Encore une fois, la situation dans chaque province était différente, mais le système a fonctionné. Les provinces et les municipalités, à condition d'être à la table et de comprendre, ont toujours réussi à trouver un moyen de s'entendre. Voilà quelques exemples de la façon dont cela a fonctionné.

Le sénateur Eggleton : Si vous disposez de suffisamment d'argent, vous pouvez faire en sorte que cela fonctionne.

M. Steeves : Oui, assurément.

[Français]

Le président : Je donne la parole maintenant à un sénateur venant d'une petite collectivité, le sénateur Biron, de Mille-Îles au Québec.

[Traduction]

Le sénateur Biron : Comment la province de Québec réagit-elle à votre proposition que le gouvernement fédéral augmente son intervention ou ses subventions aux municipalités, et en quoi les municipalités du Québec proposent-elles des mécanismes qui soient acceptables au Québec?

[Français]

M. Steeves : Avec ses municipalités, la province de Québec est unique. Le Québec est la province la plus forte et la plus progressiste du pays.

Encore aujourd'hui, le Québec craint que le gouvernement fédéral négocie directement avec les municipalités. Actuellement, on travaille avec la province de Québec et il est plus difficile pour le gouvernement de faire son travail avec les municipalités du Québec. Christian a peut-être des détails à ajouter.

M. Laverdure : La Fédération canadienne des municipalités collabore avec l'Union des municipalités du Québec et la Fédération québécoise des municipalités. La plupart des municipalités apprécient le fait que la Fédération canadienne des municipalités parle au gouvernement fédéral au nom des municipalités.

La Fédération canadienne des municipalités veut faire partie des discussions et des consultations. Si le gouvernement fédéral établit des politiques qui affecteront les municipalités en bout de ligne, il doit parler aux intervenants au début du processus. Dans la mise en œuvre de ces politiques, il faut passer par la juridiction des provinces et des territoires. Notre intervention consiste à faire en sorte que la voix des municipalités puisse être clairement entendue.

Le président : Pour l'intérêt des sénateurs, nous avons invité l'Association québécoise des municipalités à assister à la réunion d'aujourd'hui. Les représentants de cette association ont dit que la Fédération canadienne des municipalités peut très bien parler au nom de tout le Canada, incluant le Québec.

[English]

Senator Mitchell: If given a choice between the percentage of the gas tax or a percentage of the GST, which is now the 1 per cent solution being discussed by David Miller and other big-city mayors, which would you choose. Would you like to be in the position of having to choose?

Mr. Steeves: I will be perfectly candid with you, senator. Obviously, 1 per cent of the GST equals a great deal more money than a percentage of the gas tax so we would prefer that choice. However, we are not actively involved in negotiations with the federal government in respect of that 1 per cent solution. I guess the door has not been opened to the discussion from a federal-municipal perspective. We have been banging away at the Building Canada Fund, the gas tax and transit funding. That has been our *modus operandi* for the past few years.

As well, we are cooking the idea of 1 per cent of the GST but I certainly do not want to leave this honourable committee with the impression that it is on the table as an active point of discussion.

Senator Mitchell: You do not want to lose the momentum of your current efforts in that regard. I believe that one of the most significant economic development issues facing our country today is the building and funding of our cities because they constitute the engine of the economy. I am quite sympathetic to what you are saying and I am positively predisposed to the 1 per cent solution.

When it comes to a national transit strategy, you mentioned something that we hear frequently. Talking about public transit, one strategy would not work for bigger and smaller communities alike. In that regard, could you summarize the elements; what it means? I am having difficulty understanding what a national transit strategy would mean.

Mr. Steeves: That is fair. Perhaps I could ask my two able administrators to provide the committee with the details on the transit strategy.

Mr. Miller: By way of context, it means first engaging in conversation with both cities and communities, and, as Senator Murray indicated, with provinces that share jurisdiction for public transportation and have a key interest in it.

In terms of recommendations, I would be happy to provide the committee with a copy of the FCM's national transit strategy in which the recommendations are outlined. I might miss one or two elements but, certainly, one of the recommendations is long-term permanent, predictable and stable funding. That needs to be accompanied by a plan to integrate our transit investments with other policies that support transit use and support smart land use. The effectiveness of transit investments depends in large part, not

[Traduction]

Le sénateur Mitchell : Si on vous donnait le choix entre un pourcentage de la taxe sur l'essence et un pourcentage de la TPS, qui est la solution de 1 p. 100 dont sont en train de discuter David Miller et d'autres maires de grandes villes, que choisiriez-vous? Aimerez-vous être dans la situation d'avoir à choisir?

M. Steeves : Je vais être tout à fait franc avec vous, sénateur. Clairement, 1 p. 100 de la TPS représente beaucoup plus d'argent qu'un pourcentage de la taxe sur l'essence, alors c'est ce que nous préférons. Cependant, nous ne sommes pas activement engagés dans des négociations avec le gouvernement fédéral relativement à cette solution de 1 p. 100. J'imagine que la porte n'a pas été ouverte à la discussion depuis une perspective fédérale-municipale. Nous nous démenons pour obtenir quelque chose du côté du Fonds Chantiers Canada, de la taxe de l'essence et du financement pour les transports en commun. C'est là notre *modus operandi* depuis quelques années.

D'autre part, nous faisons mijoter l'idée de 1 p. 100 de la TPS, mais je ne voudrais certainement pas donner au comité ici réuni l'impression que cela est sur la table en tant que point de discussion actif.

Le sénateur Mitchell : Vous ne voulez pas perdre l'impulsion que vous avez dans les efforts que vous déployez à l'heure actuelle en ce sens. J'estime que l'un des plus importants dossiers de développement économique auxquels est aujourd'hui confronté notre pays est l'édification et le financement de nos villes, car ce sont elles qui sont les moteurs de l'économie. Je suis plutôt sensible à ce que vous dites et je penche en faveur de la solution de 1 p. 100.

Pour ce qui est de la stratégie nationale pour les transports en commun, vous avez mentionné une chose que nous entendons souvent. En ce qui concerne les transports en commun, une seule et même stratégie ne pourrait pas fonctionner et pour les grandes villes et pour les plus petites collectivités. Pourriez-vous, à cet égard, résumer les différents éléments et nous expliquer ce que cela veut dire? J'ai de la difficulté à comprendre ce que serait une stratégie nationale pour les transports en commun.

M. Steeves : La remarque est juste. Je pourrais peut-être demander aux deux administrateurs fort capables qui sont ici avec moi de fournir au comité le détail de la stratégie pour les transports en commun.

M. Miller : Pour vous situer un peu le contexte, cela signifie, tout d'abord, avoir une conversation entre les villes et les petites collectivités, et, comme l'a indiqué le sénateur Murray, avec les provinces, qui partagent la responsabilité quant aux transports en commun et qui y ont un intérêt clé.

Pour ce qui est de recommandations, je me ferais un plaisir de fournir au comité copie de la stratégie nationale pour les transports en commun de la FCM dans laquelle sont esquissées nos recommandations. Je vais peut-être oublier un ou deux éléments, mais l'une des recommandations, clairement, est qu'il y ait un financement permanent, prévisible et stable à long terme. Cela devrait être accompagné d'un plan pour intégrer nos investissements dans les transports en commun avec d'autres

entirely, on the kind of cities that are built around the transit systems. If Canada is to make transit investments, then we have an interest in seeing that they are made in a wise and effective way. In extension, there is a leadership role for the federal government in ensuring that information on transit use and planning is shared across the country in a far better way than it is currently shared. That information would include generating research both internationally and nationally and establishing mechanisms for cities and provinces to share that information more effectively. In that way, when cities and provinces use their share of any federal transit funding and their own transit funding, they will do so according to best practices.

Senator Mitchell: That is excellent. That brings me to the point of Kyoto, climate change and the role it plays in respect of building cities. More and more communities are looking at the climate change challenge. Okotoks, Alberta, has been remarkable in its efforts in the area of alternative energy sources and conservation, and should be highlighted.

Mr. Steeves: We are doing that, senator.

Senator Mitchell: What is your organization doing generally with respect to Kyoto and climate change? I should emphasize Calgary and its commitment to being beyond the Kyoto objectives. Second, what element of the Kyoto Protocol would enter into the national transit strategy? Is there a potential for cities to sell credits, if they achieve beyond their objectives, to create a new revenue stream?

Mr. Steeves: Those are excellent questions. I will make some general comments and then ask my administration to add to them.

The good news in the climate change battle, and you mentioned Okotoks, which we have highlighted, is that cities are coming precariously close to neutralizing their GHGs in this country. There has been remarkable progress that people have not fully understood. Cities are achieving to that level and it has been amazing. Certainly, the cities in Alberta are leaders.

We have the Partners for Climate Protection, which is a network of cities that share best practices. This PCP network — an unfortunate acronym — goes through the steps, beginning with baseline in their GHG emissions. Then they go through five steps of eliminating and reducing, both at an administrative

politiques à l'appui de l'utilisation des transports en commun et de l'occupation intelligente du territoire. L'efficacité de l'investissement dans les transports en commun dépend en grande partie, mais non pas entièrement, du genre de villes qui se construisent autour des réseaux de transport. Si le Canada décidait investir dans les transports en commun, alors nous aurions intérêt à veiller à ce que les investissements soient sages et efficaces. Au-delà de cela, il y a un rôle de leadership pour le gouvernement fédéral, afin de veiller à ce que les renseignements sur l'utilisation et la planification des transports en commun soient communiqués à l'échelle du pays d'une bien meilleure façon que ce n'est le cas à l'heure actuelle. Cela supposerait, entre autres, la réalisation de travaux de recherche à l'échelle tant nationale qu'internationale et l'établissement de mécanismes qui permettent aux villes et aux provinces de communiquer ces informations de façon plus efficace. Ainsi, lorsque les villes et les provinces utiliseraient leur part de toute contribution fédérale aux transports en commun ainsi que leurs propres fonds pour les transports en commun, elles le feraient conformément aux meilleures pratiques.

Le sénateur Mitchell : Excellent. Cela m'amène à la question de Kyoto, du changement climatique et du rôle que cela joue dans le contexte de la construction de villes. Les collectivités sont de plus en plus nombreuses à se pencher sur le défi posé par le changement climatique. Okotoks, en Alberta, a fait un travail remarquable sur le plan de la conservation d'énergie et de sources d'énergie de remplacement, et cela mérite d'être souligné.

M. Steeves : Nous faisons cela, sénateur.

Le sénateur Mitchell : Qu'est-ce qu'est en train de faire, généralement, votre organisation relativement aux objectifs de Kyoto et au changement climatique? Il me faudrait souligner le cas de Calgary et son engagement à dépasser les objectifs de Kyoto. Deuxièmement, quel élément du Protocole de Kyoto s'inscrirait dans la stratégie nationale pour les transports en commun? Existe-t-il un potentiel pour les villes de vendre des crédits, si elles dépassent leurs objectifs, de créer une nouvelle source de revenus?

M. Steeves : Ce sont là d'excellentes questions. Je vais faire quelques remarques générales, après quoi j'inviterai les membres de mon administration qui sont ici présents à compléter.

La bonne nouvelle dans la lutte contre le changement climatique, et vous avez mentionné Okotoks, dont nous avons souligné l'exemple, est que les villes de ce pays approchent dangereusement de la neutralisation de leurs GES. Il s'est fait des progrès remarquables, que les gens n'ont pas pleinement compris. Les villes approchent de ce niveau, et cela a été formidable. Les villes albertaines sont certainement des chefs de file.

Nous avons Partenaires pour la protection du climat, qui est un réseau de villes qui s'échangent leurs meilleures pratiques. Ce réseau PPC — quel acronyme — passe par toutes les étapes, à commencer par la ligne de base en ce qui concerne leurs émissions de GES. Les villes passent alors par cinq étapes

level — the in-city, in-house operations — and then expanding out into the community at large. The cities have done great work in getting there.

We administer the Green Municipal Fund for the federal government, which is a rotating loan out that we do to municipalities. Municipalities apply for this funding to do innovative projects in their community, and they pay the money back to the federal government for things like water treatment, transit systems, land planning and all of those types of projects.

They get funding based on innovation — not because it is a project that works but because of innovation. We have established hundreds of million dollars of projects that are measured and attributable to the Kyoto platform.

The last question — which was a spectacular one — is the selling of credits, which we are just working on now and developing through our GMF fund and CSCD. I do not want to sound too excited about this, but we are genuinely in the process, with this GMF funding, of establishing these projects. For example, the city of Nanaimo can get the money from FCM and they can do their project — in this case, I think it was a methane treatment — and then sell the credits they are receiving back to an organization. In this case, it was EPCOR in the city of Edmonton, which uses the credits in their own fashion. Then the city can receive funding back for the funding of that project to pay it back. It is an aggregator system.

We are still a bit up in the air to see what type of voluntary versus mandatory emission offsets will happen with the federal government and how that will work, but we are working toward that structure. It is entirely plausible that you could have a situation where municipalities are doing these projects and getting the money back for doing them, as incredible as that sounds.

Senator Mitchell: What is particularly telling about it is that you are not just buying hot air. Those who resist Kyoto disparage tradable permits. These are real reductions, they are really tradable and they are worth real money, which leads to my next question: Would it not be a great help if we had a national market established in Canada — preferably in the city of Calgary because it would be such an appropriate place to put it — for the trading of emission credits? We need some leadership at the federal level to cause that to occur.

Mr. Steeves: I guess those are fair comments. I will ask my colleagues to comment. We are in the throws of that. We are watching closely and are on top of where it will go because we, too, want to act.

Mr. Laverdure: If I may add a few points, last fall we tabled a submission on clean air with the Minister of the Environment. We talked about quite a lot of things, including climate change

d'élimination et de réduction, au niveau administratif — à l'interne et à l'intérieur de la ville — pour ensuite les étendre à la communauté dans son entier. Les villes ont effectué un travail formidable pour en arriver là.

Nous administrons pour le gouvernement fédéral le Fonds municipal vert, sorte de prêt tournant que nous mettons à la disposition des municipalités. Celles-ci font une demande de fonds en vue d'entreprendre des projets novateurs dans leur collectivité, par exemple traitement de l'eau, réseaux de transports en commun, planification urbaine et ainsi de suite, et elles remboursent alors l'argent au gouvernement fédéral.

Le facteur déterminant pour obtenir les fonds est l'aspect novateur — ce n'est pas qu'un projet fonctionne qui compte, mais bien qu'il soit novateur. Nous avons ainsi contribué à des projets d'une valeur de plusieurs centaines de millions de dollars et qui sont mesurés et attribuables à la plate-forme de Kyoto.

La dernière question — qui était spectaculaire — concernait la vente de crédits, ce sur quoi nous travaillons tout juste maintenant et que nous élaborons par le biais de notre fonds FMV et du Centre pour le développement des collectivités viables. Je ne veux pas paraître trop enthousiaste à ce sujet, mais nous sommes véritablement engagés, avec ce financement du FMV, dans le processus de lancement de ces projets. Par exemple, la ville de Nanaimo pourra obtenir l'argent auprès de la FCM et entreprendre son projet — dans ce cas-ci, je pense qu'il s'agit d'un projet de traitement de méthane —, puis vendre les crédits ainsi obtenus à une organisation. Dans ce cas-ci, c'est EPCOR, dans la ville d'Edmonton, qui utilise les crédits à sa manière. Puis la ville peut recevoir en retour des fonds servant au remboursement. C'est un système agrégateur.

Nous attendons encore de voir ce que cela donnera sur le plan des mesures compensatoires volontaires versus obligatoires du côté du gouvernement fédéral, et comment cela va fonctionner, mais c'est le genre de structure vers lequel nous tendons. Il est tout à fait plausible qu'il s'établisse une situation dans laquelle des municipalités mèneraient ces projets et toucheraient de l'argent en retour, aussi incroyable que cela puisse paraître.

Le sénateur Mitchell : Ce qu'il y a de plus probant dans tout cela est que vous n'achetez pas simplement de l'air chaud. Ceux qui résistent au Protocole de Kyoto dénigrent les droits d'émission négociables. Il s'agit ici de réductions réelles, qui sont véritablement échangeables et qui valent de l'argent, ce qui m'amène à ma question suivante : cela ne serait-il pas avantageux d'établir au Canada un marché national — de préférence dans la ville de Calgary, car ce serait l'endroit tout logique — pour l'échange de crédits d'émission? Il nous faudrait un certain leadership au niveau fédéral pour que cela puisse se faire.

M. Steeves : Je suppose que ces commentaires sont justes. Je vais demander à mes collègues de réagir. Nous sommes en ce moment aux prises avec tout cela. Nous suivons les choses de très près et voulons savoir où cela va mener car nous voulons, nous aussi, agir.

M. Laverdure : Si vous permettez que j'ajoute quelque chose, l'automne dernier, nous avons déposé auprès du ministre de l'Environnement un mémoire au sujet de la qualité de l'air. Nous

and climate adaptation. We would be pleased to give the submission to the committee so that you can see just about every point.

We made strong linkages back to transit and energy efficiency. We are also big on a biofuel strategy for rural communities; it has been extremely well received within the rural communities. If you would like, we would be pleased to table our submission.

Senator Mitchell: Yes, please.

The Chairman: We were thinking of implementing a fine system every time you use an acronym that we do not understand. I heard GMF and it sounded like CSCD. Could you tell us what they are? I know what FCM is.

Mr. Steeves: GMF is the green municipal funds, which is the funding that comes from the federal government that we administer.

The Chairman: “We” being?

Mr. Steeves: The FCM. The CSCD is our centre for sustainable community development, which is an arm of the Federation of Canadian Municipalities that administers the entirety of our sustainability program. FCM is divided into three groups. There is our policy group, which is most of the day-to-day things that we do; we form policy on behalf of municipalities. We also have the CSCD that I just mentioned, which does all of our sustainability work with municipalities; and what we call our ICMD, our international centre for municipal development, which does international work with our municipalities and municipal associations abroad.

The Chairman: Is this a revenue generator for the Federation of Canadian Municipalities?

Mr. Steeves: They are revenue neutral from our perspective. We administer them on behalf of the federal government, but they stand alone. They do not really generate revenue for our policy advocacy. There are some benefits to having them in our organization, obviously, but we do not use them to fund our policy issues. That is paid for by the member municipalities.

The Chairman: Thank you. That is helpful.

[Translation]

Senator Ringuette: Congratulations on your French, Mr. Steeves. You probably do not often have the opportunity to use your French, and I appreciate your efforts.

[English]

I appreciate the example that you gave earlier about the 20 feet of road in Manhattan and the 20 feet of road in Winnipeg. Perhaps I could add a third level to that, which would be 20 feet of road in Edmundston, New Brunswick.

avons traité de beaucoup de choses, dont le changement climatique et l'adaptation au climat. Nous serions heureux de fournir le texte de ce mémoire au comité, afin que vous puissiez en examiner les différents éléments.

Nous y établissons des liens très solides avec les transports en commun et l'efficacité énergétique. Nous sommes également très favorables à l'idée d'une stratégie de biocarburants pour les collectivités rurales, et cela a été extrêmement bien reçu par ces dernières. Si cela vous intéresse, c'est avec plaisir que nous vous fournirons notre mémoire.

Le sénateur Mitchell : Oui, s'il vous plaît.

Le président : Nous songeons à instaurer un système d'amendes chaque fois que vous utilisez un acronyme que nous ne comprenons pas. J'ai entendu FMV et, je pense, CDCV. Pourriez-vous nous dire ce que signifient ces sigles? Je sais ce qu'est la FCM.

M. Steeves : Le FMV est le Fonds municipal vert, soit les fonds qui nous viennent du gouvernement fédéral et que nous administrons.

Le président : « Nous » étant qui?

M. Steeves : La FCM. Le CDCV est notre Centre pour le développement des collectivités viables, qui est le volet de la Fédération canadienne des municipalités qui administre la totalité de notre programme de durabilité. La FCM comprend trois groupes. Il y a notre groupe des politiques, qui s'occupe de la plupart de nos tâches quotidiennes; nous élaborons des politiques pour le compte des municipalités. Nous avons également le CDCV que je viens de mentionner, et qui s'occupe de tout le travail de durabilité avec les municipalités; puis nous avons ce que nous appelons notre CIDM, ou Centre international pour le développement municipal, qui assure le travail international avec nos municipalités et des associations de municipalités à l'étranger.

Le président : S'agit-il d'une source de revenu pour la Fédération canadienne des municipalités?

M. Steeves : Cela n'a aucune incidence sur nos revenus. Nous administrons cela pour le compte du gouvernement fédéral, mais il s'agit d'un volet qui fonctionne à part. Cela ne produit pas de revenu pour notre travail de défense des politiques. Il y a certains avantages du fait que cela fasse partie de notre organisation, bien sûr, mais nous ne nous en servons pas pour financer nos dossiers politiques. Cette activité est payée par les municipalités membres.

Le président : Merci. Ces explications sont utiles.

[Français]

Le sénateur Ringuette : Mes compliments, monsieur Steeves, pour votre français. Vous n'avez probablement pas souvent l'occasion de le parler et j'apprécie vos efforts.

[Traduction]

J'apprécie l'exemple que vous avez donné tout à l'heure au sujet des 20 pieds de route à Manhattan et des 20 pieds de route à Winnipeg. Je pourrais peut-être ajouter à cela un troisième niveau, soit 20 pieds de route à Edmundston, au Nouveau-Brunswick.

You confirm what I have been saying for a while, namely that the density of population to pay for that 20 feet of road is better in Manhattan and Winnipeg, but not too good in Edmundston. That goes for all the different services. If you have the density of population, then your service cost is less. That is a normal economic issue.

I recognize the need for infrastructure. We had the minister responsible for intergovernmental affairs from Saskatchewan, who indicated to us the great need for infrastructure that would include you. How much of that discussion is happening with the provincial government for which the municipalities that you represent supply some services? With regard to your infrastructure needs, your operational needs and your revenue needs, you indicated that perhaps property taxes are a bit archaic as a way of generating your revenue. Essentially, the municipalities in Canada are a creature of the provincial governments. Therein lies the first line of dialogue and modernization of the way you operate.

If the federal government was not in a surplus situation, what would be your alternative options for financing your needs?

[Translation]

Mr. Steeves: Those are good questions. In each province and territory, there is a representative of the association, and in some provinces and territories, there are two or three of them. For example, in Alberta, there is a representative from the Alberta Urban Municipalities Association and a representative from the Alberta Association of Municipal Districts & Counties. It is the same thing for each province.

We very much count on this association for establishing talks with their provincial government. What creates a problem for our association is the fact that the situation varies from province to province and from territory to territory, but we will try to compare the provinces amongst themselves in order to determine the best practices in each one of them.

The situation however remains difficult for us, even if, year after year, we work very hard at correcting the problem, because certain provinces are in constant communication with their municipalities, which is the case of Manitoba, whereas other provincial governments, for one reason or another, have difficulty establishing regular contacts with their municipalities.

Our organization is continuously striving to establish direct relations with the federal government and it would be difficult to give our members the assurance that we are able to influence provincial governments, because our organization has no direct relationship with the provincial or territorial governments, with the exception of a few members who represent provincial associations and who, they, are in direct contact.

Vous avez confirmé ce que je dis depuis quelque temps, notamment que la densité démographique pour payer ces 20 pieds de route est meilleure à Manhattan et à Winnipeg, mais elle n'est pas trop bonne à Edmundston. Et cela vaut pour l'ensemble des différents services. Si vous avez une densité de population suffisante, alors votre coût de service est moindre. Il s'agit d'un phénomène économique normal.

Je conviens de la nécessité d'infrastructure. Nous avons entendu le ministre des affaires intergouvernementales de la Saskatchewan, qui nous a entretenus du grand besoin d'infrastructure, municipalités comprises. Quelles discussions y a-t-il avec le gouvernement provincial pour lequel les municipalités que vous représentez fournissent certains des services? En ce qui concerne vos besoins d'infrastructure, vos besoins opérationnels et vos besoins en matière de revenu, vous avez indiqué que les taxes foncières sont peut-être un moyen quelque peu archaïque d'obtenir des revenus. Les municipalités canadiennes sont essentiellement une créature des gouvernements provinciaux. C'est donc là que se situe la première ligne de dialogue et de modernisation de votre façon de fonctionner.

Si le gouvernement fédéral n'était pas dans une situation de surplus, quelles seraient vos autres possibilités en vue du financement de vos besoins?

[Français]

M. Steeves : Ce sont de bonnes questions. Dans chaque province et territoire, il y a un représentant de l'association et dans quelques provinces et territoires, il y en a deux ou trois. Par exemple, en Alberta, il y a un représentant de la Alberta Urban Municipalities Association et un représentant de la Alberta Association of Municipal Districts & Counties. C'est la même chose pour chaque province.

Nous dépendons beaucoup de cette association pour établir des pourparlers avec leur gouvernement provincial. Ce qui pose des difficultés à notre association est le fait que la situation soit différente dans chacune des provinces et dans chacun des territoires, mais nous allons essayer de comparer les provinces les unes avec les autres afin de repérer les pratiques exemplaires de chacune des provinces.

Cela demeure toutefois difficile pour nous, même si année après année nous travaillons très fort afin de corriger ce problème, parce que certaines provinces sont en communication constante avec leurs municipalités, par exemple le Manitoba, alors que d'autres gouvernements provinciaux, pour une raison ou une autre, éprouvent des difficultés à établir une communication régulière avec leurs municipalités.

Notre organisation travaille constamment à établir des relations directes avec le gouvernement fédéral et il serait difficile de donner l'assurance à nos membres que nous pouvons influencer les gouvernements provinciaux puisque notre organisation n'a pas de relations directes avec les gouvernements provinciaux ou les gouvernements territoriaux, à l'exception de quelques membres qui sont les représentants des associations provinciales et qui eux sont en relation directe.

Last year, for example, we set up an annual meeting process in order to meet the representatives of the Intergovernmental Affairs Department of each province and territory so as to be able to discuss these various issues.

As for your second question, relating to the surpluses, it would be difficult for me to answer. We are for the time being fortunate in this country to have a surplus, but if that came to change or if the surplus was no longer sufficient, then we would have to pursue these discussions regarding the infrastructure deficit, and it is in this perspective that we are working. Those would be my general comments, but I would like my colleague to explain further what would happen if there no longer were a surplus.

Mr. Laverdure: What luck that there is a surplus. As Mr. Steeves stated, and I will repeat it here, we have a very good relationship with all of the provincial, territorial and municipal associations, 18 of which are members, and among them 13 provinces and territories.

When we must undertake talks with the provinces and territories, we leave that up to the provincial and territorial associations. We hold daily discussions, which is excellent. Our role is to prepare presentations to the federal government, and the provincial and territorial associations count on us to play that role. We, in turn, look to the associations to negotiate directly with their respective provincial or territorial government.

In answer to your second question regarding what would happen if there were no longer a surplus, I would say that the GST or the other tax points that would allow us to recover some money are only a few of the numerous tools at the disposal of the Federation of Canadian Municipalities.

What we really want to do is to define the municipal infrastructure deficit and to reach an agreement with the provinces, the municipalities and the federal government on how to go about filling the gap or eliminating it.

Once that definition is established, we will then have to develop a long-term plan — this is not something that can be accomplished within three or five years — and see how we might put an end to this deficit. The GST, or the example you gave, or the surplus, are just some of the tools that could be used, but there is a whole toolkit.

Senator Ringuette: When you say that there is a whole toolkit, are your members, at the provincial level, talking at present with the provinces about the various methods or some modernization of the fiscal regime? Is the idea that the provincial government takes over responsibility for all of the property taxes in order to then redistribute the money? Is that the kind of discussion that you have in mind?

L'année dernière, par exemple, nous avons mis en place un processus de rencontre annuelle afin de rencontrer les représentants du ministère des Affaires intergouvernementales dans chacune des provinces et territoires afin de parler de ces divers sujets.

Quant à votre deuxième question concernant les surplus, il m'est difficile de répondre. Nous avons la chance, pour le moment, de profiter de surplus au pays, mais si nous devions ne plus en bénéficier ou que ces surplus ne s'avéraient plus suffisants, nous devrions poursuivre les discussions concernant l'infrastructure à corriger, et c'est dans cette optique que nous travaillons. Ce sont mes commentaires généraux, mais j'aimerais que mon collègue élabore davantage à savoir ce qui se passerait s'il n'y avait plus de surplus.

M. Laverdure : C'est une chance qu'il y ait des surplus. Comme M. Steeves l'a dit, je tiens à mentionner une autre fois que nous avons de très bonnes relations avec toutes les associations provinciales, territoriales et municipales; 18 en sont membres dont 13 provinces et territoires.

Lorsque nous devons établir des pourparlers avec les provinces et territoires, nous laissons cela aux associations provinciales et territoriales. Nous poursuivons les discussions de façon quotidienne, ce qui est excellent. Notre rôle est de préparer des allocutions auprès du gouvernement fédéral, et les associations provinciales et territoriales se tournent vers nous pour jouer ce rôle. Ensuite, à notre tour, nous nous tournons vers les associations afin qu'ils transigent avec leur gouvernement respectif des provinces et territoires.

Quant à votre deuxième question au sujet de ce qui se passerait s'il n'y avait plus de surplus, je peux préciser que la TPS ou les autres points qui nous permettraient de récupérer des sommes d'argent ne sont que quelques-uns des nombreux outils à la disposition de la Fédération canadienne des municipalités.

Ce que nous voulons vraiment faire, c'est définir le déficit d'infrastructure municipale et nous entendre avec les provinces, les municipalités, ainsi que tous les ordres du gouvernement fédéral afin de décider comment combler ou détruire ce déficit.

Une fois cette définition établie, il s'agit d'élaborer un plan à long terme — cela ne se fait pas en trois ans ou cinq ans — et voir comment on peut arriver à bout de ce déficit. La TPS ou l'exemple que vous avez donné, ou le surplus, ne sont que certains outils possibles, mais il existe une panoplie d'outils.

Le sénateur Ringuette : Lorsque vous dites qu'il existe une panoplie d'outils, vos membres à l'échelle provinciale discutent-ils actuellement avec les provinces des différentes méthodes ou d'une modernisation de la formule de taxation? Afin que le gouvernement provincial prenne la responsabilité de toutes les taxes de propriété pour, ensuite, en refaire une redistribution. Parlez-vous de ce type de discussion?

During the meetings our committee has held, we have heard provincial governments ask for additional funding for areas of provincial jurisdiction, especially health, postsecondary education and infrastructure. There of course must be some differentiation between provincial infrastructure and municipal infrastructure.

Mr. Laverdure: I cannot speak about the approaches made by all of the provincial, territorial and municipal associations to their respective governments, but I can assure you that they have launched talks with the provinces and territories they deal with in order to try and review some of the funding mechanisms.

They deal directly with their own province or territory. I am unable to tell you which province or which association does what, but I know that this is what is done. We are not the only ones to hold talks with the federal government, and the territorial, provincial and municipal associations have their share of talks with their own government.

Senator Ringuette: Last week, representatives of the Conference Board of Canada appeared before the committee and presented to us their study on municipalities and their problems. The study dealt essentially with the province of Ontario, that transferred to the municipal level a range of provincial responsibilities, without necessarily having transferred the corresponding budgets.

The Conference Board of Canada purports to be a national institution, and, as a New Brunswicker, I was very disappointed that such a study be presented as being national, whereas it dealt only with the province of Ontario. I hope that the same cannot be said of your association.

It seems to me that you take into consideration all of the municipalities and all of the provinces, and not just Ontario, Alberta and British Columbia.

Mr. Laverdure: We have more than 1,600 members throughout Canada, including all of the provinces and territories and the major cities, Vancouver, Toronto, Montreal, all the way down to small municipalities with just 250 residents. We represent everyone. Our pleas are national in scope. When Mr. Steeves talked about downloading, in his statement, that targeted all of the provinces.

Senator Ringuette: But not all to the same extent.

Mr. Laverdure: Depending on whether the services fall under provincial or federal jurisdiction. Mr. Steeves gave the examples of affordable housing, of municipalities that are faced with waves of immigrants. There are also all sorts of areas of federal responsibility that no longer fall under the jurisdiction of municipalities.

[English]

Senator Eggleton: I suspect that if there were not a surplus, you would not be here today. The point is there is an imbalance between the governments that spend the money and how much money they are able to raise. That is the big issue. The taxpayer has various needs, and some of those needs are provided by the

Lors des délibérations de notre comité, nous avons entendu des gouvernements provinciaux demander des fonds additionnels pour leurs responsabilités provinciales, dont essentiellement la santé, l'éducation postsecondaire, et l'infrastructure. Bien sûr, il faut, dans une certaine mesure, différencier les infrastructures provinciales des infrastructures municipales.

M. Laverdure : Je ne peux pas parler des démarches que font toutes les associations provinciales, territoriales et municipales auprès de leur gouvernement respectif, mais je peux vous assurer qu'ils ont établi des pourparlers avec les provinces et les territoires dont ils s'occupent, pour essayer de revoir certaines formules sur l'allocation des montants.

Ils le font auprès de leur propre province et territoire. Je ne peux pas vous dire quelle province ou quelle association fait quoi, mais j'en suis certain. Nous ne sommes pas les seuls en pourparlers avec le gouvernement fédéral; les associations territoriales, provinciales et municipales font leur part auprès de leur propre gouvernement.

Le sénateur Ringuette : La semaine dernière au comité, des gens du Conference Board du Canada ont comparu et présenté leur étude sur les municipalités et leurs problèmes. Essentiellement, l'étude concernait la province de l'Ontario qui avait transféré vers le palier municipal une gamme de responsabilités provinciales sans nécessairement avoir transféré les budgets en conséquence.

Le Conference Board du Canada se dit une institution nationale, et venant du Nouveau-Brunswick, j'ai été très déçue que l'on prétende qu'une étude concernant ce dossier en particulier soit nationale, alors qu'elle ne concernait que la province de l'Ontario. J'espère que ce n'est pas le cas pour votre association.

Il me semble que vous considérez toutes les municipalités et toutes les provinces et non pas uniquement l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique.

M. Laverdure : Il y a plus de 1 600 membres à travers le Canada, incluant toutes les provinces et les territoires, les plus grosses métropoles, Vancouver, Toronto, Montréal, jusqu'aux plus petites municipalités de 250 personnes. Nous représentons tout le monde. Nos plaidoiries sont d'envergure nationale. Lorsque M. Steeves a parlé de téléchargement dans son allocution, cela englobait toutes les provinces.

Le sénateur Ringuette : Pas dans les mêmes mesures.

M. Laverdure : Selon que les services soient de compétence provinciale ou fédérale. Il a donné des exemples de logements abordables, de municipalités qui font face à des vagues d'immigration. Il s'agit également de toutes sortes d'autres responsabilités de compétence fédérale qui ne relèvent plus des municipalités.

[Traduction]

Le sénateur Eggleton : J'imagine que s'il n'y avait pas de surplus, vous ne seriez pas ici aujourd'hui. L'important est qu'il y a un déséquilibre entre les gouvernements qui dépensent l'argent et les montants d'argent qu'ils sont en mesure d'aller chercher. C'est là la grosse question. Le contribuable a différents besoins, et

local level of government, some by the province and some by the federal government. Ideally, each level of government ought to be able to raise the revenues it needs to cover its area of responsibility. That is not what is happening and that is why there is an imbalance.

As the witnesses have pointed out, out of every dollar, the local level of government receives 8 cents. It gets most of its revenue from the property tax, which is not a growth tax, but it has continually more and more areas of responsibility put onto its shoulders. We need a combination of measures and what the FCM has outlined is quite reasonable. For example, dealing with the infrastructure deficit, monies coming from the federal and provincial governments need to be long term instead of going from budget to budget. One cannot plan on that basis. In order to plan, they need 20 years in terms of infrastructure funds. The same is true with regard to the transit infrastructure money through a national transit strategy that they are advocating.

The idea of the permanent gas tax transfer is good as well. It ensures that they can rely upon that every year. An escalator is a good idea because there is still a large infrastructure deficit. They need more from the progressive tax sources to be able to cover the infrastructure deficit and make that a reasonable request.

From what I am hearing from the Federation of Canadian Municipalities, uploading of more responsibilities on the municipalities is occurring all over the country. Either give them the money or to take back the responsibility is a reasonable solution.

I want to ask about the One Cent Now campaign of the big cities. The 1 per cent, or \$5 billion, could easily be achieved. To answer Senator Nancy Ruth's concern about not increasing taxes, instead of eliminating this 1 per cent, we could give it to the municipalities. We would hardly notice the 1 per cent and the \$5 billion would go a long way toward doing many of these things.

There is a constitutional question involved, and the constitutional situation is not ideal. When the Constitution was written and municipalities were made creatures of the province, 20 per cent of the population of Canada was urban. Today it is 80 per cent urban and the municipal government is a big factor in day-to-day lives and in the development of the economy. Let us not get into constitutional matters.

However, there is one aspect of it, and that is whether the federal government should be turning over \$5 billion to the municipalities unconditionally or whether it should say that \$5 billion will go towards the infrastructure programs. You get it one way or the other, but I hear some divisions of opinion as to whether that is an impediment. What are your thoughts about that?

certain d'entre eux sont satisfaits par le gouvernement local, d'autres par la province et d'autres encore par le gouvernement fédéral. Idéalement, chaque palier de gouvernement devrait être en mesure de lever les fonds nécessaires pour couvrir ce qui est de son ressort. Or, ce n'est pas ce qui se passe, et c'est pourquoi il y a un déséquilibre.

Comme l'ont fait remarquer les témoins, le palier de gouvernement local reçoit 8 ¢ sur chaque dollar perçu. Il retire le gros de ses revenus des impôts fonciers, qui ne sont pas une taxe de croissance, mais il ne cesse de voir augmenter son fardeau de responsabilités. Il nous faut une combinaison de mesures, et ce que la FCM a esquissé est tout à fait raisonnable. Par exemple, en ce qui concerne le déficit d'infrastructure, la contribution des gouvernements fédéral et provinciaux doit être à long terme, au lieu de varier d'un budget à l'autre. Il est impossible de planifier sur une telle base. Pour pouvoir faire de la planification, une municipalité doit avoir 20 années de fonds d'infrastructure. Il en est de même dans le cas de l'infrastructure des transports en commun, et les municipalités préconisent en la matière une stratégie nationale pour les transports en commun.

L'idée d'un transfert permanent de la taxe sur l'essence est elle aussi très bonne. Cela procurerait aux municipalités une base sur laquelle elles pourraient compter chaque année. Une clause de sauvegarde est une bonne idée, car le déficit d'infrastructure demeure important. Les municipalités ont besoin de plus de sources de taxes progressives afin de pouvoir combler le déficit d'infrastructure, et cette demande est raisonnable.

D'après ce que j'entends de la part de la Fédération canadienne des municipalités, le déchargement de plus en plus de responsabilités sur les municipalités est un phénomène qui se produit d'un bout à l'autre du pays. Ou leur donner l'argent ou leur enlever la responsabilité y correspondant est une solution raisonnable.

J'aimerais vous interroger au sujet de la campagne One Cent Now lancée par les grandes villes. Le 1 p. 100, soit les 5 milliards de dollars, serait facile à réaliser. Pour répondre à l'inquiétude de la sénatrice Nancy Ruth au sujet de l'augmentation des taxes, au lieu d'éliminer ce 1 p. 100, celui-ci pourrait être versé aux municipalités. Nous remarquerions à peine ce 1 p. 100, et les 5 milliards de dollars permettraient de faire beaucoup de choses.

Il se pose ici une question constitutionnelle, et la situation constitutionnelle n'est pas idéale. Lors de l'élaboration de la Constitution, lorsque les municipalités ont vu le jour en tant que créatures de la province, 20 p. 100 de la population canadienne vivaient en région urbaine. Aujourd'hui, 80 p. 100 des Canadiens vivent en zone urbaine et le gouvernement municipal est un gros intervenant dans le quotidien des gens et dans le développement économique. Ne nous lançons pas dans une discussion sur la Constitution.

Cependant, il y a ici un aspect qui intervient : le gouvernement fédéral devrait-il céder inconditionnellement 5 milliards de dollars aux municipalités, ou bien devrait-il dire que 5 milliards de dollars iront à des programmes d'infrastructure? Vous obtiendriez l'argent d'une façon ou d'une autre, mais je relève une divergence de vues quant à savoir s'il s'agit là d'une entrave. Qu'en pensez-vous?

Mr. Steeves: On the specific infrastructure discussion and where the money should be directed, there was some discussion in Toronto among the big city mayors about where the money should specifically be directed. The issues of operating and unconditional turning over were discussed among the big city mayors meeting in Toronto last week. I think it is the decided position of those big city mayors — again, not yet FCM policy — that the money should certainly be only infrastructure-based money. There is no hint that it should leach beyond that or bleed into operating funds. It is still the position of municipalities that they should be able to fund their own operating expenditures through their current regimes. It is specifically the issue of infrastructure.

Senator Nancy Ruth: It is not a question but a preference that I want to share with you. You were looking to go after the surpluses in the federal government. I sit as a Conservative senator, so do not be surprised to hear me say this, but would I much rather pay down the debt with the surplus. The last time it was paid down, it was equivalent to \$660 million of tax relief for the next generation of Canadians. However, if you were to encourage the debt repayment at the federal level, it would relieve, in time, a tax burden to the taxpayer. I would prefer that municipalities went after their own tax point, where they are politically responsible to the electors for collecting it and for its use, rather than going after federal money.

Mr. Steeves: Fair comment.

The Chairman: Thank you, Senator Nancy Ruth. I think a lot of us, not just Conservatives, are interested in seeing the federal debt of almost \$500 million paid down.

Senator Eggleton: There is a lot of municipal debt, too.

The Chairman: For those watching on television, our committee's interim report released in December 2006 is entitled *The Horizontal Fiscal Balance: Towards a Principled Approach*. It can be found at www.parl.gc.ca, under the Standing Senate Committee on National Finance reports.

It remains only for me to thank each of our witnesses, the President of the Federation of Canadian Municipalities, Mr. Gord Steeves, and with him, Mr. Gabriel Miller and Christian Laverdure.

Thank you very much for being here today and for giving us your comments.

The committee adjourned.

M. Steeves : En ce qui concerne cette discussion sur l'infrastructure en particulier et la question de savoir où devrait aller l'argent, les maires des grandes villes ont justement traité de cela à Toronto. Les maires des grandes villes, réunis la semaine dernière à Toronto, ont abordé les questions du fonctionnement et du transfert inconditionnel de fonds. Je pense que la position adoptée par ces maires de grandes villes — encore une fois, ce n'est pas encore là la politique de la FCM — est que l'argent ne devrait viser que l'infrastructure. Il n'est pas du tout question que cet argent puisse migrer vers les fonds d'exploitation ou s'y introduire. La position des municipalités continue d'être qu'elles devraient pouvoir financer leurs propres dépenses de fonctionnement dans le cadre de leurs régimes actuels. Cela vaut tout particulièrement dans le cas des éléments d'infrastructure.

Le sénateur Nancy Ruth : Ceci n'est pas une question, mais une préférence que j'aimerais vous exposer. Vous parliez de puiser dans le surplus du gouvernement fédéral. Je siége ici en tant que sénatrice conservatrice, alors ne soyez pas étonné de m'entendre dire ceci, mais je préférerais de beaucoup rembourser la dette à même le surplus. La dernière fois que la dette a ainsi été entamée, cela a procuré à la génération suivante de Canadiens l'équivalent de 660 millions de dollars en allègements fiscaux. Cependant, si vous encouragez le remboursement de la dette au niveau fédéral, cela réduirait progressivement le fardeau fiscal des contribuables. Je préférerais que les municipalités aillent chercher leur propre point d'impôt, qu'il serait politiquement responsable de prélever auprès des électeurs et dont elles auraient à rendre compte, au lieu qu'elles courent après l'argent du fédéral.

M. Steeves : Je vous entends.

Le président : Merci, sénatrice Nancy Ruth. Je pense que nombre d'entre nous, et pas seulement les conservateurs, aimeraient voir réduire la dette fédérale de près de 500 millions de dollars.

Le sénateur Eggleton : Il y a également beaucoup de dettes municipales.

Le président : Pour ceux et celles qui nous suivent à la télévision, le rapport intérimaire du comité, déposé en décembre 2006, a pour titre *L'équilibre fiscal horizontal : Vers une démarche fondée sur des principes*. Vous pouvez l'obtenir en vous rendant à www.parl.gc.ca, sous la rubrique des rapports du Comité sénatorial permanent des finances nationales.

Il ne me reste plus qu'à remercier chacun de nos témoins, le président de la Fédération canadienne des municipalités, M. Gord Steeves, et MM. Gabriel Miller et Christian Laverdure, qui l'ont accompagné.

Merci beaucoup d'être venus ici aujourd'hui et de nous avoir livré vos commentaires.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday, May 1, 2007

Conference Board of Canada:

Glen Hodgson, Senior Vice-President and Chief Economist;
Matthew Stewart, Economist.

Tuesday, May 8, 2007

Federation of Canadian Municipalities:

Gord Steeves, President, Councillor of the City of Winnipeg;
Gabriel Miller, Senior Policy Analyst;
Christian Laverdure, Deputy Director, Policy.

TÉMOINS

Le mardi 1^{er} mai 2007

Conference Board du Canada :

Glen Hodgson, premier vice-président et économiste en chef;
Matthew Stewart, économiste.

Le mardi 8 mai 2007

Fédération canadienne des municipalités :

Gord Steeves, président, conseiller municipal, Ville de Winnipeg;
Gabriel Miller, analyste principal des politiques;
Christian Laverdure, directeur adjoint, Politiques.