

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

NATIONAL FINANCE

Chair:
The Honourable LARRY SMITH

Tuesday, October 18, 2016
Wednesday, October 19, 2016

Issue No. 15

Seventh and eighth meetings:
Study on the federal government's multi-billion
dollar infrastructure funding
program

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

FINANCES NATIONALES

Président:
L'honorable LARRY SMITH

Le mardi 18 octobre 2016
Le mercredi 19 octobre 2016

Fascicule n° 15

Septième et huitième réunions:
Étude sur le programme de plusieurs milliards de dollars
du gouvernement fédéral pour le financement
des infrastructures

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL FINANCE

The Honourable Larry Smith, *Chair*

The Honourable Anne C. Cools, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Andreychuk	Marshall
Ataullahjan	Mitchell
* Carignan, P.C. (or Martin)	Mockler
Cowan	Neufeld
Eaton	Pratte
* Harder, P.C. (or Bellemare)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Mockler replaced the Honourable Senator Maltais (*October 19, 2016*).

The Honourable Senator Maltais replaced the Honourable Senator Mockler (*October 18, 2016*).

The Honourable Senator Eaton replaced the Honourable Senator Dagenais (*October 18, 2016*).

The Honourable Senator Dagenais replaced the Honourable Senator Eaton (*October 17, 2016*).

The Honourable Senator Mockler replaced the Honourable Senator Tkachuk (*October 12, 2016*).

The Honourable Senator Ataullahjan replaced the Honourable Senator Beyak (*October 12, 2016*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
FINANCES NATIONALES

Président : L'honorable Larry Smith

Vice-présidente : L'honorable Anne C. Cools

et

Les honorables sénateurs :

Andreychuk	Marshall
Ataullahjan	Mitchell
* Carignan, C.P. (ou Martin)	Mockler
Cowan	Neufeld
Eaton	Pratte
* Harder, C.P. (ou Bellemare)	

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

L'honorable sénateur Mockler a remplacé l'honorable sénateur Maltais (*le 19 octobre 2016*).

L'honorable sénateur Maltais a remplacé l'honorable sénateur Mockler (*le 18 octobre 2016*).

L'honorable sénatrice Eaton a remplacé l'honorable sénateur Dagenais (*le 18 octobre 2016*).

L'honorable sénateur Dagenais a remplacé l'honorable sénatrice Eaton (*le 17 octobre 2016*).

L'honorable sénateur Mockler a remplacé l'honorable sénateur Tkachuk (*le 12 octobre 2016*).

L'honorable sénatrice Ataullahjan a remplacé l'honorable sénatrice Beyak (*le 12 octobre 2016*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, October 18, 2016
(42)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Larry Smith, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Andreychuk, Ataullahjan, Cools, Dagenais, Marshall, Mitchell, Mockler, Pratte and Smith (9).

In attendance: Alex Smith and Sylvain Fleury, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, February 23, 2016, the committee continued its study on the federal government's multi-billion dollar infrastructure funding program. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 7.*)

WITNESSES:*City of Winnipeg:*

Doug McNeil, Chief Administrative Officer (by video conference);

Georges Chartier, Chief Asset and Project Management Officer (by video conference).

City of Fredericton:

Michael O'Brien, Mayor.

City of St. John's:

Dennis O'Keefe, Mayor.

City of Victoria:

Jason Johnson, City Manager;

Susanne Thompson, Director of Finance.

Mr. McNeil, Mr. O'Brien, Mr. O'Keefe and Mr. Johnson made statements and, with Mr. Chartier and Ms. Thompson, answered questions.

At 11:17 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 18 octobre 2016
(42)

[*Français*]

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Larry Smith (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Andreychuk, Ataullahjan, Cools, Dagenais, Marshall, Mitchell, Mockler, Pratte et Smith (9).

Également présents : Alex Smith et Sylvain Fleury, 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 mardi 23 février 2016, le comité poursuit son étude sur le programme de plusieurs milliards de dollars du gouvernement fédéral pour le financement des infrastructures. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 7 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS:*Ville de Winnipeg :*

Doug McNeil, directeur municipal (par vidéoconférence);

Georges Chartier, directeur de la gestion de l'actif et des projets (par vidéoconférence).

Ville de Fredericton :

Michael O'Brien, maire.

Ville de St. John's :

Dennis O'Keefe, maire.

Ville de Victoria :

Jason Johnson, directeur municipal;

Susanne Thompson, directrice des finances.

M. McNeil, M. O'Brien, M. O'Keefe et M. Johnson font chacun une déclaration puis, avec M. Chartier et Mme Thomson, répondent aux questions.

À 11 h 17, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, October 19, 2016
(43)

[Translation]

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 6:48 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Larry Smith, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Andreychuk, Ataullahjan, Cools, Eaton, Marshall, Mitchell, Neufeld, Pratte and Smith (9).

Other senator present: The Honourable Senator Maltais (1).

In attendance: Alex Smith and Sylvain Fleury, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, February 23, 2016, the committee continued its study on the federal government's multi-billion dollar infrastructure funding program. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 7.*)

WITNESSES:

City of Yellowknife:

Mark Heyck, Mayor (by video conference).

City of Calgary:

Chima Nkemdirim, Chief of Staff, Mayor's Office (by video conference);

Brad Stevens, Deputy City Manager (by video conference).

City of Edmonton:

Don Iveson, Mayor.

City of London:

Matt Brown, Mayor;

Adam Thompson, Manager of Government and External Relations.

City of Vancouver:

Patrice Impey, Chief Financial Officer;

Jerry Dobrovolny, General Manager of Engineering Services.

Mr. Heyck, Mr. Nkemdirim and Mr. Stevens made statements and answered questions.

At 7:29 p.m., the committee suspended.

At 7:34 p.m., the committee resumed.

Mr. Brown, Mr. Iveson and Ms. Impey made statements and, with Mr. Dobrovolny and Mr. Thompson, answered questions.

OTTAWA, le mercredi 19 octobre 2016
(43)

[Français]

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 18 h 48, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria sous la présidence de l'honorable Larry Smith (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Andreychuk, Ataullahjan, Cools, Eaton, Marshall, Mitchell, Neufeld, Pratte et Smith (9).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Maltais (1).

Également présents : Alex Smith et Sylvain Fleury, 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 mardi 23 février 2016, le comité poursuit son étude sur le programme de plusieurs milliards de dollars du gouvernement fédéral pour le financement des infrastructures. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 7 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Ville de Yellowknife :

Mark Heyck, maire (par vidéoconférence).

Ville de Calgary :

Chima Nkemdirim, chef de cabinet, Bureau du maire (par vidéoconférence);

Brad Stevens, directeur municipal adjoint (par vidéoconférence).

Ville d'Edmonton :

Don Iveson, maire.

Ville de London :

Matt Brown, maire;

Adam Thompson, gestionnaire des relations gouvernementales et extérieures.

Ville de Vancouver :

Patrice Impey, directrice des finances;

Jerry Dobrovolny, directeur général des Services d'ingénierie.

M. Heyck, M. Nkemdirim et M. Stevens font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 19 h 29, la séance est suspendue.

À 19 h 34, la séance reprend.

M. Brown, M. Iveson et Mme Impey font chacun une déclaration puis, avec M. Dobrovolny et M. Thompson, répondent aux questions.

At 8:41 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

À 20 h 41, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Gaëtane Lemay

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, October 18, 2016

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 9:30 a.m. to continue its study of the federal government infrastructure funding program.

Senator Larry W. Smith (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good morning, colleagues, visitors, mayors and members. We have a great turnout today. I see there are two young men on our video conference here, Mr. McNeil and Mr. Chartier. How are you? You both have big smiles on your faces because the Bombers are now 10-6. Are you football fans or just hockey fans? It's been many years since the Bombers were — you have to understand that I'm an old guy, so as a former Montreal Alouette who was killed by Dieter Brock and the Winnipeg Blue Bombers many times, it's very hard for me to smile when I see Winnipeg people always winning and we're always losing down east.

Anyway, welcome to the Standing Senate Committee on National Finance.

Colleagues and members of the viewing public, the mandate of the committee is to examine matters relating to federal estimates, generally, as well as government finance. Today we continue our study on the design and delivery of the federal government's multi-billion dollar infrastructure funding program.

My name is Larry Smith, senator from Quebec, and I chair the committee. Let me introduce briefly the other members of the committee.

To my left, from New Brunswick, Senator Percy Mockler; from Montreal, Senator André Pratte; from Ontario, Salma Ataullahjan —

[*Translation*]

— from Montreal, Senator Jean-Guy Dagenais.

Welcome everyone. We're very pleased to have such a well-known person here.

[*English*]

And we have the former Auditor General of the Province of Newfoundland, Senator Beth Marshall. Sorry, Elizabeth Marshall — let me be more formal.

[*Translation*]

Today we're meeting with the representatives of Canadian cities to hear them speak about their experiences and expectations regarding infrastructure funding.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 18 octobre 2016

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 9 h 30 pour poursuivre son étude du programme de financement des infrastructures du gouvernement fédéral.

Le sénateur Larry W. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonjour, chers collègues, visiteurs, maires et membres. Nous avons une bonne participation aujourd'hui. Je vois deux jeunes hommes sur notre vidéoconférence, M. McNeil et M. Chartier. Comment allez-vous? Vous affichez tous les deux un grand sourire parce que les Bombers mènent par la marque de 10 à 6. Êtes-vous amateurs de football ou seulement de hockey? Il y a des années que les Bombers ont — vous devez comprendre que je suis un vieil homme, alors en tant qu'ancien joueur des Alouettes de Montréal qui a été défait à de nombreuses reprises par Dieter Brock et les Blue Bombers de Winnipeg, il m'est très difficile de sourire lorsque je vois les gens de Winnipeg toujours gagner et nous, toujours perdre dans l'Est.

Enfin, bienvenue au Comité sénatorial permanent des finances nationales.

Collègues et membres du public, le comité a pour mandat d'examiner de façon générale les questions qui concernent les budgets fédéraux ainsi que les finances du gouvernement. Aujourd'hui, nous poursuivons notre étude sur la conception et l'application du programme de plusieurs milliards de dollars du gouvernement fédéral pour le financement des infrastructures.

Je m'appelle Larry Smith. Je suis sénateur du Québec et président de ce comité. Permettez-moi de présenter rapidement nos autres membres.

À ma gauche, du Nouveau-Brunswick, il y a le sénateur Percy Mockler; de Montréal, le sénateur André Pratte; de l'Ontario, Salma Ataullahjan...

[*Français*]

. . . de Montréal, le sénateur Jean-Guy Dagenais.

Bienvenue à tous. Nous sommes très heureux d'accueillir quelqu'un d'aussi connu.

[*Traduction*]

Et nous avons l'ancienne vérificatrice générale de la province de Terre-Neuve, la sénatrice Beth Marshall. Désolé, Elizabeth Marshall — un peu de formalités.

[*Français*]

Aujourd'hui, nous recevons les représentants de villes canadiennes pour entendre leurs témoignages quant à leurs expériences et leurs attentes en matière de financement des infrastructures.

[English]

I would like to introduce witnesses from four important Canadian cities. First, on our screen, we have two remote participants from Winnipeg, Manitoba. They are with us for the first hour only. They are Doug McNeil, Chief Administrative Officer, and Georges Chartier, Chief Asset and Project Management Officer. Wow. What a title. Congratulations.

Then, with us here in Ottawa, from the City of Fredericton, New Brunswick, we welcome His Worship Michael O'Brien. Mayor, welcome. From St. John's, Newfoundland and Labrador, we have His Worship Dennis O'Keefe. Mr. Mayor, thank you for your presence today. Finally, do we have the mayor of Victoria with us? No, we don't, but we have senior officials — good-looking young people — Jason Johnson, City Manager, and Susanne Thompson, Director of Finance.

Thank you all for your presence with us here today.

I understand that representatives of each of the cities have opening statements of five to seven minutes. We'll begin with Mr. McNeil from Winnipeg, followed by Fredericton, St. John's and finally, but not least, Victoria. Then we will open the floor to questions. We're excited to have you all here.

Mr. McNeil, would you please proceed?

Doug McNeil, Chief Administrative Officer, City of Winnipeg:

Thank you, Mr. Chair and honourable senators. Thank you for inviting the City of Winnipeg to contribute to your discussions today. We're pleased to join municipalities from all over Canada in taking part in this committee's cross-country study of the federal infrastructure program. We want to thank the committee for its focus on this pivotal issue and ways to make infrastructure partnerships more effective.

Infrastructure is front and centre for the City of Winnipeg, just as it is for municipalities large and small across the country. Winnipeg has an estimated infrastructure deficit of over \$7 billion. In citizen surveys, infrastructure has topped the list of issues of greatest concern to Winnipeggers. Mayor Bowman and city council have made infrastructure a budgetary and policy priority. The city has worked closely with partners across Canada in the Federation of Canadian Municipalities to argue for more strategically effective approaches to funding infrastructure in Canada. The City of Winnipeg has unquestionably benefited from close tripartite infrastructure partnerships over the years. With experience, our knowledge about making these partnerships effective has grown.

[Traduction]

J'aimerais vous présenter des témoins provenant de quatre grandes villes canadiennes. D'abord, à notre écran, nous avons deux participants de Winnipeg, au Manitoba. Ils ne seront avec nous que pendant la première heure. Ce sont Doug McNeil, agent administratif principal, et Georges Chartier, directeur de la gestion de l'actif et des projets. Ouf, quel titre! Félicitations.

Puis, avec nous à Ottawa, de la Ville de Fredericton, Nouveau-Brunswick, nous souhaitons la bienvenue à son honneur Michael O'Brien. Monsieur le maire, soyez le bienvenu. De St. John's, Terre-Neuve-et-Labrador, nous avons Son Honneur Dennis O'Keefe. Monsieur le maire, merci de votre présence ici aujourd'hui. Enfin, le maire de Victoria est-il parmi nous? Non, mais nous avons des hauts fonctionnaires de la ville — de séduisantes jeunes personnes — Jason Johnson, directeur municipal, et Susanne Thompson, directrice des finances.

Merci à tous de votre présence parmi nous aujourd'hui.

Je crois comprendre que les représentants de chacune de ces villes ont une déclaration liminaire de cinq à sept minutes. Nous commencerons par M. McNeil de Winnipeg, suivi de Fredericton, St. John's, puis la dernière, mais non la moindre, Victoria. Nous tiendrons ensuite une période de questions. Nous sommes heureux de vous avoir tous ici.

Monsieur McNeil, pouvez-vous commencer?

Doug McNeil, directeur municipal, Ville de Winnipeg : Merci, Monsieur le président et honorables sénateurs. Merci d'avoir invité la Ville de Winnipeg à prendre part à vos discussions aujourd'hui. Nous sommes ravis de nous joindre aux municipalités de l'ensemble du Canada pour participer à l'étude pancanadienne de ce comité portant sur le programme des infrastructures du gouvernement fédéral. Nous souhaitons remercier le comité de se pencher sur cette question cruciale pour tenter de trouver des façons de rendre les partenariats en matière d'infrastructure plus efficaces.

La question des infrastructures est à l'avant-plan des préoccupations de la Ville de Winnipeg, à l'instar d'autres municipalités, grandes et petites, dans tout le pays. Le déficit de Winnipeg en infrastructures est de plus de 7 milliards de dollars. Dans les sondages menés auprès des citoyens, les infrastructures sont en tête de la liste des enjeux qui préoccupent le plus les habitants de Winnipeg. Le maire Bowman et le conseil municipal ont fait des infrastructures une priorité budgétaire et stratégique. La Ville a collaboré étroitement avec des partenaires de tout le Canada au sein de la Fédération canadienne des municipalités pour plaider en faveur d'approches plus efficaces sur le plan stratégique pour financer les infrastructures au Canada. Il est indéniable que la Ville de Winnipeg a bénéficié de partenariats tripartites étroits en matière d'infrastructures au fil des ans. Avec l'expérience, nous savons beaucoup mieux maintenant rendre ces partenariats fructueux.

We're encouraged and enthusiastic about the federal commitment to increase infrastructure funding through the new Public Transit Infrastructure Fund, the Clean Water Wastewater Fund, and the updated New Building Canada Fund.

Like other Canadian municipalities, our experiences have led us to some conclusions about how to make infrastructure funding more effective in Canada. These thoughts stem from our being so often the project planners, deliverers and operators.

Our biggest desire for infrastructure-related partnerships in Canada, and particularly for federal funding, is that they increasingly reflect predictability, flexibility and practicality. As a city, we're increasingly trying to hold ourselves to those standards in order to use our capital investment dollars more effectively.

We recently established the position of Chief Asset and Project Management Officer to champion best practices in our approach to capital development, and we introduced Georges earlier. We're implementing a new asset management system. Its goal is to achieve national and international best practices in project planning, costing, project management and the use and disposition of established capital assets.

The watchword for all our improvements in our asset management process is, of course, planning. Realistically, the city has long-term planning horizons for major projects — from six to ten years. These long horizons are necessary for good planning for every kind of project we undertake, by every delivery method, from P3s to design, bid and build projects. Sufficient timelines enable better solutions in assembling financing, identifying partners and contractors, developing sound designs and executing projects effectively.

The most crucial factor to achieving good planning horizons is predictable funding. The longer timelines in turn yield better results. That's why we are very supportive of the senior levels of government considering means to ensure predictable infrastructure funding. Predictable funding also has a major impact on industry capacity to build the major infrastructure projects we need. When funding isn't predictable, it's a major disincentive to maintaining industry capacity, and the effective project execution can be threatened, even when the will is there and the money is put forward.

In one of the committee's earlier sessions, Professor Christopher Stoney noted:

Nous sommes encouragés et enthousiastes devant l'engagement du gouvernement fédéral à augmenter le financement des infrastructures au moyen du nouveau Fonds pour les infrastructures du transport en commun, du Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées et le Nouveau Fonds Chantiers Canada actualisé.

Comme d'autres villes canadiennes, nous en sommes arrivés à certaines conclusions au fil de nos expériences quant à la façon de rendre le financement des infrastructures plus efficace au Canada. Ces réflexions découlent du fait que nous sommes si souvent les planificateurs, les exécutants et les exploitants de ce type de projet.

Notre plus grand souhait pour les partenariats liés aux infrastructures au Canada, et surtout pour le financement fédéral, est qu'ils tiennent de plus en plus compte des aspects liés à la prévisibilité, à la souplesse et à la commodité. En tant que ville, nous nous efforçons toujours plus d'être à la hauteur de ces attentes pour faire une utilisation plus efficace de nos fonds d'investissement en immobilisations.

Nous avons dernièrement créé le poste d'agent principal de la gestion des biens et des projets pour favoriser l'adoption de pratiques exemplaires dans notre façon de faire du développement des immobilisations; on vous a déjà présenté Georges. Nous sommes à mettre en place un nouveau système de gestion des biens. Notre but est d'intégrer des pratiques exemplaires en planification de projet, en établissement des coûts, en gestion de projet, ainsi qu'en utilisation et en disposition des immobilisations établies.

Le mot d'ordre pour toutes les améliorations que nous apportons à notre processus de gestion des biens est, bien entendu, la planification. De façon réaliste, la ville a établi des horizons de planification à long terme pour les grands projets — de 6 à 10 ans. Ces horizons à long terme sont nécessaires pour assurer la bonne planification de tous les types de projets que nous entreprenons, quelle que soit la méthode d'exécution, du partenariat public-privé à la conception, à la soumission et à la réalisation du projet. Des calendriers assez longs permettent la prise de meilleures solutions pour réunir le financement, cerner les partenaires et les entrepreneurs, élaborer de bons concepts et exécuter les projets avec efficacité.

Le facteur le plus crucial pour atteindre nos horizons de bonne planification est d'assurer un financement prévisible. Des échéances plus éloignées entraînent de meilleurs résultats. Voilà pourquoi nous sommes très favorables à l'idée que les paliers supérieurs de gouvernement envisagent d'assurer le financement prévisible des infrastructures. Tout financement prévisible a également une forte incidence sur la capacité de l'industrie à construire les grands projets d'infrastructure dont nous avons besoin. Un financement qui n'est pas prévisible vient décourager l'industrie à maintenir sa capacité, ce qui peut menacer l'exécution efficace du projet, malgré la volonté et l'argent avancé.

Lors d'une des séances précédentes du comité, le professeur Christopher Stoney a fait remarquer:

... from a municipal point of view the Gas Tax Fund is very popular, certainly compared to the other types of funding. They feel they have more control over local priorities, that it's predictable and sustainable, and that they can actually rely on it.

That's a judgment the City of Winnipeg, for the most part, agrees with. Our program and planning staff, the people who have to plan and deliver large capital projects, see the Gas Tax Fund as a beacon in terms of predictability.

Our hope is that through the focus of discussions like this one and the growing awareness of infrastructure as crucial to the national economy, safety and the environment, the Gas Tax Fund will be an inspiration for other predictable and sustainable forms of infrastructure funding. The quality of asset development and management can only benefit.

As far as programs like the Public Transit Infrastructure Fund, the Clean Water Wastewater Fund and the New Building Canada Fund, the City of Winnipeg believes flexibility and practicality are crucial as regards program criteria and the recognition of municipal priorities.

Obviously, every federal infrastructure initiative has public policy goals in mind, and we're not suggesting that these should be forgotten or that program criteria should be infinitely flexible. We welcome all the new federal infrastructure initiatives, and we think that open lines of communication and reasonable flexibility in terms of program criteria will yield much better results for everyone.

If project completion deadlines are too short or abrupt, quality asset management isn't possible. If an incremental nature or project newness is always a requirement for funding, it has the potential to shut out some of the community's most important and desirable infrastructure projects.

An important example for Winnipeg is modernizing our sewage treatment system. This project is staggering in size, projected to cost over \$1 billion. It has major environmental benefits. It has been identified as a key economic driver for Winnipeg and the region by the Conference Board of Canada.

The question is, because it already appears in our capital budget, does it count as an eligible project under the Clean Water Wastewater Fund criteria? We think it certainly does in purpose and intent, and we're intent on working further with our partners on this issue.

[...] les municipalités aiment beaucoup le Fonds de la taxe sur l'essence, surtout lorsqu'il le compare à d'autres genres de financement. Elles trouvent qu'elles ont davantage d'influence sur les priorités locales, qu'il est prévisible et durable et qu'elles peuvent vraiment compter sur cet argent.

Voilà une remarque avec laquelle la Ville de Winnipeg est en grande partie d'accord. Nos employés des programmes et de la planification, ceux qui doivent planifier et exécuter de grands projets d'immobilisation, voient le Fonds de la taxe sur l'essence comme une bouée sur le plan de la prévisibilité.

Nous espérons que, grâce à des discussions comme celle-ci et à la sensibilisation de plus en plus grande à l'importance cruciale des infrastructures pour l'économie nationale, la sécurité et l'environnement, le Fonds de la taxe sur l'essence sera une inspiration pour toutes les autres formes de financement prévisible et durable des infrastructures. La qualité du développement et de la gestion des biens ne peut qu'en profiter.

Pour ce qui est des programmes comme le Fonds pour les infrastructures du transport en commun, le Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées et le Nouveau Fonds Chantiers Canada, la Ville de Winnipeg estime que la souplesse et la commodité sont essentielles pour l'établissement des critères de programme et la reconnaissance des priorités municipales.

Manifestement, toute initiative fédérale en infrastructure vise des objectifs de politique publique, et nous ne disons pas que ces objectifs doivent être mis de côté ou que les critères de programme doivent être infiniment souples. Nous saluons toutes les nouvelles initiatives fédérales en infrastructure, et nous croyons que des canaux de communication ouverts et une souplesse raisonnable au moment d'établir les critères de programme déboucheront sur de bien meilleurs résultats pour tous.

Si le calendrier d'achèvement du projet est trop court ou finit abruptement, il est impossible d'assurer une gestion des biens de qualité. Si la nature progressive ou la nouveauté d'un projet constituent toujours des exigences en vue d'un financement, il y a un risque que certains des projets d'infrastructure les plus importants et les plus souhaitables pour la communauté soient abandonnés.

Un important exemple pour Winnipeg est la modernisation de notre système de traitement des eaux usées. Ce projet est d'une envergure impressionnante et devrait coûter plus d'un milliard de dollars. Il offre d'importants avantages sur le plan environnemental. Il est considéré comme l'un des principaux moteurs économiques pour Winnipeg et la région par le Conference Board du Canada.

Puisque ce projet figure déjà dans notre budget d'immobilisations, la question est la suivante: est-ce un projet admissible selon les critères du Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées? Nous pensons qu'il l'est très certainement, par besoin et intention, et nous avons l'intention de travailler plus à fond avec nos partenaires sur cette question.

It's an important illustration, though, of how a consultative approach in developing program criteria and having some practical flexibility in their interpretation could help to prevent important capital projects, which meet significant public policy goals shared by all partners, from being excluded from funding.

These are very significant issues for the City of Winnipeg. We are very encouraged by an increased focus on infrastructure, increased funding and increased flexibility in project funding formulae, as between the Government of Canada, the provincial government and the city. We're also encouraged by conversations like this — national conversations at the highest level that put the focus on infrastructure and the improvement of our partnership systems.

Thank you very much for the opportunity to take part in this discussion today, and, as a city, we are looking forward to further exploration and development in this important sphere.

Michael O'Brien, Mayor, City of Fredericton: Good morning, Mr. Chair and honourable members, and welcome from my city council and the people of Fredericton. Thanks for the invitation to appear here this morning. I appreciate it.

An outline of my brief presentation will be our management of infrastructure, how we deal with it at the City of Fredericton, and our need for assistance in the infrastructure funding, and our knowledge of the documents prepared by the Federation of the Canadian Municipalities and the Canadian Association of Municipal Administrators and specific comments about the federal infrastructure program related to municipalities.

First, our city is a city of 60,000 people, but, during the day, we're a city of about 100,000 because we have 30 to 40,000 people come into the city to work, so we provide infrastructure for 50 per cent more than our population. We have a long history of paying attention to our infrastructure assets.

Our water system services just about everybody in the city. There are very few residential parts in the outlying areas of the city that are not on municipal water or municipal sewer. Our water system meets the Canadian drinking water guidelines, and we have achieved 100 per cent separation of the storm water sewer from the sanitary sewer system. We put in a big investment over the years to make sure that those are all separated so that they can be managed separately and treated separately.

We will be able to meet the new Canadian Council of Ministers of the Environment, the CCME, guidelines without much difficulty. We put a lot of emphasis on that.

Cela dit, ce projet est une excellente illustration de la façon dont une approche consultative pour établir les critères de programme et assurer une certaine souplesse pratique dans leur interprétation pourrait aider à prévenir que d'importants projets d'immobilisations, qui répondent à des objectifs significatifs pour la politique publique que partagent tous les partenaires, soient exclus du financement.

Voilà des enjeux très importants pour la Ville de Winnipeg. Nous sommes très encouragés par cette attention accrue portée aux infrastructures, par ce financement accru et cette plus grande souplesse dans la formule de financement des projets entre le gouvernement du Canada, le gouvernement provincial et la Ville. Nous sommes également ravis de la tenue de discussions comme celle-ci — des discussions nationales au plus haut échelon qui mettent l'accent sur les infrastructures et l'amélioration de notre système de partenariats.

Je vous remercie infiniment d'avoir pu prendre part à la discussion d'aujourd'hui et, en tant que Ville, nous attendons avec impatience le moment de poursuivre l'exploration et le développement de cette importante sphère.

Michael O'Brien, maire, Ville de Fredericton : Bonjour, Monsieur le président et honorables membres, et salutations de mon conseil municipal et des citoyens de Fredericton. Merci de l'invitation de pouvoir m'exprimer ici ce matin. Je l'apprécie.

Les grandes lignes de ma brève présentation concerneront notre gestion des infrastructures, notre façon d'aborder cette question à la Ville de Fredericton et notre besoin d'aide pour financer les infrastructures, ainsi que notre connaissance des documents préparés par la Fédération canadienne des municipalités et l'Association canadienne des administrateurs municipaux et des commentaires portant particulièrement sur le programme d'infrastructures fédéral et les municipalités.

Tout d'abord, notre ville compte 60 000 habitants, mais le jour, elle abrite quelque 100 000 personnes parce qu'entre 30 000 et 40 000 personnes y viennent pour travailler. C'est donc dire que nous offrons une infrastructure à un bassin de citoyens qui représente une fois et demie notre population. Nous faisons attention depuis longtemps à nos infrastructures.

Notre réseau d'approvisionnement en eau dessert presque tous les citoyens de la ville. Il y a très peu de zones résidentielles dans les secteurs périphériques de la ville qui ne sont pas reliés à l'aqueduc ou au réseau d'égout municipal. Notre réseau d'approvisionnement en eau respecte les Recommandations pour la qualité de l'eau potable, et nous avons complètement séparé le réseau d'égouts pluviaux du réseau d'égouts sanitaires. Nous avons investi d'importantes sommes d'argent au fil des ans pour veiller à ce que ces deux réseaux soient séparés pour que les eaux puissent être gérées et traitées séparément.

Nous serons en mesure de respecter les nouvelles recommandations du Conseil canadien des ministres de l'Environnement, le CCME, sans trop de difficulté. Nous avons mis beaucoup d'efforts pour y arriver.

For the newest standards for meeting guidelines, we're well on our way, and, with the assistance of Gas Tax Fund funding, we will be able to meet the new guidelines quite readily. We've put ourselves in a good position to meet the new standards.

We are compliant with the Public Sector Accounting Board, PSAB, 3150, on accounting for capital assets in our financial statements. As a matter of fact, I might be mistaken, but I think we were one of the first two or three municipalities in Canada to achieve that. We did this in 2008, with a great effort, and we now have a complete accounting back since 2008 of our complete infrastructure assets, our deficit and where we need to tackle and prioritize.

We have two long-term financial plans in place, one for our general fund and one for our water and sewer fund, which are separate accounts in New Brunswick. We have identified that our infrastructure deficit for the general fund is \$56 million for the size of our city, and our water and sewer fund is \$135 million.

We do have long-term goals to eliminate those. In 2010, we implemented a long-term financial plan to tackle the infrastructure deficit. Within a 20-year target, we will hit a theoretical zero infrastructure deficit, and we're 30 per cent along that plan right now. We're sticking to plan, and we're making big dents in our infrastructure deficit.

The city was selected for FCM's Leadership in Asset Management Program, the LAMP, for both Phase 1 and Phase 2, and we are currently working through that program. We are one of the 12 municipalities in Canada that are part of this unique program that enables municipalities to better integrate sustainability goals into their decision making.

While we're spending on our infrastructure deficit, we do have limited access to revenue. Water and sewer rates and property taxes are how we generate revenue, so we certainly do appreciate funding assistance from the Government of Canada for municipal infrastructure.

Recognizing the need to focus infrastructure investment, we have been aggressively improving our operational efficiencies by the use of Lean Six Sigma methodologies and tools. We now have this integrated completely through our business corporation, led by a city administrator who is a black belt himself, and, for the size of our city now, we are getting annualized savings of about \$7 million annually that we've put towards cost-of-living increases and reductions in funding from the provincial government so that we can maintain our aggressive

En ce qui concerne les nouvelles normes pour respecter les recommandations, nous sommes très avancés et, avec l'aide des sommes provenant du Fonds de la taxe sur l'essence, nous pourrions respecter les nouvelles recommandations assez rapidement. Nous avons fait en sorte d'être en bonne position pour satisfaire aux nouvelles normes.

Nous sommes conformes avec le chapitre SP 3150 du Conseil sur la comptabilité dans le secteur public, le CCSP PSAB, pour la comptabilité des immobilisations dans nos états financiers. En fait, je peux me tromper, mais je crois que nous avons été l'une des deux ou trois premières municipalités au Canada à s'y conformer. Nous y sommes parvenus en 2008, avec beaucoup d'efforts, et nous disposons maintenant d'une comptabilité détaillée de 2008 à nos jours sur les infrastructures complétées, notre déficit et les projets à mener en priorité.

Nous nous sommes dotés de deux plans financiers à long terme, un pour notre fonds général et un pour notre fonds en matière d'eau et d'égout, qui sont des comptes distincts au Nouveau-Brunswick. Nous avons déterminé que notre déficit en infrastructure dans le fonds général est de 56 millions de dollars pour la taille de notre ville, alors que celui du fonds en matière d'eau et d'égout est de 135 millions de dollars.

Nous avons établi des objectifs à long terme pour éliminer ces déficits. En 2010, nous avons mis en œuvre un plan financier à long terme pour nous attaquer au déficit en infrastructures. Selon une cible de 20 ans, nous atteindrons le déficit théorique zéro en infrastructures, et nous avons parcouru un chemin équivalent à 30 p. 100 de cette cible actuellement. Nous continuons dans le même sens et nous réduisons de beaucoup ce déficit.

La Ville a été retenue dans le cadre du Programme de leadership en gestion des actifs, ou PLGA, du FMV pour les phases 1 et 2, et nous travaillons actuellement dans le cadre de ce programme. Nous sommes l'une des 12 municipalités au Canada qui font partie de ce programme unique qui permet aux municipalités de mieux intégrer les objectifs de durabilité à leur prise de décisions.

Bien que nous sommes à dépenser en infrastructures malgré notre déficit, nous avons un accès limité aux revenus. Les tarifs des services d'eau et d'égouts et les taxes foncières sont nos sources de revenus, alors nous apprécions certainement une aide financière du gouvernement du Canada pour les infrastructures municipales.

Reconnaissant le besoin de concentrer nos investissements en infrastructure, nous avons très activement cherché à améliorer notre efficacité opérationnelle en utilisant les méthodes et outils de Lean Six Sigma. Ces derniers sont maintenant entièrement intégrés à notre corporation commerciale, qui est dirigée par un directeur municipal lui-même ceinture noire et, pour une ville de notre taille, nous parvenons à faire des économies annualisées d'environ 7 millions de dollars par année, que nous avons consacrées aux hausses du coût de la vie et aux coupes

infrastructure spending.

We have committed our funding from the Gas Tax program to water and sewer infrastructure renewal for a 10-year period, starting in 2014.

We support the position set out in the FCM's document *Cities and Communities: Partners in Canada's Future*, which was prepared after the federal election in 2015, and I do have copies with me, which I'll leave. Those are available to your committee, obviously.

We do support the Canadian Association of Municipal Administrators, CAMA's, document, *Report on Proposed Federal Funding Programs for Municipal Infrastructure*, prepared in March 2016. I have a copy of that with me as well.

I won't reference everything in those documents by any means. However, I would really like to point out that we really do appreciate the model used for the Gas Tax Fund. It's predictable, it's indexed to inflation, and it allows the city to establish its own priorities. This is very important.

We would like to see the various federal infrastructure funding programs structured similarly to the Gas Tax Fund program.

It is important that the criteria be clear. City staff must know what each program is intended to address, and that has not always been clear in the past. The city already has robust financial controls in place and is already subject to audits, so federal funding programs should rely on the systems already in place, without creating additional onerous requirements.

Long-term predictability of funding is important for such a significant issue. Municipalities are, like any other level of government, in the best position to make the decisions for our own municipality. We invite, but we do not require, direction from other levels of government on what's best for our community. However, we require your assistance at the funding level.

We should be able to select the projects that make sense for us, provided that we meet the program schedule.

A municipality should not be penalized for good management. The City of Fredericton prefers a model where municipalities receive funding according to population and not whether infrastructure is in a bad state of repair. We are managing our issues and should never be penalized for being on top of this file. The Gas Tax Fund model is allocated in this respect, according to population.

budgétaires du gouvernement provincial pour que nous puissions maintenir nos investissements dynamiques en infrastructures.

Nous avons engagé les sommes provenant du Fonds de la taxe sur l'essence pour renouveler nos infrastructures d'aqueduc et d'égouts sur une période de 10 ans, à compter de 2014.

Nous appuyons la position prise dans le document de la FCM intitulé *Les villes et les collectivités: partenaires dans l'avenir du Canada*, qui a été rédigé après l'élection fédérale de 2015; j'ai des exemplaires que je vous laisserai. Ces exemplaires sont destinés aux membres de votre Comité, évidemment.

Nous appuyons également le document de l'Association canadienne des administrateurs municipaux, l'ACAM, intitulé *Rapport sur le projet de programmes fédéraux de financement pour l'infrastructure municipale*, rédigé en mars 2016. J'en ai un exemplaire avec moi également.

Je ne ferai pas mention de tout ce qu'il y a dans ces documents. Cependant, j'aimerais vraiment souligner le fait que nous apprécions grandement le modèle utilisé pour le Fonds de la taxe sur l'essence. C'est un financement prévisible, indexé à l'inflation, qui permet à une ville d'établir ses propres priorités. Voilà qui est très important.

Nous aimerions voir les divers programmes fédéraux de financement en infrastructures être structurés comme celui du Fonds de la taxe sur l'essence.

Il est important que les critères soient clairs. Le personnel municipal doit savoir sur quoi porte chaque programme, ce qui n'a pas toujours été évident dans le passé. La Ville dispose déjà de solides mesures de contrôle financier et se soumet déjà à des vérifications, alors les programmes de financement fédéral devraient s'en remettre aux systèmes déjà en place, sans créer d'autres exigences dispendieuses.

La prévisibilité à long terme du financement est importante pour un enjeu aussi significatif. Les municipalités sont, comme tout autre échelon gouvernemental, les mieux placées pour prendre les décisions qui les concernent. Nous encourageons les autres paliers gouvernementaux à donner des orientations sur ce qui est le mieux pour notre communauté, mais nous ne les obligeons pas. Cela dit, nous avons besoin de votre aide sur le plan du financement.

Nous devrions pouvoir choisir les projets qui ont un sens pour nous, pourvu que nous respections le calendrier du programme.

Une municipalité ne devrait pas être pénalisée pour sa bonne gestion. La Ville de Fredericton préfère un modèle selon lequel les municipalités reçoivent les fonds en fonction de sa population, et non de l'état lamentable ou non de ses infrastructures. Nous voyons à gérer nos problèmes et ne devrions jamais être pénalisés pour avoir été prévoyants dans ce dossier. Le modèle du Fonds de la taxe sur l'essence attribue les fonds de cette façon, selon la population.

In closing, we appreciate this opportunity for input, either as an individual municipality or through our associations, the FCM or CAMA. The infrastructure funding programs are important to us, and we would appreciate further opportunities for input. Thank you very much.

Dennis O’Keefe, Mayor, City of St. John’s: Thank you, Mr. Chair and senators and ladies and gentlemen, and I bring you greetings from the oldest community in North America, the City of St. John’s. I’m delighted to be here today to speak to you about the important financial issues that confront all of our cities.

We are a city of 110,000 people. We serve a metropolitan area of a little over 200,000 people, and, within another few short years, half of the population of Newfoundland and Labrador will live in the St. John’s metropolitan area.

We have a strategic plan, and we have a 10-year capital works plan that amounts to \$1.25 billion. One of the things that we highlight in our strategic plan is fostering a culture of cooperation — a culture of partnerships, if you wish. One of those partners, of course, would be our federal government. Another would be the provincial government, and private partnerships in addition to that.

We have some very, very good MPs in this partnership. Our local members of Parliament include Seamus O’ Regan, Nick Whelan, Minister Foote. We have some wonderful senators, one of whom is here today, Senator Marshall. All of these individuals we meet with or talk with on a regular basis, asking their advice and asking for their cooperation. We’ve also received many communications from the Prime Minister’s Office on a whole range of issues, and we value the open relationship we have with the Government of Canada.

Having said that, I will outline four concerns that we have as a city and that I would like to bring to this table today. One is the challenge that we face to go to a secondary wastewater treatment plant by 2020. Another is the importance of infrastructure priorities, as well as the need for consideration when it comes to cost overruns and the importance of flexibility when it comes to projects and the dates.

We are required, by 2020, to go to a secondary wastewater treatment plant — we currently have a primary treatment plant — and the cost of that project will be \$200 million. The annual budget of the City of St. John’s is \$300 million, so obviously we will need partnerships to do that project.

We have a number of options. One is including the wastewater project as an eligible project under the national infrastructure component of the New Building Canada Fund. Another option would be to increase the size of the provincial-territorial infrastructure component of the New Building Canada Fund.

Pour terminer, nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de participer, que ce soit en tant que municipalité ou membres de nos associations, la FCM ou l’ACAM. Les programmes de financement des infrastructures sont importants pour nous, et nous souhaiterions avoir encore l’occasion de nous exprimer à ce sujet. Merci beaucoup.

Dennis O’Keefe, maire, Ville de St. John’s : Merci, Monsieur le Président, sénateurs, mesdames et messieurs, et salutations de la part des citoyens de la plus vieille communauté de l’Amérique du Nord, la ville de St. John’s. Je suis ravi d’être ici aujourd’hui pour vous parler des importants problèmes financiers que vivent toutes nos villes.

Nous sommes une ville de 110 000 habitants. Nous desservons une région métropolitaine d’un peu plus de 200 000 personnes et, d’ici quelques années, la moitié de la population de Terre-Neuve-et-Labrador vivra dans la région métropolitaine de St. John’s.

Nous nous sommes dotés d’un plan stratégique, ainsi que d’un plan décennal des travaux d’immobilisation qui s’élève à 1,25 milliard de dollars. L’un des points importants de notre plan stratégique est de favoriser une culture de coopération — une culture de partenariats, si vous préférez. L’un de ces partenaires serait, bien sûr, notre gouvernement fédéral. Un autre serait le gouvernement provincial, puis les partenariats privés.

Nous sommes en partenariats avec d’excellents députés. Nos représentants locaux au Parlement sont notamment Seamus O’Regan, Nick Whelan et la ministre Foote. Nous avons de merveilleux sénateurs, dont l’un est ici aujourd’hui, la sénatrice Marshall. Toutes ces personnes que nous côtoyons et à qui nous parlons régulièrement pour obtenir leurs conseils et leur collaboration. Nous avons également reçu de nombreuses communications du Bureau du premier ministre sur une foule de questions, et nous apprécions la relation ouverte que nous avons avec le gouvernement du Canada.

Cela dit, nous avons quatre préoccupations en tant que ville et j’aimerais vous en faire part aujourd’hui. La première est le défi de nous doter d’une station de traitement secondaire des eaux usées d’ici 2020. La deuxième est l’importance des priorités en infrastructure, ainsi que la nécessité d’en tenir compte en présence d’un dépassement des coûts, et l’importance de faire preuve de souplesse lorsqu’il s’agit de projets et de dates.

Nous sommes tenus, d’ici 2020, de disposer d’une station de traitement secondaire des eaux usées — nous avons actuellement une station de traitement primaire —, et ce projet coûtera 200 millions de dollars. Le budget annuel de la Ville de St. John’s est de 300 millions de dollars, alors nous avons manifestement besoin de partenariats pour mener ce projet.

Nous avons un certain nombre d’options. L’une d’elles consiste à présenter le projet des eaux usées en tant que projet admissible au volet des infrastructures nationales du Nouveau Fonds Chantiers Canada. Une autre option serait d’élargir la portée du volet des infrastructures provinciales-territoriales du Nouveau Fonds Chantiers Canada.

Wastewater is eligible under that fund, but the provincial government has indicated to us that the amount available isn't large enough to fund this project given the other work required around the province. They obviously can't use up the majority of the fund on one project. The other option is finding another source of funding.

The second issue is infrastructure priorities. Like Mayor O'Brien, we would like to retain control over choosing our priorities. We know what they are and we know what we need. We live where we are, so we know our environment. We would like to see this issue addressed in federal funding agreements. When federal funds are provided for municipal infrastructure projects, the city is asking that the federal government place a condition on the funding that would require the provincial government to respect the municipality's identification of priorities. We are best able to select our priorities.

The issue of cost overruns is the third one I want to bring to your attention. Funding currently provided by the federal government does not take into consideration cost overruns. Projects can span several years and economic impacts can drive changes to construction and labour costs, which can result in cost overruns. Increased flexibility to allow for the movement of funding between approved projects under the same funding source would help to alleviate this issue. As an example, one project may be over budget by \$100,000 and another project may be under budget by the same amount of money, but the flexibility currently isn't there to transfer between projects, and remaining funding can be lost even though the eligible costs exist under another approved subject.

Lastly, increased flexibility on projects and dates is required, especially in consideration of Newfoundland and Labrador and the environment and climate in which we live. As a result of that, there is a significantly reduced construction season compared to other parts of the country. Major infrastructure projects require detailed design and very significant construction work. The city makes every effort to plan projects and allocate resources according to the funding deadlines, but due to a whole variety of factors — beyond our control, quite often — the funding can expire before the projects are completed. This leaves the city responsible for funding the remainder of the project. Flexibility on project dates would allow for the completion of the project and the ability to avail of all the approved funding.

I want to thank you for inviting me here today and ask you to give very serious consideration to these issues. Thank you very much.

The Chair: Thank you very much, mayor.

Le traitement des eaux usées est admissible dans le cadre de ce fonds, mais le gouvernement provincial nous a indiqué que la somme disponible n'était pas suffisante pour financer ce projet compte tenu des autres travaux qu'il faut faire dans la province. Il ne peut évidemment pas consacrer la majorité des fonds à un seul projet. L'autre option est de trouver une autre source de financement.

Notre deuxième préoccupation concerne les priorités en infrastructures. Comme le maire O'Brien, nous aimerions garder le contrôle du choix de nos priorités. Nous les connaissons et nous savons ce dont nous avons besoin. Nous vivons dans notre ville et connaissons notre milieu. Nous aimerions que cette question soit abordée dans les accords de financement fédéral. Lorsque des fonds fédéraux sont investis dans des projets d'infrastructures municipales, la ville demande à ce que le gouvernement fédéral prévoie une condition pour le financement qui exigerait que le gouvernement provincial respecte les priorités cernées par la municipalité. Nous sommes les mieux placés pour choisir ces priorités.

La question du dépassement des coûts est la troisième préoccupation que je voulais porter à votre attention. Le financement versé actuellement par le gouvernement fédéral ne tient pas compte des dépassements de coûts. Les projets peuvent s'échelonner sur plusieurs années, et les incidences économiques peuvent provoquer des changements dans les coûts de construction et de main-d'œuvre, entraînant ainsi un dépassement des coûts. Une plus grande souplesse pour permettre le déplacement des fonds entre les projets approuvés dans le cadre de la même source de financement contribuerait à régler cette question. Par exemple, si un projet a dépassé son budget de 100 000 \$ et un autre dispose encore d'une somme équivalente dans son budget, nous ne disposons actuellement pas de la souplesse nécessaire pour transférer les fonds d'un projet à l'autre, et les sommes qui restent peuvent être perdues, même si un autre projet approuvé a des coûts admissibles.

Enfin, notre dernière préoccupation est la nécessité d'accroître la souplesse dans les projets et les dates, compte tenu surtout du milieu et du climat dans lesquels nous vivons à Terre-Neuve-et-Labrador. En raison du climat, notre saison de construction est beaucoup moins longue que celle des autres régions du pays. Les grands projets d'infrastructure nécessitent une conception détaillée et des travaux de construction très importants. La ville consent tous les efforts possibles pour planifier les projets et y accorder les ressources en respectant les délais de financement, mais en raison d'une foule de facteurs — que nous ne maîtrisons souvent pas —, il arrive que le financement expire avant que les projets ne soient terminés. La ville se retrouve donc à devoir financer le reste du projet. Un degré de souplesse dans le calendrier de projet nous permettrait de terminer le projet et de profiter de tous les fonds approuvés.

Je tiens à vous remercier de m'avoir invité ici aujourd'hui et je vous demande de bien vouloir examiner très attentivement ces questions. Merci beaucoup.

Le président : Merci beaucoup, monsieur le maire.

We will move on now to Mr. Johnson. I see you have a brick that you have given us, which is very impressive, but will you try to make sure you get through it in five minutes, please?

Jason Johnson, City Manager, City of Victoria: Absolutely. Good morning, Mr. Chair and honourable senators and staff. I'd like to extend greetings on behalf of Mayor Helps and our entire city council, and thank you for the invitation to provide the City of Victoria's views on the federal infrastructure funding program. I'm Jason Johnson, City Manager for the City of Victoria, British Columbia's capital city, and I'm joined by Susanne Thompson, our superb Director of Finance. Mayor Lisa Helps sends her regrets, but she is currently on a trade mission to China representing the City of Victoria.

We have provided a detailed submission for your consideration. I'm not going to review that entire submission here with you, but I will leave that with you, and that brick does have some important information on behalf of the city.

We're familiar with the federal infrastructure funding program and the challenges that established urban cities like ours face in managing competing demands for capital investment and for delivering the greatest return on investment for our taxpayers.

We are appreciative of the federal investment that has been made in recent years in both Victoria and the Capital Region and the benefit it has and will continue to bring for generations to come.

We continue to encourage a bottom-up approach to our priority setting and engaging our community to determine what those priorities are.

We are pleased to see the program continue and the engagement of the municipalities in the review of the essential infrastructure funding program. Despite concerted efforts to increase funding in major capital infrastructure, smaller urban cities face a continual challenge to secure and plan funding for essential quality of life systems and assets while balancing the increasing affordability needs of our communities.

Today there are five points we would like to highlight for the Senate committee for consideration.

The first is increased opportunities for investment in bread-and-butter infrastructure to support roads, existing facilities and municipal fleets that support essential municipal services.

The second is to increase funding for roads, recognizing their role as the backbone to supporting greener, more active transportation systems, including roads and cycling.

Nous passerons maintenant à M. Johnson. J'ai vu la brique que vous nous avez remise, et elle est très impressionnante, mais pouvez-vous vous assurer de la passer en revue en cinq minutes, s'il vous plaît?

Jason Johnson, directeur municipal, Ville de Victoria : Absolument. Bonjour, monsieur le président, honorables sénateurs et employés. J'aimerais vous saluer au nom de la mairesse Helps et de tout notre conseil municipal, ainsi que vous remercier de l'invitation à exprimer le point de vue de la Ville de Victoria sur le programme fédéral de financement des infrastructures. Je m'appelle Jason Johnson, directeur municipal de Victoria, capitale de la Colombie-Britannique, et je suis accompagné de Susanne Thompson, notre merveilleuse directrice des finances. La mairesse Lisa Helps vous prie de l'excuser, mais elle fait partie d'une mission commerciale actuellement en Chine pour représenter la Ville de Victoria.

Nous vous avons remis une présentation détaillée. Je ne passerai pas en revue toute la présentation avec vous, mais je vous la laisserai, car cette brique renferme quelques renseignements très importants sur notre ville.

Nous connaissons bien le programme fédéral de financement des infrastructures et les difficultés auxquelles des villes urbaines établies comme la nôtre se butent lorsqu'il faut gérer les demandes d'investissement en immobilisations concurrentes et assurer aux contribuables le meilleur rendement des fonds publics investis.

Nous sommes très reconnaissants de l'investissement fédéral qui a été fait au cours des dernières années, tant à Victoria que dans la région de la capitale, ainsi que des retombées qu'il a eues et qu'il continuera d'avoir pour les générations à venir.

Nous privilégions toujours l'adoption d'une approche ascendante pour établir nos priorités et faire participer notre communauté au choix de ces priorités.

Nous sommes ravis de voir que le programme se poursuit et que les municipalités sont invitées à prendre part à l'examen du programme de financement des infrastructures essentielles. Malgré des efforts concertés pour accroître le financement des grands projets d'immobilisations en infrastructure, il est toujours difficile pour les petites villes urbaines de planifier et d'obtenir le financement nécessaire aux systèmes et actifs essentiels pour leur qualité de vie, tout en tenant compte des besoins croissants en accessibilité de nos communautés.

Aujourd'hui, nous aimerions soumettre cinq points à l'examen du comité sénatorial.

Le premier point est la possibilité accrue d'investir dans les infrastructures concrètes pour soutenir les routes, les installations existantes et le parc de véhicules municipaux qui assurent la prestation des services municipaux essentiels.

Le deuxième est la possibilité d'accroître le financement des routes, en reconnaissant leur rôle central pour soutenir des réseaux de transport plus actifs et plus écologiques, y compris les routes et les pistes cyclables.

Number three is to continue with the gas tax Community Works Fund. That's a program we feel works very well for our community.

The fourth is to provide greater notice of intake opportunities and grant criteria and more time to develop applications for funding. We find that the timelines that are often prescribed with the funding opportunities are too short for our community to respond in a meaningful way.

Number five is to reinforce the benefits of social procurement, and this is particularly important in the City of Victoria in terms of the social issues that we face and the infrastructure programs that we would like to move forward with.

I would like to take a brief moment to paint a picture of Victoria, as it represents dozens of similar communities across this country. Victoria is a well-established smaller city of 80,000 and serves a core city for a rich and diverse region of 350,000 people. When you think of Victoria during the day, that's 350,000 people that come in for jobs within the capital city, and then by night it's the 80,000 residents that are remaining, and it's those 80,000 taxpayers that are carrying the burden of the infrastructure that we have for our community.

Established in 1862, we have a proud history and have evolved over the years to support a variety of economic drivers ranging from technology and advanced education to tourism, government and social enterprise.

A bird's eye view overlooking our city would quickly demonstrate we are a fully built-out, compact community. With a population that is expected to grow by 25 per cent over the next 25 years, the number of construction cranes and new developments currently under way show the efforts in place to support thoughtful infill densification within 19 square kilometres of, in many cases, historic neighbourhoods and buildings and an established road network. It quickly shows the reliance we have on maintaining essential infrastructure established when Victoria first boomed close to 100 years ago.

To give you a sense of the age of infrastructure, 80 per cent of Victoria's underground systems — sewer, storm water and drinking water — are from the pre-1920s. We have a number of storm sewer pipes that are actually still constructed of wood.

As we evolve as a growing community, our reliance on rehabilitating and replacing infrastructure grows.

In closing, we believe that the federal infrastructure fund is an essential and effective program for supporting municipalities and fits with the federal government's spirit of laying the foundation for the future. We believe that the program could be strengthened in its reach by providing greater certainty and flexibility to the intake process, and established communities, like ours, would

Le troisième point est de maintenir le fonds Community Works issu de la taxe sur l'essence. Il s'agit d'un programme qui, à notre avis, fonctionne très bien pour notre communauté.

Le quatrième point est de donner plus de renseignements sur les possibilités de participation et les critères de subvention, ainsi que plus de temps pour formuler les demandes. Nous pensons que les échéances imposées aux possibilités de financement sont trop serrées pour que notre communauté puisse bien y répondre.

Le cinquième est de réaffirmer les avantages de l'approvisionnement social, et c'est particulièrement important dans la Ville de Victoria quant aux problèmes sociaux auxquels nous sommes confrontés et aux programmes d'infrastructures que nous aimerions mettre en place.

J'aimerais prendre un court instant pour dresser le portrait de Victoria, puisqu'elle est représentative d'une douzaine de collectivités semblables à travers le pays. Victoria est une petite ville bien établie de 80 000 habitants et elle sert de noyau à une région riche et diversifiée de 350 000 personnes. Quand on pense à Victoria le jour, ce sont 350 000 personnes qui se rendent dans la capitale pour leur travail, et la nuit ce sont 80 000 résidents qui y demeurent, et ce sont ces 80 000 contribuables qui portent le fardeau des infrastructures de la collectivité.

Fondée en 1862, nous avons une riche histoire et nous avons grandi à travers les années afin de soutenir une variété de moteurs économiques allant des technologies et de l'éducation supérieure au tourisme, en passant par le gouvernement et l'entreprise sociale.

Un survol de notre ville démontrerait rapidement que nous sommes une collectivité compacte, entièrement développée. Avec une population qui devrait croître de 25 p. 100 au cours des 25 prochaines années, le nombre de grues de chantier et de nouveaux développements actuellement en chantier montre les efforts déployés pour soutenir la densification intercalaire à l'intérieur d'un rayon de 19 kilomètres carrés des quartiers et bâtiments, souvent historiques, et du réseau routier en place. Cela révèle vite l'importance de maintenir les infrastructures essentielles établies lorsque Victoria a connu sa première phase d'expansion il y a près de 100 ans.

Pour vous donner une idée de l'âge des infrastructures, 80 p. 100 des systèmes souterrains de Victoria — égouts, eaux pluviales et eau potable — datent d'avant les années 1920. Nous avons encore un certain nombre de tuyaux d'égouts pluviaux en bois.

À mesure que nous changeons en tant que collectivité en croissance, il devient de plus en plus important de réhabiliter et de remplacer nos infrastructures.

Pour conclure, nous croyons que le fonds d'infrastructure fédéral est un programme essentiel et efficace pour soutenir les municipalités et qu'il correspond à la volonté du gouvernement fédéral de poser les fondations de l'avenir. Nous croyons que le programme pourrait être renforcé quant à sa portée en accordant plus de certitude et de flexibilité au processus d'appel de

benefit from a renewed focus on investing in foundational infrastructure such as roads for active transportation, and facilities and fleets needed to support smart, healthy and clean growth communities of the future.

Thank you for this opportunity and we're looking forward to your questions.

The Chair: Thank you, Mr. Johnson. Just before we start the questions, I'd like to welcome our deputy vice chair, Senator Anne Cools — thank you, senator — and Senator Raynell Andreychuk, it's very nice to see you, and, of course, Senator Grant Mitchell. So, we have everybody here. Are we ready to go? We have a list right now of, I guess, five to six people, so we will begin our questions.

Senator Marshall: I have a number of questions. I'll likely get to ask one before we move on. Mayor O'Brien and Mayor O'Keefe talked about setting their own priorities. We have had discussions in this committee previously about the process for identifying projects and the process for selecting projects for funding. Could you give us some idea as to what the process is and why you are emphasizing that you'd like to set your own priorities? I think Mayor O'Brien used the term "establish your own priorities," and I know Mayor O'Keefe indicated as a second priority that they would like to control their priorities.

Could you give us some idea as to what the process is? I know what it was 20 years ago when I worked with the provincial government, but what is it now?

Mr. O'Keefe: Mayor O'Brien has indicated I should respond to the senator from Newfoundland and Labrador first. Thank you.

Our priorities are set by our professional staff. They identify the priorities from our planning, engineering and various other departments — public works and so on. On a very professional level, they prioritize the main issues that are facing the city. We then send that list of priorities in to the provincial government. Usually, we identify the 10 that are at the top of the list, in order of priority. Then the decision is entirely up to the provincial government as to whether or not they respect our prioritization of the projects. It's not unusual, including this year, for the projects that are approved to not always reflect the order of our priorities.

Senator Marshall: How do you set your priorities? Is it a ranking?

Mr. O'Keefe: Yes.

Senator Marshall: You assign numbers to various criteria?

Mr. O'Keefe: Yes.

demandes, et les collectivités établies, comme la nôtre, auraient avantage à ce qu'on investisse avec une concentration renouvelée dans les infrastructures de base, telles que les routes pour le transport actif, et dans des installations et équipements nécessaires pour soutenir les collectivités de l'avenir et leur croissance intelligente, saine et propre.

Merci pour cette occasion, et j'ai hâte d'entendre vos questions.

Le président : Merci, monsieur Johnson. Avant de commencer avec les questions, j'aimerais souhaiter la bienvenue à notre vice-présidente, la sénatrice Anne Cools — merci, madame la sénatrice —, à la sénatrice Raynell Andreychuk, heureux de vous accueillir, et, bien sûr, au sénateur Grant Mitchell. Alors, tout le monde est là. Sommes-nous prêts à commencer? Nous avons ici une liste de, je crois, cinq ou six personnes, alors nous allons commencer nos questions.

La sénatrice Marshall : J'ai quelques questions. Je vais probablement réussir à en poser une avant que l'on continue. Les maires O'Brien et O'Keefe ont parlé d'établir eux-mêmes leurs priorités. Nous avons eu des discussions précédemment dans ce comité sur le processus pour recenser les projets et sur le processus pour sélectionner des projets pour y investir. Pourriez-vous nous donner une idée de quel est le processus et de pourquoi vous insistez à dire que vous aimeriez établir vos propres priorités? Je pense que le maire O'Brien a utilisé le terme « établir vos propres priorités », et je sais que le maire O'Keefe a mentionné comme deuxième priorité qu'ils aimeraient contrôler leurs priorités.

Pourriez-vous nous donner une idée de quel est le processus? Je sais en quoi il consistait il y a 20 ans, quand je travaillais avec le gouvernement provincial, mais qu'en est-il aujourd'hui?

M. O'Keefe : Le maire O'Brien a signalé que je devrais répondre à la sénatrice de Terre-Neuve-et-Labrador en premier. Merci.

Nos priorités sont établies par notre personnel professionnel. Ils déterminent les priorités grâce à nos services de planification, technique, et autres — travaux publics et ainsi de suite. De façon très professionnelle, ils déterminent les enjeux prioritaires auxquels la ville est confrontée. Nous envoyons ensuite cette liste de priorités au gouvernement provincial. Habituellement, nous recensons les 10 enjeux au sommet de la liste, en ordre de priorités. La décision de respecter ou non notre ordre de priorités des projets appartient ensuite entièrement au gouvernement provincial. Il n'est pas inhabituel, y compris cette année, pour les projets qui sont approuvés de ne pas toujours refléter l'ordre de nos priorités.

La sénatrice Marshall : Comment établissez-vous vos priorités? S'agit-il d'un classement?

M. O'Keefe : Oui.

La sénatrice Marshall : Vous attribuez des valeurs à différents critères?

M. O'Keefe : Oui.

Senator Marshall: Then you send it to the provincial government, and they will do whatever. Is there something further with the federal government? Does it also happen at the federal level? Or maybe there's something between the provincial and federal that you don't know about?

Mr. O'Keefe: It goes through the provincial order, not the federal order. The partnership in terms of funding will flow into and through the province, down into the different municipal communities, based upon the funding that is available and, theoretically, based upon the priorities that these communities assign. We would present a list, let's say, of 10 projects, and they would be prioritized. When the approvals come back, our Priority 2 might not even be funded, but Priority 7 might be funded.

Senator Marshall: Is Fredericton similar?

Mr. O'Brien: It would be a similar process. In the past, some of our projects we've identified may not have been selected, but in recent years that has not been the case. We're very fortunate. We prioritize all our projects the same as Mayor O'Keefe mentioned. But it's all part of our long-term fiscal plans, so we have everything identified in order of priority. We have prioritized a 20-year fiscal plan; we have a five-year forecast and a 20-year plan. As projects become available and as infrastructure funding programs get developed, we can readily select the most critical projects to tackle, as far as infrastructure deficit.

We stay in close contact with our provincial counterparts. In recent years when we identified these projects and sent them forward, they have accepted our rankings and they've been funded accordingly, according to the pool of money.

When I made my statement that they should — I might have used "must" — be adhered to, they have been in recent years. So we appreciate that.

The Chair: Could I ask Mr. McNeil maybe to answer? Could the gentlemen from Winnipeg respond to the question that Senator Marshall just asked? Then we'll go to our folks from Victoria.

Georges Chartier, Chief Asset and Project Management Officer, City of Winnipeg: Regarding prioritizing, in a way it's similar, although in the last five years, the city has been allowed to choose the projects. Whatever projects we put forward were accepted. Going back in time, it was more from a list, but more recently — five years or so — the city has been allowed to choose the projects and the funding can be at other levels of government.

La sénatrice Marshall : Ensuite, vous l'envoyez au gouvernement provincial, et ils en font ce qu'ils veulent. Y a-t-il quelque chose de plus avec le gouvernement fédéral? Est-ce aussi ainsi que ça se déroule à l'échelle fédérale? Ou peut-être qu'il y a quelque chose entre le provincial et le fédéral dont vous n'êtes pas au courant?

M. O'Keefe : Ça passe par l'administration provinciale, et non fédérale. Le partenariat, quant au financement, va passer par la province, jusqu'aux différentes collectivités municipales, en fonction des fonds disponibles, et théoriquement, en fonction des priorités établies par ces collectivités. Nous pouvons présenter une liste, disons, de 10 projets, et ils seront classés par ordre de priorité. Lorsque les approbations reviennent, notre deuxième priorité ne sera peut-être pas financée, mais notre septième peut l'être.

La sénatrice Marshall : Est-ce semblable pour Fredericton?

M. O'Brien : Ce serait un processus semblable. Par le passé, certains des projets que nous avons choisis n'ont peut-être pas été sélectionnés, mais dans les dernières années cela n'a pas été le cas. Nous sommes très chanceux. Nous classons l'ordre de priorité de nos projets comme le maire O'Keefe l'a décrit. Mais tout cela fait partie de nos plans financiers à long terme, tout est donc établi d'après un ordre de priorité. Nous avons établi les priorités sur un plan financier de 20 ans; nous avons des prévisions sur cinq ans et un plan sur 20 ans. À mesure que les projets deviennent disponibles et que des programmes de financement des infrastructures sont élaborés, nous pouvons rapidement sélectionner les projets les plus importants à entreprendre, relativement au déficit en matière d'infrastructure.

Nous gardons un contact étroit avec nos homologues provinciaux. Au cours des dernières années, lorsque nous avons déterminé ces projets et les avons transmis, ils ont accepté nos classements, et nos projets ont été financés en conséquence, en fonction de l'argent qui avait été mis de côté.

Lorsque j'ai déclaré qu'on devrait — j'aurais peut-être dû dire qu'on « doit » — s'y conformer, je précise que cela a été le cas dans les dernières années. Et nous en sommes contents.

Le président : Puis-je demander à M. McNeil, peut-être, de répondre? Est-ce que les messieurs de Winnipeg pourraient répondre à la question que la sénatrice Marshall vient tout juste de poser? Ensuite, nous donnerons la parole à nos concitoyens de Victoria.

Georges Chartier, directeur de la gestion de l'actif et des projets, Ville de Winnipeg : Pour ce qui est de l'établissement des priorités, d'une certaine manière, c'est semblable, même si, pendant les cinq dernières années, la ville a eu le droit de choisir ses projets. Peu importe les projets que nous soumettions, ils étaient acceptés. Si nous revenons en arrière, cela se faisait davantage à partir d'une liste, mais plus récemment — il y a cinq ans environ — on a le droit de choisir les projets, et les fonds peuvent être à d'autres niveaux de gouvernement.

Senator Marshall: And how do you choose your projects? Is it similar to St. John's? Is there a ranking with criteria and numbers?

Mr. Chartier: Yes, we have an asset management program that we're instituting. We've gone quite a ways with it. The government gets a 10-year view on our infrastructure, and we prioritize going forward from that. Again, it's through the asset management program, and in the end we have projects going forward from capital budget.

Our issue, though, is that we have many projects where there's a need but there isn't sufficient funding. We have many large projects — bridge projects for going over our rivers — that we don't have enough funding from our end to put them into the capital budget, and so those projects sit on the side. They're on our unfunded list. That's part of our \$7-billion infrastructure deficit. The difficulty is that we would like to do certain large projects, but there isn't sufficient funding.

Senator Marshall: If cities are using some sort of ranking system, is the ranking system the same as you move from city to city, or does each city have its own ranking with its own criteria and its own weighting? Is the same system used by everybody or does everybody have their own system?

Mr. Chartier: I can answer that: It varies from city to city. There is a very large movement in Canada that most cities are following a similar system, although we do set the criteria individually for each city. It's probably not that different from city to city, and the asset management approaches that we are following, according to the ISO standards — international standards on asset management — most cities are following in sync with that.

There are a lot more similarities than differences, I would say.

The Chair: We will move on to Victoria for an answer to that question.

Mr. Johnson: Our asset management plans identify recommended funding levels and priorities on a conditional assessment. It ends up in our 20-year financial plans so that we can make recommendations to council.

Like the City of Winnipeg, there are a number of projects we've got that remain unfunded simply because the taxpayer can't be burdened with all those responsibilities. The council then has to rank based on a priority or risk assessment in terms of what priorities reach the top. For instance, we have a fire hall that needs replacing, and we have a recreation facility, our Crystal Pool and Fitness Centre that was built in the 1960s, that needs to

La sénatrice Marshall : Et comment choisissez-vous vos projets? Est-ce similaire à ce qui se fait à St. John's? Y a-t-il un classement, avec des critères et une numérotation?

M. Chartier : Oui, nous avons un programme de gestion des biens, que nous sommes en train d'instituer. Nous avons fait un bon bout de chemin avec ce programme. Le gouvernement obtient un aperçu sur 10 ans de notre infrastructure, et nous établissons nos priorités futures à partir de cela. Encore une fois, c'est par l'intermédiaire du programme de gestion des biens et, à la fin, nous avons des projets pour l'avenir qui sont tirés du budget d'investissement.

Notre problème, cependant, est que nous avons de nombreux projets où l'on peut dire que le besoin est là, mais pas le financement nécessaire. Nous avons de nombreux grands projets — des projets de ponts pour traverser nos cours d'eau — pour lesquels nous n'avons pas suffisamment de fonds, de notre côté, pour les affecter à notre budget d'investissement, ce qui fait que ces projets sont mis de côté. Ils font partie de la liste des projets sans financement. Cela fait partie de notre déficit en matière d'infrastructures de 7 milliards de dollars. Nous aimerions mener certains grands projets, mais la difficulté est qu'il n'y a pas assez de fonds.

La sénatrice Marshall : Si les villes utilisent un certain type de système de classement, ce système de classement est-il le même d'une ville à l'autre, ou au contraire, chaque ville a son propre classement, avec ses propres critères et sa propre pondération? Le même système est-il utilisé par tout le monde ou tout le monde a son propre système?

M. Chartier : Je peux répondre à cela. Cela varie d'une ville à l'autre. Il existe un mouvement très vaste au Canada qui fait en sorte que la plupart des villes suivent un système similaire, mais, en fait, pour chaque ville, on établit des critères individuellement. Ce n'est probablement pas tellement différent d'une ville à l'autre, et les approches par gestion des biens que nous suivons, en nous conformant aux normes ISO — les normes internationales en matière de gestion des biens —, la plupart des villes les suivent au diapason.

Il y a bien plus de similarités que de différences, je dirais.

Le président : Nous passons à Victoria pour une réponse à cette question.

M. Johnson : Nos plans de gestion des biens établissent des recommandations sur les niveaux et les priorités de financement dans une évaluation de l'état des biens. Cela se retrouve dans nos plans financiers sur 20 ans pour que nous puissions faire des recommandations au conseil.

Comme c'est le cas pour la Ville de Winnipeg, un certain nombre de projets que nous avons demeurent sous-financés, simplement parce que le contribuable ne peut pas porter le fardeau de toutes ces responsabilités. Le conseil doit ensuite établir un classement en fonction d'une évaluation des priorités ou des risques pour déterminer les priorités qui apparaîtront au sommet de la liste. Par exemple, nous avons un poste de pompiers

be replaced. When ranking and looking at those two facilities, considering we're in an earthquake zone and are looking at a fire hall that isn't seismically adequate to withstand an earthquake event, that is a priority that rises to the top, while understanding that recreation is an important asset of the community as well.

Those are our major funding opportunities that come forward to council, and they rank those based on risk assessment and the asset management plans in place.

In terms of consistency, each city looks at that a bit independently. I wouldn't say there are common criteria, but there is a common framework that moves forward in the asset management plans. The PSAB that was mentioned earlier is a part of that as well.

Senator Marshall: Is my time up?

The Chair: For now. We will have you back for round 2.

[Translation]

Senator Dagenais: Usually, I'm not on this committee. I'm replacing Senator Eaton. However, I have a concern. When I was president of the Association des policières et policiers provinciaux du Québec, I was heavily involved in the police officers' employment contracts with the cities. At the time, the federal government provided a \$500 million budget. Quebec received \$90 million of that amount.

The Quebec government intervened and divided the funds according to the size of the cities. I understand that, when money is distributed across the provinces, it's not necessarily based on the order of priorities you mentioned. Do you think this style of governance is a problem? The federal government funds go through the provincial government. Once the funds are transferred to the municipalities, needs haven't necessarily been met. What do you think of this style of governance?

[English]

The Chair: Can we start with Victoria on that one?

Mr. Johnson: I think, for Victoria, we have a little bit of a different situation. Our police is funded directly through our budget, so our budget funds \$32 million to the Victoria PD. and that is requisitioned directly from the taxpayers. So, in terms of dealing with the province, we don't.

qui a besoin d'être remplacé et notre Crystal Pool and Fitness Centre, une installation récréative construite dans les années 1960 qui doit être remplacée. Lorsque nous établissons un classement et examinons ces deux installations, étant donné que nous sommes dans une zone propice aux tremblements de terre et qu'il s'agit d'un poste de pompier qui n'est pas adéquat sur le plan sismique et ne peut pas résister à un tremblement de terre, nous avons là une priorité qui se place au sommet de la liste, même si nous comprenons que les activités récréatives sont aussi un bien important pour la communauté.

Voilà nos principales possibilités de financement qui sont présentées au conseil, qui les classe en fonction de l'évaluation des risques et des plans de gestion des biens qui sont en place.

Pour ce qui est de l'uniformité, chaque ville examine cela un peu indépendamment. Je ne dirais pas qu'il y a des critères communs, mais il y a un cadre commun qui parcourt les plans de gestion des biens. Le CCSP, qui a été mentionné plus tôt, fait aussi partie de cela.

La sénatrice Marshall : Mon temps de parole est-il écoulé?

Le président : Pour le moment. Vous serez parmi nous pour la deuxième série de questions.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Habituellement, je ne siège pas à ce comité. Je remplace la sénatrice Eaton. Toutefois, j'ai une question qui me préoccupe. Lorsque j'étais président de l'Association des policières et policiers provinciaux du Québec, j'étais intimement lié aux contrats de travail des policiers avec les villes. À l'époque, le gouvernement fédéral avait octroyé une enveloppe de 500 millions de dollars. De cette somme, le Québec avait reçu 90 millions de dollars.

Le gouvernement du Québec est alors intervenu et a réparti les fonds selon la taille des villes. Je comprends que lorsque l'argent est distribué à l'échelle provinciale, ce n'est pas forcément selon l'ordre des priorités que vous avez mentionnées. Croyez-vous que ce style de gouvernance pose problème? Les fonds provenant du gouvernement fédéral transitent par le gouvernement provincial et une fois qu'ils sont transférés aux municipalités, les besoins ne sont pas nécessairement comblés. Que pensez-vous de ce style de gouvernance?

[Traduction]

Le président : Pouvons-nous commencer par Victoria pour cette question-là?

M. Johnson : Je pense que, pour Victoria, la situation est un petit peu différente. Nos services de police sont financés directement à même notre budget, alors notre budget finance le service de police de Victoria à la hauteur de 32 millions de dollars, et c'est demandé directement aux contribuables. Alors, pour ce qui est de transiger avec la province, nous ne le faisons pas.

The Chair: The senator is trying to tie the argument from a police situation to an infrastructure situation.

[Translation]

If I understand correctly, Senator, he is using an example of the provincial government's involvement in the infrastructure context.

[English]

If I understand correctly, the senator is using the example of a police situation but trying to gauge the involvement of the provincial government with the municipality. How does that affect you in infrastructure decision making?

Susanne Thompson, Director of Finance, City of Victoria: As Mr. Johnson outlined a little bit earlier, I do believe we have perhaps a different situation than other provinces. Very little funding actually comes through the province to the City of Victoria. We do grant applications for specific projects that are quite often the Building Canada Fund, which is, of course, joint between Canada and the province of B.C., but very little actually gets sent to the city, as outlined for the police example that was just mentioned.

Mr. O'Keefe: I think the senator has described the situation which exists, at least in Newfoundland and Labrador and in St. John's. The funding is usually tripartite, and it's shared by the federal, provincial and municipal levels of government. Routinely, in a given year, council will always approve the list, and the list, as approved by council, will then go to the provincial government. The provincial government, based upon the funding, may be able to fund four, let's say, of the ten projects. They could be any of the 10, so Priorities 2, 6, 7 and 8 may get approval, whereas what we're saying is it should be 1, 2, 3 and 4.

The Chair: It should be your priorities.

Mr. O'Keefe: Exactly.

Mr. O'Brien: Our situation is very similar, Mr. Chair. When a program is identified in the funding amount that would be allocated to the City of Fredericton as identified, we're quite readily able to select the projects that would meet that criteria based on our list. It may not be 1, 2 and 3, but it will be 1, 3 and 4, so we're still satisfied that way.

As far as funding coming to the province and through to the municipality, and maybe not flowing directly, that's not an issue.

In the past, with projects that I can't readily recall, I know there have been times that funding may have been allocated to the province and what we thought the Fredericton region's share would be didn't flow that way but went somewhere else for other

Le président : Le sénateur tente d'établir un lien dans l'argumentation en partant d'une situation qui touche le service de police pour se transposer à une situation qui touche l'infrastructure.

[Français]

Si je comprends bien, sénateur, il s'agit de donner un exemple de l'implication du gouvernement provincial dans le contexte des infrastructures.

[Traduction]

Si j'ai bien compris, le sénateur utilise l'exemple d'une situation touchant le service de police, mais il tente d'évaluer l'engagement du gouvernement provincial auprès de la municipalité. Comment cela vous influence-t-il dans vos prises de décisions en matière d'infrastructure?

Susanne Thompson, directrice des finances, Ville de Victoria : Je crois, comme M. Johnson l'a souligné un petit peu plus tôt, que nous avons peut-être une situation différente de celle des autres provinces. En fait, très peu de fonds pour la Ville de Victoria proviennent de la province. Nous faisons des demandes de subvention pour des projets précis, assez souvent auprès du Fonds Chantiers Canada, qui, évidemment, est un fonds commun du Canada et de la province de Colombie-Britannique, mais très peu d'argent, en fait, est versé à la Ville, comme l'a indiqué l'exemple du service de police mentionné à l'instant.

M. O'Keefe : Je crois que le sénateur a décrit la situation qui prévaut, du moins à Terre-Neuve-et-Labrador et à St. John's. Le financement est généralement tripartite; il est partagé par les paliers fédéral, provincial et municipal. Régulièrement, au cours d'une année donnée, le conseil approuve toujours la liste qui est ensuite acheminée au gouvernement provincial. Le gouvernement provincial, selon le financement, peut être en mesure de financer, disons, quatre des 10 projets. Il peut s'agir de n'importe lequel des 10, donc les priorités 2, 6, 7 et 8 peuvent être approuvées; ce que nous disons c'est qu'elles devraient être les priorités 1, 2, 3 et 4.

Le président : Voilà ce que devraient être vos priorités.

M. O'Keefe : Exactement.

M. O'Brien : Notre situation est très semblable, monsieur le président. Lorsqu'un programme est visé par un montant de financement devant être alloué à la Ville de Fredericton, par exemple, nous sommes en mesure de sélectionner assez facilement les projets qui répondent à ces critères en fonction de notre liste. Il est possible qu'au lieu des priorités 1, 2 et 3, il s'agisse des priorités 1, 3 et 4, mais cela nous satisfait tout de même.

En ce qui concerne le fait que le financement soit envoyé par la province à la municipalité, mais sans être acheminé directement peut-être, ce n'est pas un problème.

Dans le passé, sur des projets dont le nom m'échappe en ce moment, je sais qu'il y a eu des situations où le financement a pu être alloué à la province, mais qu'il n'a pas été accordé selon ce que nous pensions être la part de la région de Fredericton; l'argent

reasons beyond my decision making abilities. Or, it could be held up for a year while everything was being pooled for, maybe, another specific project.

Those days seem to be in the past, and in recent years, through my lens, project money that's supposed to be allocated to the Fredericton region through a federal-provincial program has been flowing through, so that's been very good.

The Chair: Could we have some feedback from Mr. McNeil or Mr. Chartier on that particular question in terms of the influence and relationship with the province?

Mr. Chartier: We have been able to work through the province in the last while. Flexibility has been given to the city to choose the priority, and whatever projects that we wanted to put forward, it was through our own initiative and our own planning that we were able to choose them. The province has gone along with whatever list we have put forward. There were more issues going back 10 years or so but I would say that in the last five years, it has been very good.

Senator Mitchell: Thank you to all of you for your presentations. I'm interested in several issues. The bulk of infrastructure is, of course, physical — well, I guess all infrastructure is in some sense physical, but traditionally, it's roads and sewage and all of those things you need for basic services and functioning. It's interesting to note that St. John's has, as a selected project, a core sciences facility, which intrigues me because it seems to me as we try to create an economy of the future, we need to be looking at infrastructure differently. Here is St. John's, maybe ahead of the curve, with a core science facility. Was that chosen as a priority because it reflects a different kind of vision for your city as an intellectual and science centre?

Mr. O'Keefe: It is the vision of Memorial University of Newfoundland and Labrador. They would set that priority, and it would be their priority, but considering that the city is branding itself as a City of Ocean Excellence, we would support the university in taking on projects like that. That's very important for the province.

Senator Mitchell: So, it was one of the selected priorities for your city?

Mr. O'Keefe: No. It would have been a priority of Memorial University. Municipal priorities would be different.

Senator Mitchell: So you would be getting infrastructure funding in addition to that funding. The chart I'm looking at is somehow selective in that regard.

est allé ailleurs pour d'autres raisons indépendantes de mes pouvoirs décisionnels. Ou bien, il pouvait être retenu pendant un an, le temps de tout mettre en commun pour, peut-être, un autre projet particulier.

Mais tout cela semble être dans le passé, et au cours des dernières années, selon ce que j'ai pu constater, l'argent de projets qui est censé être alloué à la région de Fredericton dans le cadre d'un programme fédéral-provincial nous est parvenu, ce qui est très bien.

Le président : Est-ce que monsieur McNeil ou monsieur Chartier pourrait formuler quelques commentaires sur cette question particulière en ce qui a trait à l'influence et aux relations avec la province?

M. Chartier : Nous avons été en mesure de travailler un peu partout dans la province ces derniers temps. La Ville a reçu la marge de manœuvre nécessaire pour choisir la priorité, et, quels que soient les projets que nous voulions mettre de l'avant, c'est grâce à notre propre initiative et nos efforts de planification que nous avons pu les choisir. La province a accepté toutes les listes que nous avons proposées. Nous avons connu plus de difficultés il y a environ 10 ans, mais je dirais que depuis cinq ans, tout va très bien.

Le sénateur Mitchell : Je vous remercie tous pour vos exposés. Plusieurs questions m'intéressent. La majeure partie de l'infrastructure est, bien sûr, physique — je suppose que toutes les infrastructures sont, dans un certain sens, physiques, mais traditionnellement, il s'agit des routes et des systèmes de traitement des eaux usées et toutes ces choses dont nous avons besoin pour les services et le fonctionnement de base. Il est intéressant de souligner que St. John's a choisi un projet de centre de sciences fondamentales, ce qui m'intrigue parce qu'il me semble, qu'alors que nous essayons de créer une économie de l'avenir, nous devrions avoir une perception différente des infrastructures. Et voici St. John's, qui pourrait bien être en avance sur son temps, avec un centre de sciences fondamentales. Ce projet a-t-il été choisi comme une priorité parce qu'il représente un autre type de vision pour votre ville, c'est-à-dire comme centre d'activités intellectuelles et scientifiques?

M. O'Keefe : C'est la vision de l'Université Memorial de Terre-Neuve-et-Labrador. Ils ont établi cette priorité et c'est leur priorité, mais compte tenu du fait que la ville se présente comme une ville océanique d'excellence, nous appuyons l'université lorsqu'elle propose des projets comme celui-là. Cela est très important pour la province.

Le sénateur Mitchell : C'est donc l'une des priorités choisies pour votre ville?

M. O'Keefe : Non, c'est une priorité de l'Université Memorial. Les priorités municipales sont différentes.

Le sénateur Mitchell : Donc, vous obtiendriez un financement pour l'infrastructure, en plus de ce financement. La figure que je regarde est en quelque sorte sélective à cet égard.

Mr. O'Keefe: None of that money would flow through the city or from the city to the university.

Senator Mitchell: But you're not unhappy with that. Would you rather have had that money come to something else?

Mr. O'Keefe: From a provincial perspective, I think it's wonderful, yes. It's building the future.

Senator Mitchell: My second question concerns climate change mitigation and the pressures of climate change. At least two of your cities are right on the ocean. You have port facilities, and there is actually a national security implication for rising oceans and port facilities. Is that getting factored more and more into your particular considerations? I mean all communities, but particularly the oceanside communities.

Mr. O'Brien: In our municipality, we've identified that as a critical issue. We're on the Saint John River, 60 miles from the ocean, so the rising tide is not, per se, the same issue with us, but extreme weather conditions and water issues have been identified. We have begun aggressively redoing our storm water systems to handle what used to be one-in-100-year floods. We've designed that with one-in-100-year capacity, plus 20 per cent, so we've been aggressively using a lot of our infrastructure funding and some of our projects are identified for that particular reason, especially if it is an aged system.

We have spent a lot of time and effort to redo a lot of our wastewater in the city to manage that runoff and mitigate runoff conditions so it doesn't even get to the storm water. New subdivisions have retention ponds and attenuation ponds so it doesn't even get to the system; we're trying to design them like that.

So yes, it's a critical issue and it costs a lot of money to retrofit old systems and design new ones so that you don't run into these considerations.

Regarding your first question on the green economy, one of the things I think the City of Toronto, or Ontario, has is legislation where municipalities have some responsibility for social housing. We don't, but there's a tremendous need in every municipality, certainly the bigger cities, for dealing with affordable housing and social issues, and I know there's funding going towards the retrofit of the existing, affordable housing units so that they become more energy efficient so that co-ops and non-profits can maintain the systems that they have in place and not have to put more people on the street.

M. O'Keefe : Aucune partie de cet argent ne serait acheminée par la ville ou de la ville à l'université.

Le sénateur Mitchell : Mais cela ne vous déplaît pas. Auriez-vous préféré que cet argent soit alloué à autre chose?

M. O'Keefe : Du point de vue de la province, je crois que c'est merveilleux, oui. Cela prépare l'avenir.

Le sénateur Mitchell : Ma deuxième question concerne la lutte contre les changements climatiques et les problèmes qu'ils entraînent. Au moins deux de vos villes sont bordées directement par l'océan. Vous avez des installations portuaires et la hausse du niveau des océans pose un risque de sécurité nationale pour les installations portuaires. Est-ce que vous prenez cela de plus en plus en considération? Je veux dire toutes les collectivités, mais surtout les collectivités vivant en bordure de l'océan.

M. O'Brien : Dans notre municipalité, cela a été soulevé comme un problème critique. Nous sommes sur les berges de la rivière Saint-Jean, à 60 milles de l'océan; la marée montante ne pose pas, en soi, le même problème pour nous, mais les conditions météorologiques extrêmes et les problèmes d'eau ont été soulevés. Nous avons entrepris de revoir sérieusement nos réseaux de collecte des eaux pluviales pour qu'ils soient en mesure de résister aux inondations qui, autrefois, ne se produisaient qu'une fois tous les 100 ans. Nous les avons conçus pour être en mesure de résister aux inondations à récurrence de 100 ans, plus 20 p. 100; nous avons donc utilisé une grande partie du financement consacré aux infrastructures et certains de nos projets ont été créés pour cette raison, surtout si le réseau visé est vieux.

Nous avons consacré beaucoup de temps et d'efforts à la réfection d'un grand nombre de réseaux de collecte des eaux usées de notre ville pour gérer ces crues et les atténuer de manière à ce qu'elles ne se rendent même pas aux réseaux de collecte des eaux pluviales. Les nouveaux lotissements sont dotés de bassins de rétention et de bassins d'atténuation de manière à ce que l'eau ne se rende même pas au réseau; nous essayons de les concevoir de cette façon.

Alors oui, c'est une question cruciale, et la réfection des anciens réseaux et la conception de nouveaux réseaux permettant d'éviter ces problèmes coûtent beaucoup d'argent.

En ce qui concerne votre première question sur l'économie verte, je pense que l'une des choses dont la Ville de Toronto, ou l'Ontario, dispose est une loi selon laquelle les municipalités ont une certaine responsabilité quant au logement social. Ce n'est pas notre cas, mais il y a un besoin énorme dans chacune des municipalités, certainement dans les plus grandes villes, en ce qui a trait aux logements abordables et aux questions sociales, et je sais qu'il existe du financement visant la modernisation des logements abordables existants afin de les rendre plus écoénergétiques afin que les coopératives et les organismes sans but lucratif puissent conserver les systèmes qu'ils ont mis en place et ne soient pas contraints de mettre plus de personnes à la rue.

We're dealing with that right now in the city. How do we get a greater social conscience in the city, although it's not our mandate? All of our funding comes through water and sewer revenue, which is supposed to be even, or municipal taxes. We don't have the funding mechanism to put into social issues or affordable housing, although I have chaired a committee for years on that very issue and bring all the non-profits together in the city, and we try to move forward, move the ball down the field. But there's continuing pressure on municipalities to get into this critical issue. One way that you can keep the pressure off of municipalities is with the funding that's coming right now to assist on the affordable housing and retrofits.

Green economy, yes. We're a university city as well, and we're in the midst right now of developing a renewable energy strategy for our city and where that will take us. The immediate goal is to put some projects up where we can identify to the citizens that we take it seriously and do a solar project or a wind project, but the long-term goal is to grow the economy through the university, to bring research dollars, to bring private-sector money into projects, into the community. But we need the federal initiatives to help us drive that. If you spend a bit of money up front and develop the business sector, the tax revenue will come and the people will come. So we're very appreciative of that. But those are obviously priority areas as well, other than just basic infrastructure.

The Chair: Thank you, mayor. Let's go to Winnipeg. I know you folks are not on the sea, but you have had some major issues in terms of the Red River and flooding over the years and very recently, so maybe you can make a comment on the question that was brought up, please.

Mr. McNeil: Certainly. Climate change is very much a concern for Winnipeg and for the province of Manitoba. The Red River has been a highlight for many years. In fact, I was with the city when we fought the 1997 flood, which eventually led to the expansion of the floodway. Thank you to the provincial and federal governments for funding that.

We've seen climate change affect all corners of the province and all of our river systems. It has affected the rural areas as well as the City of Winnipeg. The rivers are a problem, but also part of it is snow-melt runoff and also rainstorms in the summertime. We've had to change our criteria or our standards. What used to be a 10-year return flood is now a 5-year return event, and so what's impacted our infrastructure in terms of pumping stations, in terms of dyking systems and, for the province and the rural

Nous sommes confrontés à ce problème en ce moment dans la ville. Comment pouvons-nous faire augmenter la conscience sociale dans la ville, bien que cela ne fasse pas partie de notre mandat? Tout notre financement provient des taxes d'eau et d'égout, qui sont censées simplement couvrir les dépenses, et des taxes municipales. Nous ne disposons pas de mécanisme de financement pour les questions sociales ou le logement abordable, mais j'ai présidé un comité pendant des années sur cette question précise et le regroupement de tous les organismes sans but lucratif dans la ville, et nous essayons d'avancer, de déplacer le ballon plus loin sur le terrain. Mais les municipalités sont continuellement contraintes d'aborder cette question cruciale. Une des façons de ne pas soumettre les municipalités à ces contraintes est d'accorder un financement dès maintenant pour appuyer le logement abordable et les rénovations.

L'économie verte, oui. Nous sommes aussi une ville universitaire, et nous sommes en train d'élaborer une stratégie d'énergie renouvelable pour notre ville pour voir où cela va nous mener. L'objectif immédiat est de démarrer certains projets là où nous pouvons démontrer aux citoyens que nous prenons cela au sérieux et de lancer un projet d'énergie solaire ou d'énergie éolienne, mais l'objectif à long terme est de faire croître l'économie par l'entremise de l'université, afin d'obtenir des fonds de recherche et d'attirer l'argent du secteur privé dans des projets, dans la collectivité. Mais nous avons besoin des initiatives du gouvernement fédéral pour nous aider à atteindre ces objectifs. Si vous dépensez un peu d'argent au préalable et que vous développez le secteur des affaires, les recettes fiscales suivent et les gens viennent. Et nous en sommes très reconnaissants. Mais il s'agit évidemment de secteurs prioritaires également, différents des simples infrastructures de base.

Le président : Merci, monsieur le maire. Rendons-nous à Winnipeg. Je sais que vous ne vivez pas près de la mer, mais vous avez connu quelques problèmes sérieux avec la rivière Rouge et les inondations au fil des ans et tout récemment; alors pourriez-vous faire un commentaire sur la question qui a été soulevée, s'il vous plaît.

M. McNeil : Certainement. Le changement climatique est une préoccupation majeure pour Winnipeg et la province du Manitoba. La rivière Rouge a été un sujet chaud depuis de nombreuses années. En fait, je travaillais pour la municipalité lorsque nous avons été touchés par l'inondation de 1997, qui a finalement donné lieu à l'agrandissement du canal d'évacuation des crues. Nous remercions les gouvernements fédéral et provincial d'avoir financé ces travaux.

Nous avons vu les conséquences des changements climatiques aux quatre coins de la province et dans l'ensemble de notre réseau hydrographique. Ils ont touché les zones rurales, ainsi que la ville de Winnipeg. Les rivières posent un problème, mais également les ruissellements dus à la fonte des neiges et les pluies torrentielles en été. Nous avons été contraints de changer nos critères ou nos normes. Ce qui était une inondation à récurrence de 10 ans est maintenant un événement à récurrence de 5 ans; cela a donc eu

communities, diversion systems or changing flood-proofing, flood plain criteria. So there are a lot of impacts to Manitoba, not just the City of Winnipeg, as a result of climate change.

The Chair: Thank you. Victoria?

Mr. Johnson: Thank you. Yes, climate change is a significant concern for the City of Victoria. One of the events that we deal with quite frequently is significant weather change or weather events. Actually, this last weekend, there were three separate storms that came in and brought significant rainfall, and, really, what it highlights for us is the upgrades that we need to do to our storm water systems in order to make them adequate to deal with these upcoming events that are happening on a frequent basis.

Also, sea-level change. The Capital Regional District has looked at our existing built-out community, looking at what sea-level change will mean to our residents that are currently within what could be sea-level change and what the impact could be, significantly, on our community.

I know the question was asked in terms of ports and what we're doing, obviously, as a port city. One of the significant funding challenges that we've got is re-doing our Belleville terminal. It's the entry point for a lot of visitors, their first entry point to Canada, and that current terminal, when they clear customs, is ATCO trailers. So we're looking to change that so that it enhances the ability, when Americans or other tourists enter the country, to put forward the capital city and have an experience that leaves a memory of what Canada should be, and we don't believe that that's ATCO trailers.

So we've been pushing that forward as an infrastructure project through both the federal and provincial governments, and that remains a priority in terms of making sure that visitors to Canada receive that experience.

The Chair: Thank you very much. Just a little bit of history: when I started my professional football career, we had our first training camp outside the stadium in ATCO trailers, and so I concur that ATCO trailers are not the nicest place to be when you have 10,000 flies.

Senator Mitchell: Being from Alberta, I want to put in a plug for ATCO, but I get it. It is interesting, just to summarize, that, more and more, climate change is becoming an economic demand. All these years, we've said that dealing with it would

des conséquences sur notre infrastructure, dont les stations de pompage, les systèmes de digues et, pour la province et les collectivités rurales, les systèmes de dérivation ou la protection contre les inondations et les critères pour les plaines inondables. Donc, les changements climatiques entraînent plusieurs conséquences sur le Manitoba, non seulement la Ville de Winnipeg.

Le président : Merci. Victoria?

M. Johnson : Merci. Oui, les changements climatiques sont une préoccupation importante de la Ville de Victoria. Parmi les événements auxquels nous sommes confrontés assez fréquemment il y a les changements de temps ou les phénomènes météorologiques. D'ailleurs, au cours du dernier week-end, il y a eu, dans la région, trois tempêtes distinctes qui ont provoqué d'importantes précipitations, et, vraiment, cela nous fait réaliser les améliorations que nous devons apporter à nos réseaux de collecte des eaux pluviales afin qu'ils puissent répondre adéquatement aux besoins durant ces événements qui se produisent fréquemment.

Il y a aussi les changements du niveau de la mer. Le Capital Regional District s'est penché sur notre collectivité existante, en regardant ce que les changements du niveau de la mer signifient pour les résidents qui vivent actuellement dans la zone qui pourrait être touchée par ces changements et ce que pourraient être les conséquences, de manière significative, sur notre collectivité.

Je sais que la question qui a été posée concerne les ports et ce que nous faisons, évidemment, en tant que ville portuaire. L'un des défis importants en matière de financement auxquels nous sommes confrontés concerne la réfection de notre gare maritime Belleville. Il s'agit du point d'entrée de nombreux visiteurs, leur premier point d'entrée au Canada, et à l'heure actuelle, ils doivent franchir la douane dans des remorques ATCO. Nous cherchons donc à changer cela afin d'améliorer notre capacité, lorsque des touristes américains ou d'un autre pays entrent au pays, à promouvoir la capitale et à leur offrir une expérience qui leur permet de garder un souvenir de ce que devrait être le Canada; et nous ne croyons pas que cela devrait être des remorques ATCO.

Nous avons donc mis cela de l'avant en le présentant comme un projet d'infrastructure aux gouvernements fédéral et provincial, et cela demeure une priorité pour faire en sorte que les visiteurs qui entrent au Canada vivent cette expérience.

Le président : Merci beaucoup. J'aimerais parler un peu de mon expérience: lorsque j'ai commencé ma carrière de football professionnel, dans le cadre de notre premier camp d'entraînement nous utilisions des remorques ATCO, à l'extérieur du stade; je suis d'accord que les remorques ATCO ne sont pas l'endroit le plus agréable lorsqu'il y a 10 000 mouches.

Le sénateur Mitchell : Étant originaire de l'Alberta, j'aimerais vanter les mérites d'ATCO, mais je comprends. Il est intéressant de constater, pour résumer, que de plus en plus, les changements climatiques deviennent un enjeu économique. Pendant des années,

hurt the economy. In fact, not dealing with it is beginning to hurt economies, and we need to get serious about doing that. So thanks for your input on that.

The Chair: Thanks, Senator Mitchell. We need to move on, just so that we can get everybody and their questions in.

Senator Mockler: I'd like to take this opportunity to follow a door that our chair has just opened. We believe, certainly, in building stronger communities and expanding affordable housing. I want to touch on that one, but, before I do that, chair, I'd like to say, in the other official language.

[Translation]

I want to congratulate Mr. O'Brien on his re-election. You can count on our full cooperation to move matters forward in Fredericton, the capital of New Brunswick. Specifically, we'll highlight the importance of infrastructure projects for the three founding groups — the Aboriginal people, the Acadians and the English — since the capital, Fredericton, is the only bilingual province in Canada.

[English]

I also like what I have heard when we talk about predictability, sustainability, flexibility and growing our economy. The question will be on affordable housing, and I would like to have your comments. When we look at building stronger communities, all Canadians need and deserve housing that is safe, adequate and affordable. If not, when affordable housing is in short supply, we see the outcry from coast to coast to coast.

Two weeks ago, the Energy Committee did a tour of Western Canada, and I want to tell you that, as we were talking about energy and the environment, they surely brought to our attention affordable housing.

That said, when affordable housing is in short supply, regardless of where we live in New Brunswick, Canada's whole economy suffers. As we've seen lately, in small and large municipalities in some parts of Canada, there is an outcry on the infrastructure deficit. I was minister of social housing in New Brunswick, and I see we have an opportunity, with the new government, to enhance and direct, in your communities, the value, and also to upgrade social housing.

My question is to you all. You have not all touched on the social housing deficit. I would like to have your comments, if you have any of those issues, and why and to what extent you're bringing it to the attention of governments.

nous avons dit que le fait de s'en occuper nuirait à l'économie. Et pourtant, c'est le fait de ne pas s'en occuper qui commence à nuire à l'économie; nous devons penser sérieusement à intervenir. Donc, merci de vos commentaires à ce sujet.

Le président : Merci, sénateur Mitchell. Nous devons poursuivre pour pouvoir entendre tout le monde et répondre aux questions.

Le sénateur Mockler : J'aimerais profiter de l'occasion pour aborder une question que notre président vient de soulever. Nous croyons certainement en l'importance de bâtir des communautés plus solides et d'offrir plus de logements abordables. J'aimerais en dire davantage à ce propos, mais auparavant, j'aimerais dire quelques mots dans l'autre langue officielle.

[Français]

J'aimerais féliciter M. O'Brien de sa réélection. Soyez assuré de notre entière collaboration pour faire avancer les dossiers dans la capitale du Nouveau-Brunswick, Fredericton. Tout particulièrement, nous ferons valoir l'importance des projets d'infrastructure pour les trois groupes fondateurs, soit les Autochtones, les Acadiens et les Anglais, car la capitale, Fredericton, est la seule province bilingue au Canada.

[Traduction]

En outre, j'aime ce que j'ai entendu lorsque nous avons parlé de prévisibilité, de durabilité, de souplesse et de croissance de l'économie. La question portera sur le logement abordable, et j'aimerais avoir vos commentaires. Pour bâtir des communautés plus solides, tous les Canadiens ont besoin d'un logement sécuritaire, adéquat et abordable et méritent de l'avoir. Dans le cas contraire, lorsqu'il y a pénurie de logements abordables, nous entendons les protestations d'un océan.

Il y a deux semaines, le Comité sur l'énergie a visité l'Ouest canadien, et je tiens à vous dire que lorsqu'il a été question de l'énergie et de l'environnement, le logement abordable a été bien évidemment porté à notre attention.

Ceci dit, en cas de pénurie de logements abordables, peu importe où on vit au Nouveau-Brunswick, c'est l'économie du Canada tout entière qui en souffre. Comme nous l'avons vu dernièrement, dans les petites et les grandes municipalités de certaines régions du Canada, on s'insurge contre le déficit en infrastructures. J'ai été ministre responsable du logement social au Nouveau-Brunswick, et j'ai compris que nous avions la possibilité, avec le nouveau gouvernement, d'améliorer la situation directement au sein de vos communautés et de renouveler le logement social.

Voici ma question pour vous tous. Vous n'avez pas tous abordé la question du déficit en logements sociaux. J'aimerais avoir vos commentaires et savoir si vous vivez ce genre de problèmes et pourquoi, et dans quelle mesure vous voulez porter la question à l'attention des gouvernements.

Mr. Johnson: Affordable housing is a significant issue for the City of Victoria. In fact, earlier this year, we dealt with an emergent situation where we had a number of folks create a tent city on a provincial property, and our bylaws didn't apply. Therefore, that was allowed to entrench itself.

What it wound up with was a significant investment by the Province of British Columbia in terms of providing additional housing for the homeless, but that need hasn't been met in terms of that funding that they provided to provide for that direct need that was as a result of the tent city. There is a significant contribution that is needed in terms of creating additional affordable housing within the city of Victoria.

One of the primary goals of council is to address affordable housing in a meaningful way. Our council has said on a continual basis that additional infrastructure is needed from the federal government to provide additional affordable housing, particularly in a community like Victoria where the average house price far exceeds the median income of a lot of our residents.

Through the CRD, the municipalities in the capital regional area have put together \$30 million toward a program of affordable housing. The Province of British Columbia is going to match that \$30 million, and we are looking for a contribution from the federal government of an additional \$30 million to leverage all of that funding together to address that affordable housing issue that is of significant concern to the City of Victoria.

Our council doesn't like to see people sleeping on the streets. We believe that folks need a place to live. That comes from contributions from government to address that critical affordable housing issue.

The Chair: Could you gentlemen from Winnipeg give us some feedback on affordable housing, please?

Mr. McNeil: Actually, the City of Winnipeg is no longer involved in social housing. It was at least 10 years ago that the social services department was taken over by the Province of Manitoba and, as a result, we've had very minimal involvement in social housing in Winnipeg.

We've been involved with the province if they've wanted to target certain areas to build up social housing in terms of our planning and permits. We have assisted Habitat for Humanities in terms of where they've wanted to build small communities with their housing program, the selling of land for a dollar and that kind of thing, but otherwise we are not very much involved in social housing like other cities.

M. Johnson : Le logement abordable est un enjeu important pour la Ville de Victoria. En fait, plus tôt, cette année, nous avons fait face à une nouvelle situation après qu'un certain nombre de personnes ont établi un village de tentes sur une propriété provinciale, et nos règlements ne pouvaient rien contre cela. Alors, le phénomène a pris racine.

Ce qu'il aurait fallu est un investissement important de la part de la province de la Colombie-Britannique pour fournir plus de logements aux sans-abri, mais ce besoin n'a pas été comblé; l'argent reçu n'a pas permis de combler ce besoin direct découlant du village de tentes. Il faut une importante contribution pour créer d'autres logements abordables au sein de la ville de Victoria.

L'un des objectifs principaux du conseil est d'aborder concrètement la question du logement abordable. Notre conseil a souvent répété qu'il faut d'autres infrastructures du gouvernement fédéral pour offrir un plus grand nombre de logements abordables, surtout dans une communauté comme Victoria, où le prix moyen d'une maison dépasse largement le revenu médian de beaucoup de nos résidents.

Par l'entremise du CRD, les municipalités de la région de la capitale ont réuni une somme de 30 millions de dollars pour un programme de logement abordable. La province de la Colombie-Britannique fera une contribution de contrepartie à ces 30 millions de dollars, et nous nous attendons à une contribution du gouvernement fédéral de 30 millions de dollars également pour mettre tous ces fonds en commun afin d'aborder la question du logement abordable qui préoccupe beaucoup la Ville de Victoria.

Notre conseil n'aime pas voir des gens dormir dans la rue. Nous croyons que tout le monde a besoin d'un endroit pour vivre. C'est au gouvernement de régler cette importante question du logement abordable.

Le président : Pouvez-vous, messieurs de Winnipeg, nous parler un peu de logement abordable?

M. McNeil : En fait, la Ville de Winnipeg ne s'occupe plus du logement social. Le gouvernement du Manitoba a pris la relève du dossier des services sociaux il y a 10 ans, et nous n'avons que très peu participé aux travaux dans ce domaine depuis à Winnipeg.

Nous avons collaboré avec la province lorsqu'elle visait certains secteurs de la ville pour y construire des logements sociaux, en assurant la planification et la délivrance des permis. Nous avons aidé l'organisme Habitat pour l'humanité à choisir l'emplacement des petites communautés de logements sociaux qu'il voulait construire dans le cadre de leur programme de logement et lui avons vendu un terrain pour un dollar, ce genre de choses, mais sinon nous ne nous mêlons pas trop du logement social comme d'autres villes.

Mr. Chartier: As a community, it is definitely an issue, but as a city government, we're less involved. Our mayor has flagged the importance of it, but as far as the dollars, it's really the province that funds and manages those programs.

Mr. O'Brien: Again, the municipality is not involved financially in these issues but, morally, we must be and we want to be, and we're trying to find ways to do so without hampering our ability to offer the core services we're supposed to deliver to residents through municipal taxes.

The province has been cooperative. The new programs that are coming, as I mentioned earlier, are a great relief. But our city has approximately 20 per cent — and a lot of it is hidden in a lot of capital cities — but over 20 per cent of our population spends over 50 per cent of their income on housing, which technically puts them in a housing crisis. It puts them one paycheque away from not being able to pay their bills.

It's all relative in the province. We have the highest rents and lowest vacancy rates; therefore the social assistance levels that go to a single mother with a child is a little bit higher than what it costs to rent an apartment in our city. So how do they survive and feed their children?

We have about 700 or 800 people in our city who touch homelessness during the year. Sometimes it's only for a month; sometimes it's longer.

We're working very hard with a municipal coordinated effort, with me involved and some of my councilors, to help the coordination of that to provide the services. But without somebody having a home or apartment to live in, they just cannot become a functioning member of society. It's crucial that the national housing strategy be entrenched, that the funds flow through, that the provinces embrace it and the municipalities that are not legislatively involved in it find ways to become more entwined or ingrained in the community to help.

I see my role as mayor is to educate and advocate, and bring people together. We work very hard at that. As long as we can get the right players, our MP, MLAs and the private sector involved together to make things happen, it's to the benefit of our entire community.

Mr. O'Keefe: The City of St. John's puts a high priority on affordable housing. We have an affordable housing plan. We currently have over 400 units of affordable housing, and within the next near year so, we've set a goal in our affordable housing plan to build another 500 units, because we have such a waiting list.

We also have a homelessness strategy. The focus of that, of course, is to eliminate homelessness in the City of St. John's over the next few years.

M. Chartier : Pour une communauté, il s'agit d'un réel problème, mais en tant qu'administration municipale, notre engagement est moindre. Notre maire a souligné l'importance de cette question, mais pour l'argent, il provient surtout de la province, qui finance et gère ces programmes.

M. O'Brien : Je répète que la municipalité n'est pas engagée financièrement dans ces questions, mais moralement, nous devons l'être et nous voulons l'être, et nous tentons de trouver des façons de participer sans nuire à notre capacité d'offrir les services de base que nous sommes censés fournir aux résidents grâce aux taxes foncières.

La province a collaboré. Les nouveaux programmes qui s'en viennent sont d'un énorme secours, comme je l'ai dit plus tôt. Mais notre ville compte environ 20 p. 100 — et cette situation se cache dans beaucoup de grandes villes — plus de 20 p. 100 de ses citoyens consacrent plus de 50 p. 100 de leur revenu au logement, ce qui techniquement les met dans une situation précaire. Ils sont à un chèque de paye de ne plus pouvoir payer leurs factures.

Tout cela est relatif dans la province. Nous avons les loyers les plus chers, mais le plus bas taux d'inoccupation; c'est donc dire que l'aide sociale que touche une mère monoparentale avec un enfant est un peu plus élevée que ce qu'il en coûte pour louer un appartement dans notre ville. Comment font-elles pour survivre et nourrir leurs enfants?

Notre ville compte quelque 700 ou 800 personnes qui sont sans abri au cours de l'année. Leur situation dure parfois un mois, mais parfois plus longtemps.

Nous travaillons d'arrache-pied dans un effort concerté à l'échelle municipale, avec ma participation et celle de certains de mes conseillers, pour faciliter la coordination et offrir les services. Mais sans maison ou appartement où loger, ces personnes ne peuvent devenir des membres à part entière de la société. Il est essentiel que la stratégie de logement nationale soit adoptée, que les fonds suivent, que les provinces y adhèrent et que les municipalités qui n'y ont aucune participation législative trouvent des façons de se lier ou de s'intégrer davantage à la communauté afin d'aider.

Je considère que mon rôle de maire est de sensibiliser et de défendre, ainsi que de réunir les gens. Nous travaillons très fort dans ce sens. Pourvu que nous puissions trouver les bons partenaires, nos députés fédéraux et provinciaux et le secteur privé, tous réunis pour que les choses changent, c'est à l'avantage de toute la communauté.

M. O'Keefe : La Ville de St. John's accorde une grande priorité au logement abordable. Nous nous sommes dotés d'un plan en ce sens. Nous disposons actuellement de plus de 400 appartements abordables et, dans la prochaine année, notre objectif est d'en construire 500 autres, parce que notre liste d'attente est très longue.

Nous avons également élaboré une stratégie en matière d'itinérance. Le but, évidemment, est d'éliminer l'itinérance dans la ville de St. John's au cours des prochaines années.

We are trying to develop innovative ways of doing this. Again, it's all a matter of partnerships. We've reached out to the private sector, to the Home Builders' Association, to use city land to construct affordable housing units.

We have investigated — now I'm not free to identify just yet; there will be an announcement forthcoming at home in the very near future — reusing institutional buildings that are not being used any longer and converting them into affordable housing, again using funding partnerships with the provincial government and the federal government.

In a nutshell, yes, it's a very high priority. We're dealing with it as best we can. We have plans in place. Again, it comes back to the whole concept of partnerships and working with the province. The initiative that I had mentioned about using institutional buildings will result because of provincial funding for that particular project. As well, it will entail the generosity of a group that, in fact, will hand this building over to the city.

Senator Mockler: I have a quick supplemental. I want to bring to your attention this new program. There's \$2.3 billion earmarked for affordable housing, and I think it should be part of all your strategies from coast to coast to coast.

The committee has heard that municipalities face many different sources of provincial, territorial and federal funding. In some cases, we were told as many as 300 different sources of funding — 300 different sources in some areas of Canada. How could provincial, territorial and federal programming be simplified to ease the administrative burden of your municipality when you look at such a program to emphasize and sensitize governments?

The Chair: That's an impactful supplementary question, senator. That wasn't a little one; that was a big one.

Let me just interject for one second. We were told that you folks in Winnipeg had an hour. Are you able to stay with us, or would you like to depart at this time because of other pressures that you have?

Mr. McNeil: No, we're willing to stay. I thought it was a technical issue. We're very happy to stay connected and participate for the next while.

The Chair: Thank you.

Let's address that question, maybe starting with Victoria.

Ms. Thompson: Instead of going into the 300 different ways of receiving the funding, I'd like to just highlight the one fund that actually works really well, which is the Community Works Fund from the Gas Tax Fund. The way the money flows and the way the reporting requirements are work extremely well for our municipalities.

Nous tentons de trouver des façons novatrices pour y arriver. Encore une fois, tout est une question de partenariats. Nous nous sommes adressés au secteur privé, à l'Association canadienne des constructeurs d'habitations afin qu'on puisse utiliser des terrains de la ville pour construire des appartements abordables.

Nous avons examiné — je ne peux pas en parler maintenant; il y aura une annonce très bientôt à St. John's — la possibilité de recycler les bâtiments institutionnels qui ne sont plus utilisés et de les convertir en logements abordables, en ayant encore une fois recours à des partenariats de financement avec les gouvernements provincial et fédéral.

En un mot, oui, c'est une priorité absolue. Et nous la traitons du mieux que nous pouvons. Nous nous sommes dotés de plans. Mais encore une fois, toute l'idée est de travailler en partenariats et avec la province. Le projet dont j'ai parlé, celui d'utiliser les bâtiments institutionnels, se concrétisera grâce au financement provincial qui lui a été accordé. De plus, il se fera grâce à la générosité d'un groupe qui, en fait, donnera le bâtiment à la ville.

Le sénateur Mockler : J'aimerais ajouter quelque chose rapidement. Je veux attirer votre attention sur ce nouveau programme. Une somme de 2,3 milliards de dollars a été réservée au logement abordable, et je crois qu'une telle mesure doit faire partie de toutes vos stratégies, d'un océan à l'autre.

Selon ce qu'a entendu le comité, les municipalités ont à leur disposition diverses sources de financement provincial, territorial et fédéral. Dans certains cas, on nous a parlé de 300 sources de financement — 300 sources différentes dans certaines régions du Canada. Comment peut-on simplifier les programmes provinciaux, territoriaux et fédéraux pour atténuer le fardeau administratif de votre municipalité au moment d'examiner ces programmes pour sensibiliser et mobiliser les gouvernements?

Le président : Voilà une question supplémentaire qui porte, sénateur. Ce n'était pas une simple petite question; c'en était une bonne.

Laissez-moi juste intervenir une seconde. On nous a dit que vous, messieurs de Winnipeg, n'aviez qu'une heure. Êtes-vous en mesure de rester avec nous ou aimeriez-vous mieux nous quitter maintenant pour vaquer à vos autres occupations?

M. McNeil : Non, nous sommes prêts à rester. Je croyais qu'il s'agissait d'une question technique. Nous sommes ravis de rester en ligne et de participer à la suite.

Le président : Merci.

Répondons maintenant à cette question, en commençant peut-être par Victoria.

Mme Thompson : Plutôt que de parler des 300 différentes façons de recevoir du financement, j'aimerais simplement insister sur un fonds qui fonctionne vraiment bien, soit le Fonds pour les travaux communautaires issu du Fonds de la taxe sur l'essence. La façon dont les fonds circulent et la façon dont les exigences de déclaration sont conçues fonctionnent extrêmement bien pour nos municipalités.

The Chair: That's your vehicle.

Ms. Thompson: Yes.

Mr. O'Keefe: Again, the focus has to be on the flow of the money. To come back to the original point that was made here this morning: Municipalities can identify the priorities, and we have identified affordable housing as a high priority for the city. We work with Newfoundland and Labrador Housing. We work with the provincial government for funding arrangements in order to build more housing, but if the money flowed more directly to the municipalities, then that would make the system more efficient and enable us probably to do more and do it a lot quicker.

Mr. O'Brien: My response would be very similar, so no need to repeat things. I am a little embarrassed to say I didn't realize there were 300-some programs, so I will challenge the federal government to narrow that down and do a process of improvement and find a way to get rid of that.

But, yes, the programs mentioned are the ones that work and that flow to us right now. To reiterate, we can set our own priorities, and we know what they are, but I'm still shaking my head at 300 different resources of revenue.

The Chair: So were we when we found out that piece of information.

Gentlemen, I know that in Winnipeg the province is in charge of the issue of affordable housing, but just give us a quick comment.

Mr. McNeil: The only comment I'll add is that we are actively involved with the End Homelessness Program in Winnipeg. The United Way and other private sector partners are involved, and the Province of Manitoba, so we're looking forward to ending homelessness in Winnipeg.

The Chair: This is a question that would probably come out of those that were just asked. Along with the new fund that is one of three pillars in the infrastructure program announced by the Minister of Infrastructure, affordable housing was one of them. How will that new program affect how you implement and get involved with the province that, right now, is in charge of that particular issue of affordable housing?

Mr. McNeil: You know, to be honest, we haven't had any discussions with the province on the affordable housing issue in relation to the federal program.

Senator Ataullahjan: Mayor O'Keefe, I heard you say you wanted to retain control of your priorities, and similar opinions were expressed by Mayor O'Brien. Is there an issue in that the

Le président : C'est votre mécanisme.

Mme Thompson : Oui.

M. O'Keefe : J'insiste pour dire que l'accent doit être mis sur la circulation des fonds. Pour en revenir au premier point qui a été fait ici ce matin: les municipalités peuvent cerner les priorités, et nous avons déterminé que le logement abordable était une priorité élevée pour la ville. Nous travaillons avec Newfoundland and Labrador Housing. Nous travaillons avec le gouvernement provincial pour conclure des ententes de financement afin de construire plus de logements, mais si l'argent se rend plus directement aux municipalités, alors le système serait encore plus efficace et nous permettrait probablement d'en faire plus et de le faire beaucoup plus rapidement.

M. O'Brien : Ma réponse serait très semblable, alors il est inutile de répéter. Je suis un peu embarrassé de dire que je ne savais pas qu'il existait quelque 300 programmes, alors je mettrai au défi le gouvernement fédéral de réduire ce nombre et d'entreprendre une démarche d'amélioration pour trouver un moyen de nous débarrasser de ce fardeau.

Mais, oui, les programmes mentionnés sont ceux qui fonctionnent et qui se rendent à nous directement. J'insiste pour dire que nous pouvons établir nos propres priorités, et nous les connaissons, mais je suis encore abasourdi d'entendre qu'il existe 300 différentes sources de financement.

Le président : Nous l'étions aussi lorsque nous avons pris connaissance de cette information.

Messieurs, je sais qu'à Winnipeg la province est responsable du dossier du logement abordable, mais donnez-nous un bref commentaire.

M. McNeil : Le seul commentaire que j'ajouterai est que nous participons activement au programme End Homelessness à Winnipeg. Centraide et d'autres partenaires du secteur privé sont aussi mobilisés, ainsi que la province du Manitoba, alors nous avons bien l'intention de mettre fin à l'itinérance à Winnipeg.

Le président : J'ai une question qui aurait probablement découlé des autres qui viennent d'être posées. En plus du nouveau fonds qui est l'un des trois piliers du programme d'infrastructure annoncé par le ministre de l'Infrastructure, le logement abordable était aussi l'un d'eux. De quelle façon ce nouveau programme touchera-t-il votre participation et votre contribution avec la province qui, pour le moment, est responsable de ce dossier particulier du logement abordable?

M. McNeil : Vous savez, pour être honnête, nous n'avons pas discuté de la question du logement abordable avec la province en ce qui concerne le programme fédéral.

La sénatrice Ataullahjan : Monsieur le maire O'Keefe, vous avez dit vouloir garder le contrôle de vos priorités, et le maire O'Brien a exprimé une opinion semblable. Se peut-il que les

provincial and federal governments' infrastructure priorities are different and not aligned with those of your cities?

Mr. O'Keefe: No, not really. The process is such that we identify a collection of priorities that go to council, and council will approve that selection of priorities, hoping that they would be funded in the order that they are listed.

Then, the projects that will get funded are entirely in the hands of the provincial government, and the federal funding will flow through the provincial government. We have no idea until we actually see the funding approvals exactly what projects will be funded. Theoretically, the province recognizes that all, let's say, 10 projects are priority projects, but then they will select the order in which they are going to be funded.

Senator Ataullahjan: Do you ever go back to the province and say, "No, this is our priority?" Does that happen often, or do you just work in partnership?

Mr. O'Keefe: Then we work with them. There is really no point in going back and debating, because the priority list is being addressed. I should make that point. The priority list is being addressed by the province, and they've recognized that all of these projects are important, but they will select the ones that get funded first.

The Chair: Are there any comments from our other panel members on that question?

Ms. Thompson: For us, it works in the way that the city puts forward the priorities that are important to the city. However, some of the grant programs don't look at the bread-and-butter type of infrastructure that we need the most help with, specifically around facilities and greening our facilities and municipal fleets. What is lacking right now is that the scopes of the infrastructure funding programs doesn't take into account things such as fire halls, public works yards, municipal halls and those types of things that are less customer or citizen interface types of facilities.

Mr. O'Brien: Because we have our long-term fiscal plan and asset management program, we know what our priorities are and we're focused on them, and we have a pretty robust capital program in our city as well, so we do not borrow any money for infrastructure renewal. It's all built into our operating budget. When gas tax money comes along, or any other special initiative, we're able, at that time, to work on more projects on our priority list.

You still have to apply and fill out the forms, but in recent years it has been that what we've asked for, as long as we meet the program criteria, has been received.

priorités des gouvernements provincial et fédéral en matière d'infrastructure soient différentes de celles de votre ville ou n'y correspondent pas?

M. O'Keefe : Non, pas vraiment. La procédure est que nous cernons un ensemble de priorités que nous présentons au conseil, et ce dernier approuve ce choix, en espérant que les priorités seront financées dans l'ordre que nous avons établi.

Ensuite, le financement des projets repose entièrement sur le gouvernement provincial, et le financement fédéral viendra par l'entremise du gouvernement provincial. Nous ne savons pas exactement quels projets seront financés jusqu'à ce que nous recevions les approbations de financement. En théorie, la province reconnaît que tous les, disons, 10 projets sont prioritaires, mais il décidera dans quel ordre ils seront financés.

La sénatrice Ataullahjan : Répliquez-vous parfois au gouvernement provincial pour lui: « non, c'est notre priorité »? Cela arrive-t-il souvent ou travaillez-vous simplement en partenariat?

M. O'Keefe : Nous travaillons avec lui. Il n'est pas vraiment utile de répliquer et de débattre, parce que la liste des priorités est tout de même traitée. Je dois insister sur ce point. La liste des priorités est traitée par la province, et celle-ci reconnaît que tous ces projets sont importants, mais il déterminera ceux qui seront financés en premier.

Le président : Les autres membres de notre groupe d'experts ont-ils des commentaires à faire sur cette question?

Mme Thompson : De notre côté, c'est la ville qui met de l'avant les priorités qui sont importantes pour elle. Toutefois, certains des programmes de subventions ne tiennent pas compte des infrastructures de moins grande envergure pour lesquelles nous avons le plus besoin d'aide, surtout concernant les installations et l'écologisation de nos installations et parcs municipaux. Ce qui manque actuellement, ce sont des programmes de financement des infrastructures dont la portée tiendrait compte de besoins comme des casernes d'incendie, des cours de travaux publics, des hôtels de ville et ce genre de choses qui sont des installations moins axées sur l'interaction avec les clients ou les citoyens.

M. O'Brien : Parce que nous avons un plan financier à long terme et un programme de gestion des biens, nous connaissons nos priorités et nous nous concentrons sur elle, et nous disposons aussi d'un solide programme d'immobilisations dans notre ville, alors nous n'empruntons pas d'argent pour le renouvellement des infrastructures. Tout est intégré dans notre budget de fonctionnement. Lorsque les fonds de la taxe sur l'essence ou de toute autre initiative spéciale nous arrivent, nous sommes en mesure, à ce moment-là, de travailler sur d'autres projets inscrits sur notre liste de priorités.

Il faut tout de même faire une demande et remplir les formulaires, mais ces dernières années, nous avons obtenu ce que nous avons demandé, tant que les critères de programme étaient respectés.

I will say that come the latest round of funding, there was a short turnaround time on a lot of these, especially for transit. We are in the process of trying to green and renew our fleet and maybe go to more energy efficient or electric buses, et cetera, but all of a sudden we had a week to put our application in for the transit funding. We had a note from our staff, we had a meeting, and we had a week to put it in. We said, "Oh my goodness," because we wanted to do a little more research on best practices and what kinds of vehicles to buy to green the fleet. We didn't have time to respond to that, but we still have a fleet that needs renewal so it's very much appreciated.

I would shudder to think about some municipalities, if they weren't in a position to have all their deficits and targets set when some of these quick turnarounds come, being able to do some engineering work to identify the projects. Small municipalities don't have that manpower to do this advanced planning like some of the bigger municipalities. It's not usually the case for us, but in the case of the transit it was, because we weren't able to move forward with the vision that we have. We'll have to wait for a couple more years to work on that vision for the next round of funding and our own budgeting.

Mr. McNeil: We have a very collaborative approach when dealing with the Province of Manitoba. As Georges had indicated earlier, really, the priorities we have put forward, Manitoba has accepted.

I will echo some of the comments of Mayor O'Brien, and that is that we do have a robust capital planning program. We do apply some cash to capital, but we borrow for multi-generational projects, and at the end of the day we always hope that the federal infrastructure funding will go towards some of those huge projects that cost many tens and hundreds of millions of dollars and that are quite unaffordable for even a city the size of Winnipeg. But the problem with the incrementality and deadline for completion of those projects prevents us putting them forward as projects under that program.

Senator Cools: I would like to welcome their workshops to this meeting and to thank them for their insightful contributions. I have listened with considerable care here today, and I would like to adopt the position here that these gentlemen have underscored for us very soundly the importance that, in any sharing of fund situations, the local municipalities and governments should be the ones to identify the needs and the priorities of that local community. To that end, chairman, I would like to suggest that we consider building that into one of our recommendations.

Je dirai cependant qu'à la dernière ronde de financement, le délai de livraison était très court pour beaucoup de programmes, surtout pour le transport en commun. Nous sommes à tenter d'écologiser et de renouveler notre parc automobile et peut-être d'opter pour des autobus électriques ou plus écoénergétiques, et cetera, mais soudainement nous avons une semaine pour présenter notre demande de financement pour le transport en commun. Nous avons reçu une note de notre personnel, nous avons tenu une réunion et nous avons eu une semaine pour réagir. Nous nous sommes dit « oh, mon Dieu », parce que nous voulions faire un peu plus de recherche sur les meilleures pratiques et sur le type de véhicule à acheter pour rendre notre parc plus écologique. Nous n'avions pas le temps de répondre à cela, mais nous avons tout de même un parc automobile à renouveler, alors tout programme est vraiment apprécié.

J'aime mieux ne pas penser aux municipalités qui ne sont pas en mesure de fixer tous leurs déficits et leurs cibles, car lorsqu'un délai de réponse aussi rapide est exigé, il faut faire quelques travaux d'ingénierie pour déterminer les projets à mener. Les petites municipalités n'ont pas la main-d'œuvre pour faire cette planification avancée comme certaines autres grandes villes. Ce n'est habituellement pas notre cas, mais c'est ce que nous avons vécu pour le transport en commun, parce que nous n'avons pas pu mettre de l'avant la vision que nous avons. Nous allons devoir attendre encore quelques années avant de travailler sur cette vision pour la prochaine ronde de financement et l'établissement de notre propre budget.

M. McNeil : Nous adoptons une approche très collaborative au moment d'interagir avec la province du Manitoba. Comme Georges l'a mentionné plus tôt, les priorités que nous établissons, le Manitoba les accepte, vraiment.

Je ferai écho à certains commentaires du maire O'Brien: nous avons aussi un solide programme de planification des immobilisations. Nous avançons certaines sommes pour les immobilisations, mais nous empruntons pour les projets multigénérationnels et, à la fin, nous espérons toujours que le financement fédéral en infrastructures sera consacré à certains de ces énormes projets qui coûtent plusieurs dizaines et centaines de millions de dollars et qui sont assez inabordables même pour une ville de la taille de Winnipeg. Mais le problème de l'apport différentiel et des délais d'achèvement de ces projets nous empêche de les présenter dans le cadre de ce programme.

Sénateur Cools : J'aimerais saluer le dévouement de tous les participants à cette réunion et les remercier de leur apport très instructif. J'ai écouté avec beaucoup de soin les témoignages d'aujourd'hui, et j'aimerais reprendre l'argument que ces messieurs ont soutenu très clairement, soit l'importance de veiller à ce que, dans le cas de tout partage des fonds, les municipalités et les gouvernements locaux se chargent de cerner les besoins et les priorités de leur communauté. À cette fin, monsieur le président, j'aimerais proposer que nous envisagions d'intégrer cet argument à nos recommandations.

In support of that recommendation, I would like to suggest that our researchers do some work for us, like a small paper on the background of the constitutional relationship between the provinces and the municipalities. Most people do not know, but many of these municipalities' powers exist at the mercy of the provinces. The worst thing in the world that can ever happen is that a premier of a province takes a dislike to the local mayor.

The Chair: Or city manager.

Senator Cools: That's right, or the city manager. There are histories — and thank God, some of them are in earlier times — of wicked angers between premiers and mayors.

If we can look at some of those statutes, I believe they're called the municipality acts. Each province usually has one, but I think we should look that up, because I know that it's all about those powers. Those powers are very jealously held, and I think we should include in our report a section on that, because I have seen huge problems. I've been around for a long time, but I've seen huge problems in that area.

I think we should put the full weight of this committee's support behind a recommendation that they get first dibs at making those decisions.

Senator Pratte: We have heard some of you mention that the other orders of government should trust or respect your budgetary controls or audit systems. From that, I understood from that you did not want to have more requirements from the federal government or the provincial government, but I suppose it's the federal government with more reporting requirements. I don't know if you think there is already too much or you fear that there will be too much.

That struck me, because we're in the process. We've been asking a lot of questions from Infrastructure Canada. We want more information from them, because we want to hold them accountable for all that money that they're spending, of course. They don't seem to have much more information than how much they're spending. Their evaluation of how successful they are in Infrastructure Canada is, "Hey, we've spent so much money, therefore we're doing a good job."

That's one thing: I would like to know more about whether you think they're asking for too much information from you on the money they're giving you and what is it they're asking you.

Second, many of these programs have as a goal boosting economic growth. Some of you have mentioned that the timeline for those projects is too short. Sometimes they are short because

À l'appui de cette recommandation, je suggère que nos recherchistes fassent certains travaux pour nous, comme un petit document sur le contexte des relations constitutionnelles entre les provinces et les municipalités. La plupart des gens ne le savent pas, mais bon nombre des pouvoirs de ces municipalités sont à la merci des provinces. Le pire qui pourrait se produire est que le premier ministre d'une province ait de l'aversion pour le maire en poste.

Le président : Ou le directeur municipal.

La sénatrice Cools : Effectivement, ou le directeur municipal. Il y a des anecdotes et, Dieu merci, certaines d'entre elles remontent à une époque où il y avait beaucoup d'animosité entre les premiers ministres et les maires.

Si nous pouvions examiner quelques-unes de ces lois, je crois qu'elles sont appelées des lois municipales. Chaque province en a généralement une, mais je pense que nous devrions les examiner, parce que je sais que tout cela concerne ces pouvoirs. Ces pouvoirs sont très jalousement gardés et je pense que dans notre rapport, nous devrions inclure une partie traitant de ce sujet parce que j'ai constaté d'énormes problèmes. J'œuvre dans le domaine depuis longtemps, mais j'ai vu d'énormes problèmes dans ce secteur.

Je pense que ce comité devrait appuyer fortement une recommandation pour qu'ils aient leur mot à dire dans la prise de ces décisions.

Le sénateur Pratte : Certains d'entre vous ont mentionné que les autres paliers de gouvernement devraient avoir confiance en vos mécanismes de contrôles budgétaires ou vos systèmes d'audit ou les respecter. De cela, je comprends que vous ne voulez pas que le gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial vous impose plus d'exigences, mais je suppose que c'est le gouvernement fédéral avec ses exigences en matière de rapport. Je ne sais pas si vous pensez qu'il y en a déjà trop ou si vous craignez qu'il y en ait trop à l'avenir.

Cela m'a frappé, parce que nous travaillons justement là-dessus. Nous avons posé beaucoup de questions à Infrastructure Canada. Nous voulons plus de renseignements de leur part, parce que nous voulons qu'ils aient des comptes à rendre concernant tout cet argent qu'ils dépensent, bien entendu. Ils ne semblent pas avoir beaucoup plus de renseignements à fournir à part les sommes dépensées. Ils évaluent leur succès à Infrastructure Canada en disant: « Hé, nous avons dépensé tout cet argent; nous devons donc faire un bon travail. »

Tout d'abord: j'aimerais que vous nous disiez plus en détail si vous pensez qu'ils vous demandent trop de renseignements concernant l'argent qu'ils vous donnent, et ce qu'ils vous demandent.

Deuxièmement, bon nombre de ces programmes ont comme objectif de stimuler la croissance économique. Certains d'entre vous ont mentionné que le calendrier de ces projets était trop

they have as a goal stimulating the economy. If the timeline is too long, then that goal is not reachable.

Please comment on both of these topics.

The Chair: Mayor O'Keefe, you look like you want to answer that question.

Mr. O'Keefe: I do.

The Chair: You look as though you already have an answer in mind.

Mr. O'Keefe: It's going around and around and around.

I think the reporting is fine. We have no issue with that at all. It's very important that there be an accounting on all of these projects.

What does concern us, of course, is getting into cost overruns that are beyond our control, given things that can happen over a long period of time when you're doing specific projects. The flexibility isn't there to transfer money between projects that have a cost overrun and other projects that have come in under the funding amount. That would help alleviate leaving municipalities just hanging in the wind.

The auditing and reporting mechanism is very good. I would just like to see more flexibility involved.

In particular, I recognize that the projects are meant to stimulate the economy, and that's fine. We recognize that. In fact, the last infrastructure program several years ago — going back now maybe eight, nine or ten years — we were able to take great advantage of that. It was that shovel-ready program, if you recall. We got out of the gate very early; we were, in fact, shovel ready and funded many projects that stimulated the economy. Again, though, the issue became one of timelines and flexibility.

I recognize these projects are meant to stimulate the economy, and that can still be done. When I talk about the flexibility of dates, I don't mean they have to be extended in a major way, but there should be recognition that sometimes things happen that are beyond the control of a municipality. I can think of several examples wherein our staff picked up things that had caused difficulties in particular projects and had to actually ask the contractors to take remedial action. The remedial action taken put that particular project beyond the timeline, and we actually lost the funding for it. So that's the issue.

Ms. Thompson: Mayor O'Keefe's comment is exactly our concern. There is also the application window to put in for a grant. Some of our plans are shovel ready, more in the sense that we have the asset management plans and the priorities identified, but that doesn't necessarily mean we have the blueprints ready, nor has the meaningful public consultation process taken place, which is really important to our council.

court. Parfois, ils sont courts, parce qu'ils ont comme objectif de stimuler l'économie. Si le calendrier est trop long, alors cet objectif ne peut pas être atteint.

Pourriez-vous commenter ces deux sujets, s'il vous plaît?

Le président : Monsieur O'Keefe, on dirait que vous souhaitez répondre à cette question.

M. O'Keefe : Oui, en effet.

Le président : On dirait que vous avez déjà une réponse en tête.

M. O'Keefe : Cela me trotte dans la tête.

Je pense qu'il n'y a rien à dire sur les rapports. Nous n'avons pas du tout de problème avec cela. Il est très important de rendre compte sur tous ces projets.

Ce qui nous préoccupe, bien sûr, c'est de subir des dépassements de coûts qui sont hors de notre contrôle, compte tenu de ce qui peut se produire pour certains projets s'échelonnant sur une longue période. Nous n'avons pas la marge de manœuvre nécessaire pour transférer de l'argent entre des projets qui connaissent des dépassements de coûts et d'autres projets dont les coûts sont inférieurs au montant du financement. Cela permettrait de ne pas faire attendre les municipalités indéfiniment.

Le mécanisme d'audit et de rapports est très bon. J'aimerais simplement qu'il y ait plus de marge de manœuvre.

En particulier, je reconnais que les projets visent à stimuler l'économie, et c'est bien ainsi. Nous le reconnaissons. En fait, dans le cadre du dernier programme d'infrastructure qui remonte à plusieurs années, peut-être 8, 9 ou 10 ans, nous avons été en mesure d'en tirer profit. Il s'agissait du programme de projets prêts à démarrer, si vous vous souvenez bien. Nous étions prêts très tôt; nous étions, en fait, prêts à démarrer et avions financé de nombreux projets qui ont stimulé l'économie. Encore une fois, cependant, un problème est survenu concernant les calendriers et la marge de manœuvre.

Je reconnais que ces projets visent à stimuler l'économie, et cela est encore possible. Quand je parle de la marge de manœuvre en ce qui a trait aux calendriers, je ne veux pas dire qu'ils doivent être décalés de façon importante, mais il faut reconnaître que, parfois, il se présente des situations qui sont hors du contrôle de la municipalité. Je pourrais citer plusieurs exemples de situations où notre personnel a relevé des choses ayant causé des difficultés dans un projet particulier et a dû demander à l'entrepreneur de prendre des mesures correctives. La mesure corrective a retardé le projet et nous avons perdu le financement. Voilà le problème.

Mme Thompson : Ce que vient de décrire M. O'Keefe est exactement notre préoccupation. Il y a aussi la période allouée pour présenter une demande de subvention. Certains de nos plans visent des projets prêts à démarrer, en ce sens que nous avons élaboré les plans de gestion des biens immobiliers et cerné les priorités, mais cela ne signifie pas nécessairement que nous avons les plans détaillés ni qu'un processus significatif de consultation publique a eu lieu, ce que notre conseil juge vraiment important.

So that's more around the application window. It's not so much the deadlines to get the projects done, but if we have more time to prepare for putting in the application, that would be very helpful.

When it comes to the reporting side of things, the Building Canada Fund has traditionally been very financially focused, but the Community Works Fund has a lot of more criteria around what we have to report on, such as the green aspects of the project, et cetera. So that could perhaps be something that could be added. It's not onerous to report on, so we found that's not a problem on our part.

The Chair: Could we have some feedback from Winnipeg on that particular question?

Mr. McNeil: We want to be accountable for the funds that are granted to us through those programs. We mentioned earlier we like the predictability of the funding. Quite often, though, we find that it's difficult sometimes to predict the length of time a project will take. We went behind the gun in terms of submitting projects under the current programs that will meet the March 31, 2018 date. We are in our applications indicating what our cash flow will be and what we feel are more realistic end dates. If those projects still get accepted, we are very thankful.

In all the programs we've experienced to date with the province and federal government, we haven't had any issues with extensions of deadlines. However, it makes us nervous under the actual funding agreement or cost-sharing agreement when there are hard deadlines included in there, when we've indicated early on that we don't think that those deadlines are realistic, especially for the larger projects that we're putting forward.

Mr. O'Brien: I have made the comment about not putting any more onerous audit reporting to us. We don't have any issue with accountability either, but we've been a proven partner in these. My comment was premised on the fact that we've heard rumours that there might be more procedures put in place. I just caution that those be done with perhaps almost like an exception-reporting type of thing: If you have a municipality or city that has been completely accurate, on time, and open and transparent, as we all should be, then perhaps it doesn't require some additional auditing or reporting structures than already exist.

What's in place right now works. We have no problems with it. We demand the same of partners we give funding to. You can't improve what you can't measure and you need the reporting. I just caution that you don't have to go too much further than that

Donc, cela concerne davantage la période allouée pour présenter une demande de subvention. Ce n'est pas tellement les délais pour réaliser les projets, mais si nous avons plus de temps pour préparer les demandes de subvention, cela nous aiderait beaucoup.

En ce qui concerne la reddition de compte, le Fonds Chantiers Canada a toujours beaucoup mis l'accent sur l'aspect des finances, mais le Fonds pour les travaux communautaires nous demande de rendre compte sur plusieurs autres critères comme les aspects écologiques du projet, et cetera. Nous pourrions donc peut-être ajouter cela. Il n'est pas difficile de rendre compte là-dessus; nous avons constaté que cela ne nous causait pas de problème.

Le président : Pourrions-nous entendre les commentaires de Winnipeg sur cette question particulière?

M. McNeil : Nous voulons être responsables des sommes qui nous sont accordées par l'entremise de ces programmes. Nous avons mentionné plus tôt que nous aimons la prévisibilité du financement. Très souvent, cependant, nous constatons qu'il est difficile de prévoir la durée d'un projet. Nous avons pris les devants dans la présentation de projets dans le cadre des programmes actuels dont l'échéance est le 31 mars 2018. Dans nos demandes, nous avons précisé ce que seront nos flux de trésorerie et les dates d'achèvement que nous jugeons plus réalistes. Si ces projets sont acceptés malgré cela, nous en sommes très reconnaissants.

Dans tous les programmes auxquels nous avons pris part à ce jour avec les gouvernements provincial et fédéral, nous n'avons pas eu de problèmes à reporter les échéances. Cependant, lorsque des échéances fermes sont incluses dans l'accord de financement ou l'entente de partage des coûts, cela nous rend nerveux, surtout après avoir souligné dès le début que nous ne pensions pas que ces échéances étaient réalistes, et plus particulièrement pour les grands projets que nous proposons.

M. O'Brien : J'ai fait le commentaire concernant le fait de ne pas nous imposer plus d'audits exigeants. Nous n'avons pas de problème avec la nécessité de rendre compte non plus, mais nous avons fait nos preuves en tant que partenaire dans ces programmes. Mon commentaire s'appuie sur des rumeurs qui circulent selon lesquelles un plus grand nombre de procédures pourraient être mises en place. En guise de mise en garde, j'aimerais suggérer qu'elles devraient peut-être s'appliquer à titre exceptionnel seulement: si une municipalité ou une ville donnée a toujours fourni des renseignements exacts, à temps, et qu'elle est ouverte et transparente, comme nous devrions tous l'être, alors peut-être qu'il n'est pas nécessaire de la soumettre à des audits ou à des exigences de rapport en plus de ceux qui existent déjà.

Ce qui est en place en ce moment fonctionne bien. Nous n'avons aucun problème avec ces procédures. Nous exigeons la même chose des partenaires que nous finançons. Vous ne pouvez pas améliorer ce que vous ne pouvez pas mesurer et vous avez

with some municipalities.

With the time frame, I don't have to repeat what was said. We have our priorities. We can identify them pretty quickly. It's sometimes a challenge to get them done within the time frame. I'm all for the process, and it is to stimulate the economy.

Regarding the one about transit that I mentioned, shame on us. Perhaps we should have been more forward thinking on advancing our own plans for greening our fleet and revising what we do. We were working on it, but when the application came, we just had one week to get the numbers in, so we missed that boat. Because of that, we're going to have a two- or three-year window before we can have federal funding in place to assist us with the next step.

The amount of money we're getting this time is very much appreciated. It will solve some of our immediate problems. However, it doesn't allow us to take a step in our new evolution of transit for the city; it just replaces old buses with new, more accessible buses. They will be more energy efficient because they will be new, but it's not whether we could go with propane or electric or all that. That was a very short time frame but, again, it was welcome money.

The Chair: One of the questions we asked over a period of time with our discussions with witnesses — and it's a very simple question — but we asked Infrastructure Canada if they have any engineers. They said they didn't and that they had people who assess the applications. But I wonder from your perspective, as cities, do you have your engineers interacting with bureaucrats who don't understand engineering? And does that influence timelines and execution?

Mr. Johnson had a sort of look on his face that is very interesting. I've been hit in the head so many times that the only thing I notice is body language.

Mr. Johnson: Well, I'm a planner by trade, so asking a planner about an engineer is probably why.

I think we do have a great relationship with Infrastructure Canada in terms of we've got a bridge project under way, and we've got a lot of reporting that goes back and forth. I wouldn't say there's a technical difference there when we're talking about that particular project. In fact, with that bridge project, that reporting has been great, and there have been a number of extensions that have been provided to us for that. I would say that relationship is strong and one in partnership.

besoin de ces rapports. Je fais simplement une mise en garde selon laquelle nous ne devrions pas aller plus loin que ce que nous faisons déjà avec certaines municipalités.

En ce qui concerne les calendriers, il n'est pas nécessaire que je répète ce qui a déjà été dit. Nous avons nos priorités. Nous pouvons les cerner assez rapidement. Il est parfois difficile de le faire dans le temps qui nous est alloué. Je suis pour le processus, et il permet de stimuler l'économie.

En ce qui concerne le projet de transport en commun que j'ai mentionné, nous devrions avoir honte. Nous aurions peut-être dû être plus prévoyants en préparant nos propres plans pour l'écologisation de notre parc et revoir ce que nous faisons. Nous étions en train d'y travailler, mais lorsque le temps de la demande est venu, il ne nous restait qu'une semaine pour obtenir les chiffres et on a manqué le bateau. À cause de cela, nous devons attendre deux ou trois ans avant que le gouvernement fédéral nous accorde le financement nécessaire pour nous aider lorsque nous passerons à l'étape suivante.

Nous sommes très reconnaissants du montant d'argent qui nous est accordé en ce moment. Il nous permettra de résoudre certains de nos problèmes immédiats. Toutefois, il est insuffisant pour nous permettre d'entreprendre la nouvelle évolution en matière de transport en commun dans la ville; il ne permet que de remplacer les vieux autobus par de nouveaux autobus plus accessibles. Ils seront plus écoénergétiques parce qu'ils seront neufs, mais ce n'est pas comme si nous pouvions adopter une alimentation au propane ou une alimentation électrique ou ce genre de choses. Le calendrier était très court, mais, encore une fois, cet argent était le bienvenu.

Le président : Une des questions que nous avons posées pendant un certain temps dans le cadre de nos discussions avec les témoins — et il s'agit d'une question très simple — nous avons demandé à Infrastructure Canada s'ils ont des ingénieurs. Ils ont répondu qu'ils n'en avaient pas et qu'ils avaient des personnes qui évaluaient les demandes. Mais je me demande, selon vous, en tant que villes, vos ingénieurs doivent-ils interagir avec des bureaucrates qui ne comprennent pas l'ingénierie? Et cela a-t-il une influence sur les calendriers et l'exécution?

M. Johnson a eu une sorte d'expression sur son visage qui est très intéressante. On m'a frappé à la tête si souvent que maintenant, la seule chose que je remarque est le langage corporel.

M. Johnson : Eh bien, je suis planificateur de formation, donc le fait de demander à un planificateur ce qu'il pense d'un ingénieur explique probablement ma réaction.

Je pense que nous avons une excellente relation avec Infrastructure Canada dans le cadre de notre projet de pont en cours, et nous avons beaucoup d'échanges de rapports. Je ne dirais pas qu'il y a un écart sur le plan technique en ce qui concerne ce projet particulier. En fait, en ce qui a trait à ce projet de pont, ces activités de reddition de comptes se sont très bien déroulées et les échéances ont été reportées un certain nombre de fois. Je dirais que la relation est forte comme celle d'un partenariat.

Mr. O'Brien: I am an engineer retired, so I have great respect for that profession. It's against my moral code to criticize them. No, that's not an issue with us, Mr. Chair. Planners to planners on the provincial aspect sometimes have some difficulties, but not on projects like this with the engineering scope, no.

Mr. McNeil: I'm an engineer and have been in the design and construction world for 32 years. I actually led the floodway expansion for Manitoba. I was Deputy Minister of Infrastructure and Transportation for six years before I returned to the city as the CAO for the last year and a half.

In my experience, would it be a little easier explaining and answering questions if the people on the other side of the table were also engineers? Certainly. But has it been a real problem? No. And the reason is because a lot of engineers just don't know how to put things into more simple language, and so it just challenges us as the engineers to explain to others in the room, whether they be planners or lawyers or accountants, what the challenges are, what the difficulties are, how the project works, what the schedule is, et cetera, et cetera. So overall it would be easier, but it's no real big deal.

Mr. O'Keefe: I'm not an engineer, but I have to deal with bureaucrats, very successfully, I must say, quite frequently, and our engineering people, when we meet — again, I speak on the provincial level. When it comes to engineering or public works or any of the projects that we do, we're in constant contact with the upper echelon of various departments within the province. At meetings that I usually attend, along with my city manager, probably one of the city planners and one or two of the engineers, dealing on the bureaucratic level with people who may not be engineers hasn't really been an issue.

Senator Marshall: Everybody likes the Gas Tax Fund, so I'd like to know why everyone likes it so much. Also, can you compare why the other funds don't measure up so positively when you compare it to the Gas Tax Fund? It sounds like the Gas Tax Fund is probably the best, and maybe you would like to see the other funds more closely resemble the Gas Tax Fund. Can you elaborate on that?

Ms. Thompson: I think there are a couple of points there, but the main one is the stable predictable funding that flows to the municipalities, and we do get to set the local priorities. Obviously there are parameters within the program, but they seem to be broad enough to cover a lot of the infrastructure needs, especially for the City of Victoria. Could the scope be broadened? Yes, but the stable, predictable funding comes in.

M. O'Brien : Je suis un ingénieur à la retraite et j'ai beaucoup de respect pour cette profession. Il est contraire à mon code moral de les critiquer. Non, il ne s'agit pas d'un problème avec nous, monsieur le président. Les planificateurs éprouvent parfois des difficultés entre eux au palier provincial, mais non sur des projets comme celui-ci en ce qui concerne la portée de l'ingénierie, non.

M. McNeil : Je suis ingénieur et j'ai travaillé dans le domaine de la conception et de la construction pendant 32 ans. En fait, j'ai dirigé les travaux d'agrandissement du canal d'évacuation des crues au Manitoba. J'ai été sous-ministre de l'Infrastructure et des Transports pendant six ans avant de revenir à la Ville où j'ai occupé le poste de directeur général au cours de la dernière année et demie.

Par expérience, serait-il un peu plus facile de donner des explications et de répondre aux questions si les personnes de l'autre côté de la table étaient aussi des ingénieurs? Certainement. Mais est-ce que cela a posé un vrai problème? Non. Et la raison est que bon nombre d'ingénieurs ne savent pas comment expliquer les choses simplement, et nous trouvons difficile, en tant qu'ingénieurs, d'expliquer aux autres dans la salle, qu'ils soient planificateurs, avocats ou comptables, quels sont les défis, les difficultés, comment fonctionne le projet, quel est le calendrier, et cetera, et cetera. Donc dans l'ensemble, cela serait plus facile, mais cela ne pose pas de gros problèmes.

M. O'Keefe : Je ne suis pas ingénieur, mais je dois interagir assez fréquemment avec des bureaucrates et nos ingénieurs durant nos réunions, et cela fonctionne très bien, je dois dire — encore une fois, je parle au niveau provincial. Lorsqu'il s'agit d'ingénierie ou de travaux publics ou de n'importe lequel des projets que nous réalisons, nous sommes en contact permanent avec les échelons supérieurs des différents ministères de la province. Durant les réunions auxquelles je participe habituellement, en compagnie de mon directeur municipal, et probablement de l'un des planificateurs et d'un ou deux ingénieurs de la municipalité, les interactions au niveau bureaucratique avec des personnes qui ne sont pas des ingénieurs n'ont jamais vraiment posé de problème.

Le sénateur Marshall : Tout le monde aime le Fonds de la taxe sur l'essence, mais je voudrais savoir pourquoi tout le monde l'aime tant. Aussi, pouvez-vous expliquer pourquoi les autres fonds ne sont pas aussi avantageux lorsqu'on les compare au Fonds de la taxe sur l'essence? On dirait que le Fonds de la taxe sur l'essence est le meilleur, et peut-être que vous souhaitez que les autres fonds lui ressemblent davantage. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

Mme Thompson : Je pense qu'il y a quelques facteurs, mais le principal est le financement stable et prévisible qui est accordé aux municipalités, et nous avons la chance d'établir les priorités locales. De toute évidence, il y a des paramètres dans le programme, mais ils semblent être assez généraux pour répondre à une grande partie des besoins en infrastructure, en particulier pour la ville de Victoria. La portée pourrait-elle être

Also, the reporting works for us. It is an annual reporting process. It's very standardized, easy to follow, and the Union of BC Municipalities is actually the administration partner for the province and the federal government, and we have a good working relationship with them, so it just makes it very easy to work through that program.

Senator Marshall: What do you mean by the scope could be expanded?

Ms. Thompson: There are certain projects that can be funded. It started off as very much green-type projects, so storm drains and bike lanes, pathways, those types of things, and that's of course very important. A couple of years ago, it got expanded to also include recreational infrastructure and arts and culture, but the piece that's really missing from it right now is facilities, the more core municipal facilities like fire halls and city halls.

Senator Marshall: I have the understanding that you can use the money in the Gas Tax Fund for projects under other funds where, say, it's a 30/30/40, whatever. The money in the Gas Tax Fund can be used for the municipality's share. Do I understand that right?

Ms. Thompson: That is correct.

Senator Marshall: So that's also a positive?

Ms. Thompson: Yes.

Mr. O'Brien: I agree. I don't have to put any more words to it. That was succinctly put.

Mr. O'Keefe: Yes, I agree. I probably would put four or five words to it. It's money. It's new money. It's needed. It's direct. It's predictable. It has a broad application, a broader application, and it recognizes that the funding for infrastructure has to be broad. There's recreational infrastructure. Infrastructure is more than pipes in the ground, and I think that is being slowly recognized by the application of the gas tax into areas such as arts, culture and recreation.

Mr. Chartier: I would echo similar comments. It's flexible and predictable, and I guess from our asset management programming and where we line all the projects up over a long period of time, having to do feasibility studies, preliminary designs and detailed design and construction, this funding allows us to plan and insert it in our capital budget six years out, where we are dedicating the money already, and thus we're able to plan the projects properly. So that's a big plus for us as opposed to an infrastructure program that just gets parachuted in with the money to be spent in a year or two. The gas tax money, that flexibility, long-term use of it is very useful. We could also use it

élargie? Oui, mais nous continuons de recevoir le financement stable et prévisible.

En outre, la reddition de compte nous convient. Il s'agit d'un processus de rapport annuel. Il est très standardisé, facile à comprendre, et l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique est en fait le partenaire de la province et du gouvernement fédéral en matière d'administration, et nous avons une bonne relation de travail avec elle, il est donc très facile d'utiliser ce programme.

Le sénateur Marshall : Qu'entendez-vous par élargir la portée?

Mme Thompson : Il y a certains projets qui peuvent être financés. Au début, il s'agissait très souvent des projets de type écologique, donc des réseaux de collecte des eaux pluviales, des pistes cyclables, des sentiers, ce genre de choses, ce qui est bien sûr très important. Il y a quelques années, la portée a été élargie pour inclure également les infrastructures de loisirs et celles des arts et de la culture, mais ce qui manque vraiment en ce moment ce sont les installations, les installations municipales essentielles comme les casernes de pompiers et les mairies.

Le sénateur Marshall : Je crois comprendre que vous pouvez utiliser l'argent du Fonds de la taxe sur l'essence pour des projets financés par d'autres fonds selon une répartition, par exemple, de 30/30/40, ou quelque chose du genre. L'argent du Fonds de la taxe sur l'essence peut être utilisé dans la part de la municipalité. Ai-je raison?

Mme Thompson : C'est exact.

Le sénateur Marshall : Donc, c'est positif également?

Mme Thompson : Oui.

M. O'Brien : Je suis d'accord. Je n'ai rien à ajouter à cela. C'était bref comme commentaire.

M. O'Keefe : Oui, je suis d'accord. Je prononcerais probablement quatre ou cinq mots là-dessus. C'est de l'argent. C'est de l'argent frais. Il est nécessaire. Il est direct. Il est prévisible. Son application est générale, plus générale et cela tient compte du fait que le financement des infrastructures doit être général. Il y a des infrastructures de loisirs. L'infrastructure, c'est plus que des tuyaux dans le sol et je pense qu'on le reconnaît lentement en allouant de l'argent du Fonds de la taxe sur l'essence à des secteurs comme les arts, la culture et les loisirs.

M. Chartier : Mes commentaires seraient semblables. Ce financement est souple et prévisible et je pense qu'en ce qui concerne notre programme de gestion des biens immobiliers où nous dressons la liste de tous les projets sur une longue période de temps, puisque nous devons procéder à des études de faisabilité, à des études préliminaires, à la conception détaillée et aux travaux de construction, ce financement nous permet de planifier et de l'inclure dans notre budget d'immobilisation six ans à l'avance, alors que nous consacrons déjà l'argent aux projets; nous sommes donc en mesure de planifier les projets correctement. C'est donc un gros avantage pour nous, contrairement à un programme

on debt payments, which is very positive. And to echo the other cities, the reporting mechanism is very good. It's done at the end. We have no issue with it.

We would encourage, just like the other cities have said, that's the definite target for any program from the city perspective.

The Chair: We're coming to the end of our session, and we thank you for your input. It's been fantastic. After Senator Mockler's question, I'd like to have just a comment from each of you — we'll have about 10 minutes left after this question — to say what is the number one element that can be improved in the infrastructure program in terms of the programs, the management, the interaction, whatever in your own mind is your number one thing that can be improved or suggestion for improvement, because I think that would help our committee.

So Senator Mockler, your question? It's going to be a question, right?

Senator Mockler: Since we did share with you those 300 different sources that are out there somewhere, I'd like to have your comments on this statement: The federal government has in the past suggested to municipalities and provincial governments to consider public-private partnerships, P3s, and is now discussing a few new models. I'd like to know if you've been consulted and what your comment is, including asset recycling and also an infrastructure bank. How would that impact on your projects going forward?

Mr. O'Brien: Being in the mayor's chair for just five and a half months, I haven't been privy myself to those discussions, senator. Not that our senior staff have not been. I'll be asking for a briefing on that when I get back home, obviously.

We don't have any P3 projects currently in the city. We haven't had the need for it yet. There are some larger projects looming where that would potentially make sense, but we haven't had those. There have been P3 projects in our municipality that the province has dealt with on schools and such like that, but as far as municipal facilities or municipal infrastructure, we haven't done that yet.

It's interesting about the infrastructure bank. I can't comment on that too much. I apologize for that, but I'm certainly going to check on it.

d'infrastructure qui arrive tout à coup avec l'argent devant être dépensé dans un an ou deux. L'argent du Fonds de la taxe sur l'essence, compte tenu de la marge de manœuvre et de l'utilisation à long terme qu'il nous offre, est très utile. Nous pourrions également l'utiliser pour rembourser la dette, ce qui est très positif. Et pour faire écho aux autres villes, le mécanisme de rapport est très bon. C'est fait à la fin. Nous n'avons aucun problème avec cela.

Nous aimerions ajouter, tout comme les autres villes l'ont fait, que c'est le modèle à cibler pour tous les programmes, du point de vue de la municipalité.

Le président : C'est bientôt la fin de notre séance et nous vous remercions de votre participation. Cela a été fantastique. Une fois que le sénateur Mockler aura posé sa question, j'aimerais simplement que chacun de vous formule un commentaire — nous aurons environ 10 minutes après cette question — pour nous dire quel est l'élément numéro un qui pourrait être amélioré dans le programme d'infrastructure, en ce qui a trait aux programmes, à la gestion, à l'interaction, ce qui, selon vous, est la chose numéro un qui pourrait être améliorée ou une suggestion d'amélioration, parce que je crois que cela aiderait notre comité.

Donc, sénateur Mockler, votre question? C'est une question, n'est-ce pas?

Le sénateur Mockler : Comme nous vous avons parlé de ces 300 différentes sources qui existent un peu partout, j'aimerais avoir vos commentaires sur la déclaration suivante: Le gouvernement fédéral a, par le passé, suggéré aux municipalités et aux gouvernements provinciaux d'envisager le recours aux partenariats publics privés, ou PPP, et examine à l'heure actuelle quelques autres modèles. Je voudrais savoir si vous avez été consulté et ce que vous en pensez, notamment le recyclage des actifs et également la banque d'investissement dans les infrastructures. Quelle en serait l'incidence sur vos projets à l'avenir?

M. O'Brien : Comme je ne suis maire que depuis cinq mois et demi, je n'ai pas eu la chance de participer à ces discussions, sénateur. Mais cela ne veut pas dire que nos cadres supérieurs n'y ont pas pris part. Je demanderai qu'on me fasse un exposé à ce sujet lorsque je retournerai chez moi, évidemment.

Notre municipalité n'a aucun projet en PPP pour le moment. Nous n'en avons pas encore eu besoin. Il y a quelques grands projets qui se pointent à l'horizon pour lesquels les PPP pourraient être envisagés, mais il n'y en a aucun en cours. Il y a eu des projets en PPP gérés par la province touchant notre municipalité pour des écoles et des choses comme ça, mais en ce qui a trait aux installations ou aux infrastructures municipales, cela n'a pas encore été fait.

La banque d'investissement dans les infrastructures semble intéressante. Mais je ne peux pas en dire plus là-dessus. Je suis désolé, mais je vais certainement m'informer.

Mr. O’Keefe: We haven’t given P3s active consideration in any depth to this point in time. It’s kind of up in the air. We’ve unofficially talked about it at city hall. We, as a council, have discussed it superficially as an alternative to funding projects that need to be funded. It’s something that we are going to have to give active consideration to in the future in terms of our infrastructure needs.

As I mentioned in the beginning, we have a 10-year capital works plan that amounts to \$1.25 billion. Within that plan in terms of funding, because we don’t have a \$1.25 billion ourselves, we may have to look at the possibility of P3 funding to deal with some of these projects.

Mr. Johnson: At this time, we haven’t been consulted on that program, so I couldn’t speak to that. That’s not to say that some of our additional senior staff might have been, but I don’t believe that’s the case at this point.

In the past, the City of Victoria has looked at P3 projects. We have an arena that was done through a P3 project, through an individual by the name of Mr. Graham Lee. It’s a great facility. They do joint concert promotion. They run the facility. It’s built on city land. We’ve got a long-term contract with them, and that was a good partnership.

With our fire hall, rather than going through the traditional design, tender, procurement and construction process, we went out to the community to say, “What could you potentially do for us as a joint facility?” and whether or not we could do a combined fire hall with affordable housing, a combined fire hall with residential on top. We’ve got a number of bidders that we’re looking at to potentially do that as a joint project.

So there are opportunities that do arise where they are appropriate, but in other instances, P3s are difficult for municipalities to provide.

Mr. Chartier: I will speak particularly on the P3s. In the City of Winnipeg, we would be happy to use the P3 mechanism delivery method. It worked well with P3 Canada. We have been very successful with it.

One flag with those is that there is a lot of up-front work that’s required. There’s a lot of planning and discussions, financial components, et cetera, but if you follow the process, PPP Canada has been very helpful in supporting it.

We’ve had three past projects, and we have one new large rapid transit project that has started construction just in the last few months, so it’s been very successful for us.

M. O’Keefe : Jusqu’à présent, nous n’avons pas envisagé sérieusement le recours aux PPP. C’est un peu en suspens. Nous en avons parlé officiellement à la mairie. Nous en avons discuté superficiellement, au sein du conseil, comme une solution de financement des projets qui doivent être financés. C’est quelque chose que nous allons devoir étudier sérieusement à l’avenir pour répondre à nos besoins en matière d’infrastructures.

Comme je l’ai mentionné au début, nous avons un plan décennal de travaux d’immobilisations dont les coûts s’élèvent à 1,25 milliard de dollars. Dans ce plan, en ce qui a trait au financement, étant donné que nous ne disposons pas de 1,25 milliard de dollars, nous pourrions devoir envisager la possibilité de recourir à des PPP pour réaliser certains de ces projets.

M. Johnson : Jusqu’à présent, nous n’avons pas été consultés concernant ce programme, donc je ne suis pas en mesure d’en parler. Cela ne veut pas dire que certains de nos cadres supérieurs ne l’ont pas été, mais je ne crois pas que ce soit le cas à ce stade.

Par le passé, la ville de Victoria a envisagé le recours aux projets en PPP. Nous avons un aréna qui a été construit dans le cadre d’un projet en PPP, par une personne du nom de monsieur Graham Lee. C’est une superbe installation. Ils font la promotion des concerts en partenariat. Ils gèrent l’installation. Elle est construite sur un terrain de la ville. Nous avons un contrat à long terme avec eux, et cela a été un bon partenariat.

Pour notre caserne de pompiers, plutôt que d’utiliser le processus classique de conception, d’appel d’offres, d’approvisionnement et de construction, nous avons demandé à la collectivité ce qu’elle pourrait faire pour nous si nous construisions une installation commune et si nous pouvions combiner une caserne de pompiers à des logements abordables, en construisant des logements au-dessus d’une caserne de pompiers. Nous examinons un certain nombre de soumissionnaires avec qui nous pourrions travailler pour réaliser cela comme un projet conjoint.

Donc, il y a des occasions qui se présentent où les PPP sont appropriés, mais dans d’autres cas, ils sont difficiles à réaliser pour les municipalités.

M. Chartier : Je vais parler des PPP en particulier. À Winnipeg, nous serions heureux de recourir aux PPP comme méthode d’approvisionnement. Cela a bien fonctionné avec PPP Canada. Nous avons eu beaucoup de succès avec ce PPP.

En guise de mise en garde, cependant, il est important de dire que les PPP nécessitent beaucoup de travail initial. Il y a beaucoup de planification, de discussions et de travail sur l’aspect financier, et cetera, mais si vous suivez le processus, PPP Canada nous a offert un précieux appui.

Nous avons eu trois projets par le passé, et nous avons maintenant un grand projet de transport en commun rapide dont les travaux de construction ont commencé au cours des derniers mois seulement, donc cela fonctionne très bien pour nous.

The Chair: Any comment on the concept of an infrastructure bank?

Mr. Chartier: We haven't really looked at that. When accessing funds, we go straight to the market. We haven't had any issues with that at the City of Winnipeg, so we haven't really looked at the use of an infrastructure bank.

The Chair: Now we're coming to the end, and we'd like to have comments from each of our panelists in terms of the one thing that you look forward to in terms of potential improvement to make this system better? Who would like to start?

Mr. O'Keefe: May I say three things? Very briefly, I like the idea of an infrastructure bank. I didn't get the opportunity to speak to that. That's my own fault. I like that. Flexibility and recognition of municipal priorities.

Mr. O'Brien: The predictability, such as the gas tax, with the funding and the indexing. I think we have been very clear about the flexibility and allowing the municipalities to set their priorities, but the predictability of the funding is key as well, because then you can plan ahead and you know what you're going to get.

I will also put a pitch in, too, for the National Housing Strategy, the funding that's flowing through to that. I know the current government is committed to that. I want to make sure that's entrenched because, if not, that will put a tremendous burden on municipalities down the road to deal with the social issues as they fall in our budget, because it will be unavoidable. Thank you.

Mr. Johnson: Certainty. I think we've talked a lot about that today in terms of the certainty that the Gas Tax Fund program currently provides and how that's working well from a municipal perspective. I also think scope strengthening also is something that should be considered for the existing programs that are there.

I know I'm saying three things instead of one, but timelines. I think timelines are really important. We've all touched upon that today. Often, when these programs come out and you have a two-week turnaround, it's very difficult to get that project in front of a council to get that determination and then get the background information all together to make a meaningful submission for infrastructure projects that are such a priority for local government.

Mr. McNeil: Long-term funding certainty for larger projects like sewage treatment plant upgrades and corresponding longer-term deadlines associated with those large projects is what I'd like to leave you with today.

The Chair: Thank you very much. It has been an outstanding session, and you've given us lots to think about. We appreciate your openness and candour in terms of the comments that you've

Le président : Y a-t-il des commentaires concernant le concept de banque d'investissement dans les infrastructures?

M. Chartier : On ne s'est pas vraiment penché là-dessus. Lorsque nous avons besoin de financement, nous allons directement sur le marché. Comme nous n'avons eu aucun problème avec cela à la ville de Winnipeg, nous n'avons pas vraiment envisagé le recours à une banque d'investissement dans les infrastructures.

Le président : Nous arrivons maintenant à la fin et nous aimerions que chacun de nos témoins nous dise quelle est la première chose qu'il aimerait changer pour améliorer le système. Qui aimerait commencer?

M. O'Keefe : Puis-je dire trois choses? Très brièvement, j'aime l'idée de banque d'investissement dans les infrastructures. Je n'ai pas eu l'occasion d'en parler. C'est ma faute. J'aime cette idée. La marge de manœuvre et la reconnaissance des priorités municipales.

M. O'Brien : La prévisibilité, comme ce qu'offre le Fonds de la taxe sur l'essence, le financement et l'indexation. Je pense que nous avons été très clairs en ce qui a trait à la marge de manœuvre et au fait de permettre aux municipalités d'établir leurs priorités, mais la prévisibilité du financement est essentielle également, parce qu'elle vous permet de planifier à long terme et que vous savez ce que vous allez obtenir.

Je vais également mentionner la Stratégie nationale en matière de logement, et le financement qui est acheminé à cet égard. Je sais que le gouvernement actuel est déterminé à l'appliquer. Je veux m'assurer que c'est encadré parce que, sinon, cela imposera à l'avenir un énorme fardeau aux municipalités qui seront confrontées aux problèmes sociaux qui relèveront de leur budget, car cela est inévitable. Merci.

M. Johnson : La certitude. Je pense que nous avons beaucoup parlé aujourd'hui de la certitude qu'offre le Fonds de la taxe sur l'essence à l'heure actuelle et du fait que cela fonctionne bien sur le plan municipal. Je pense aussi qu'on devrait envisager d'améliorer la portée pour les programmes existants.

Je sais que je dis trois choses au lieu d'une, mais les délais. Je crois que les délais sont vraiment importants. Nous en avons tous parlé aujourd'hui. Souvent, lorsque ces programmes sortent et que deux semaines vous sont allouées, il est très difficile de présenter ce projet devant le conseil municipal pour qu'il prenne une décision et de regrouper tous les renseignements généraux nécessaires à la préparation d'une bonne présentation sur un des projets d'infrastructure qui sont si importants pour les administrations municipales.

M. McNeil : Voici ce dont j'aimerais que vous vous souveniez aujourd'hui: la certitude du financement à long terme pour les grands projets, comme l'amélioration des usines de traitement des eaux usées, et des délais plus longs pour ces grands projets.

Le président : Merci beaucoup. Cela a été une séance exceptionnelle et vous nous avez donné beaucoup de matière à réflexion. Nous vous remercions de l'ouverture et de la franchise

made. We are excited about continuing on because we have another group of five cities of all sizes coming in to see us tomorrow. This is a process that we're really dedicated to because it's that important to our country. We thank you for your involvement in your cities and appreciate the time that you've taken to be with us today.

Thank you very much, folks from Winnipeg. We appreciate you being with us in terms of participating with this activity today.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, October 19, 2016

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 6:48 p.m. to study the federal government's multi-billion dollar infrastructure funding program.

Senator Larry W. Smith (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Welcome to the Standing Senate Committee on National Finance, colleagues and members of the viewing public. The mandate of the committee is to examine matters relating to federal estimates generally as well as government finance. Today we continue our study on the design and delivery of the federal government's multi-billion-dollar infrastructure funding program.

My name is Larry Smith, senator from Quebec, and I chair the committee. Let me introduce the other members of our committee: To my right, a former Auditor General of Newfoundland, Senator Elizabeth Marshall; from the beautiful region of Toronto, Senator Nicole Eaton, our Speaker *pro tem*; and from Toronto, Senator Salma Atallahjan.

[*Translation*]

From Montreal, formerly of *La Presse*, Senator André Pratte.

[*English*]

The Chair: From Saskatchewan, Senator Raynell Andreychuk.

[*Translation*]

On my far left, Senator Maltais from Quebec, a former member of the National Assembly.

[*English*]

Beside him, a man with many, many skills and trades, an active politician and of course a provincial politician, a businessman, Senator Grant Mitchell.

dont vous avez fait preuve dans vos commentaires. Nous sommes ravis de poursuivre sur notre lancée, parce qu'un autre groupe de cinq villes de différentes tailles nous rend visite demain. Nous sommes vraiment déterminés à suivre ce processus parce qu'il est extrêmement important pour notre pays. Nous vous remercions de votre dévouement envers vos villes et nous vous sommes très reconnaissants d'avoir pris le temps de nous visiter aujourd'hui.

Merci beaucoup aux gens de Winnipeg. Nous vous remercions de votre présence et de votre participation à cette activité aujourd'hui.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 19 octobre 2016

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 18 h 48, afin d'étudier le programme de plusieurs milliards de dollars du gouvernement fédéral pour le financement des infrastructures.

Le sénateur Larry W. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bienvenue au Comité sénatorial permanent des finances nationales, distingués collègues et téléspectateurs. Le mandat de ce comité consiste à examiner les questions liées aux prévisions budgétaires fédérales en général ainsi qu'aux finances du gouvernement. Nous poursuivons aujourd'hui notre étude sur la conception et l'exécution du programme de plusieurs milliards de dollars du gouvernement fédéral pour le financement des infrastructures.

Je m'appelle Larry Smith, sénateur du Québec, et je préside ce comité. Permettez-moi de vous présenter les autres membres de notre comité: à ma droite, la sénatrice Elizabeth Marshall, ancienne vérificatrice générale de Terre-Neuve; de la belle région de Toronto, la sénatrice Nicole Eaton, Présidente intérimaire; de Toronto, la sénatrice Salma Atallahjan.

[*Français*]

De Montréal, anciennement du journal *La Presse*, le sénateur André Pratte.

[*Traduction*]

Le président : De la Saskatchewan, la sénatrice Raynell Andreychuk.

[*Français*]

À mon extrême gauche, le sénateur Maltais, du Québec, ancien membre de l'Assemblée nationale.

[*Traduction*]

À ses côtés, un homme aux multiples compétences et métiers, un politicien actif et, bien entendu, un politicien provincial, un homme d'affaires, le sénateur Grant Mitchell.

And our veteran.

Senator Neufeld: Our veteran?

The Chair: With more experience in parliamentary affairs than probably most of us in this room.

Senator Mitchell: Put together.

The Chair: And still able to talk about it, from the northern parts of British Columbia, Senator Richard Neufeld.

Senator Neufeld: Thank you, sir.

[*Translation*]

The Chair: Today, we have with us representatives of Canadian cities who will share with us their experiences and expectations relating to infrastructure funding.

[*English*]

This evening, we will have witnesses from five important Canadian cities. During the first part of our meeting, until 7:30, we will have witnesses from two remote locations appearing by video conference.

First, from the City of Yellowknife we welcome His Worship Mark Heyck. From the City of Calgary, we have officials Brad Stevens, Deputy City Manager; and Chima Nkemdirim, Chief of Staff, Mayor's Office.

Mark Heyck, Mayor, City of Yellowknife: Thank you very much, senators, and good evening from Yellowknife and the Great White North. We are very grateful for the opportunity to provide some feedback on current and past federal infrastructure funding grants.

Certainly we're very pleased with the recognition from the Government of Canada of the importance of community infrastructure, and we have seen that not only in the last year but over the past several years. I want to touch on a number of the items that were raised in the order of reference for the study you're conducting.

First of all, one of the things we recognized from the perspective of Canada's northern territories is the critical importance of base-plus funding, meaning that before funding is allocated on a per capita basis, it's absolutely necessary to ensure that each provincial and territorial jurisdiction is getting a certain base percentage of that total funding pot.

That has certainly benefited the three northern territories, and I'm sure it's benefited some of the smaller provinces as well, because, as you all know well, on a population basis alone, we would not get enough money to pave a single kilometre of roadway or put in half a kilometre of pipe. That is absolutely critical to us.

Et notre vétéran.

Le sénateur Neufeld : Notre vétéran?

Le président : Comptant plus d'expérience en affaires parlementaires que probablement la plupart d'entre nous dans cette salle.

Le sénateur Mitchell : Réunis.

Le président : Et toujours en mesure d'en parler et de la région du nord de la Colombie-Britannique, le sénateur Richard Neufeld.

Le sénateur Neufeld : Merci, monsieur.

[*Français*]

Le président : Aujourd'hui, nous accueillons des représentants de villes canadiennes qui nous feront part de leurs expériences et de leurs attentes en matière de financement d'infrastructures.

[*Traduction*]

Ce soir, nous accueillerons des témoins provenant de cinq grandes villes canadiennes. Au cours de la première partie de notre réunion, jusqu'à 19 h 30, des témoins provenant de deux régions éloignées comparaitront par vidéoconférence.

Tout d'abord, de Yellowknife, nous accueillons M. Mark Heyck. De Calgary, nous accueillons les représentants Brad Stevens, directeur municipal adjoint, et Chima Nkemdirim, chef du personnel, bureau du maire.

Mark Heyck, maire, Ville de Yellowknife : Je vous remercie distingués sénateurs et je vous souhaite le bonsoir directement de Yellowknife et du Grand Nord. Nous sommes ravis d'avoir cette occasion de pouvoir commenter les subventions fédérales en matière d'infrastructure actuelles et passées.

Il va sans dire que nous sommes très heureux de souligner l'importance que le gouvernement du Canada accorde à l'infrastructure communautaire et nous l'avons constatée non seulement au cours de l'année qui vient de passer, mais lors des dernières années. Je veux aborder quelques questions qui ont été soulevées dans l'ordre de renvoi au titre de l'étude que vous menez.

Tout d'abord, l'un des éléments que nous tenons à reconnaître ici dans les territoires du Nord du Canada, c'est l'importance cruciale du financement de base et plus, ce qui signifie qu'avant l'octroi d'un financement selon une formule au prorata, il faut à tout prix veiller à ce que chaque province et territoire obtienne un certain pourcentage de base sur l'ensemble du financement disponible.

Cette formule a certainement profité aux trois territoires du Nord, et je suis convaincu qu'elle a été profitable à certaines des plus petites provinces également, car, comme vous le savez tous bien, si l'on tient compte de la formule démographique seulement, nous n'aurions même pas assez d'argent pour construire un seul kilomètre de route ou installer un demi-kilomètre de canalisation. Ce financement nous est indispensable.

We also recognize that one size does not fit all in terms of infrastructure funding programs, and that has been a challenge in the past. It continues to be a challenge in some respects with some of the funding that's available.

For a relatively small community in the Canadian context, we are grateful for the new public transit funding that's available. There are many communities in the Northwest Territories that have transit and transportation needs but may not have that public transit system where those dollars can go. For a community such as Yellowknife where we contract out our transit services and therefore don't have a lot of infrastructure related to transit, other than bus shelters and things of that nature, it can be a challenge sometimes to allocate those dollars. I hope in the course of conducting this study you remember that one size will not fit all, all the way across the country.

In terms of some of the current infrastructure funding that's been made available, I wanted to highlight some of the challenges that we face in the Northern Canadian context. Number one is some of the timelines that are attached to the current funding that's available. Some of the work must be completed by March of 2018. Other work has to be completed by March of 2019; and for Northern communities in particular, where we have very short construction seasons, trying to meet the ask of those timelines in terms of the funding that's available can be quite a challenge.

In the future, it would be useful to consider some flexibility in the timelines and deadlines assigned to those infrastructure projects to make the most effective use of the available funds.

In Yellowknife it's less so, but to a degree here as well, for some northern communities, capacity can be an issue. There may be questions at times about the amount of funding available to do the work that's needed, because we do face a significant infrastructure deficit in the North. But the capacity of local staff and Public Works departments, local contractors can be a challenge at certain times and in certain communities. That's something to keep in mind.

We wanted to recognize, from Yellowknife's perspective, the benefits in the current funding model that applies to northern jurisdictions in terms of a 75-25 funding split, where the federal government is willing to pick up 75 per cent of the tab on some of these infrastructure projects, and the municipal government is picking up 25 per cent, which is different than the way the funding has been applied in southern jurisdictions.

We wanted to point out the benefit in that, and that it's recognizing that the federal government has recognized some of the unique funding challenges we face in Northern Canada.

Nous reconnaissons également qu'une approche unique ne convient pas à tout le monde lorsqu'il est question des programmes de financement des infrastructures et cela a été difficile à gérer dans le passé. Cette question suscite toujours des défis à relever quant au financement qui est disponible.

Pour une communauté relativement petite dans le contexte canadien, nous sommes reconnaissants du nouveau financement consacré au transport en commun. On compte de nombreuses communautés dans les Territoires du Nord-Ouest qui ont des besoins en matière de transport en commun et de transport, mais elles peuvent ne pas disposer d'un réseau de transport en commun permettant d'y injecter de l'argent. Pour une communauté comme Yellowknife où nous offrons à contrat nos services de transport en commun, l'infrastructure liée au transport en commun, autre que les abris d'autobus et des éléments du genre, est limitée et il peut être parfois difficile d'attribuer l'argent qui est disponible. J'espère que, dans le cadre de cet exercice, vous n'oublierez pas qu'une solution unique ne convient pas à tout le monde et il en va de même partout au pays.

Dans le cas d'une certaine partie du financement actuel consacré aux infrastructures, je tiens à faire ressortir quelques-uns des défis que nous devons relever dans le Nord canadien. Tout d'abord, j'aimerais souligner la question de certains échéanciers imposés au financement disponible actuel. Une certaine partie des travaux doit être terminée d'ici mars 2018. D'autres travaux doivent être terminés d'ici mars 2019; pour les communautés du Nord en particulier, là où la saison des travaux de construction est très brève, il peut être relativement difficile d'essayer de répondre à ces échéanciers exigés pour obtenir le financement disponible.

À l'avenir, il serait de mise de tenir compte d'une certaine marge de manœuvre quant au calendrier et aux échéanciers imposés à ces projets d'infrastructure afin de pouvoir bénéficier de tous efficacement possible du financement offert.

À Yellowknife, cette question est moins pertinente, mais dans une certaine mesure ici également, pour certaines communautés du Nord, la capacité peut être problématique. Des questions peuvent parfois se poser au sujet du montant disponible pour faire le travail qui s'impose, car le Nord accuse un important déficit en matière d'infrastructure. Et la capacité du personnel local et des services de travaux publics, des entrepreneurs locaux, peut être difficile à certains moments et dans certaines communautés. Cette question ne doit pas être négligée.

Nous tenons à souligner, du point de vue de Yellowknife, les avantages du modèle de financement actuel qui vise les administrations du Nord dont le taux est réparti 75-25. Le gouvernement fédéral est disposé à régler 75 p. 100 de la note pour certains projets d'infrastructure et le gouvernement municipal assume 25 p. 100 des coûts, ce qui diverge de la formule de financement utilisée pour le Sud.

Nous tenons à souligner l'avantage de cette formule et que le gouvernement fédéral a reconnu certains des défis financiers uniques que doivent relever les résidents du Nord du Canada.

Regarding some of the criteria that have been applied to federal funding, and particularly the Building Canada Fund and some of the Clean Water and Wastewater Fund that's recently been announced, we would like to see a broadening of that criteria. The federal government has recognized that they want to apply this funding in consultation with people who are closest on the ground to where those dollars are going; and so narrowly applying some of these funding pots, in the most recent example, to water and sewer projects only may not necessarily meet up with the priorities of the communities where that funding is going.

Timely and efficient funding is very important, and that was one of the other things raised in the order of reference. For some of these funding pots, we don't actually receive the funding until the project is completed or substantially completed. Particularly for smaller communities, and especially those communities in the North where our pockets may not be as deep as some of our southern neighbours, a certain percentage of funding provided at start-up and then at certain milestones throughout the project would help, because we often have to look to bridge financing and other financing mechanisms to get these projects off the ground.

I'll conclude because I want to allow time for other speakers and for questions. I've thought long and hard about what the ideal funding model would be, and we've already realized it; in my opinion it's the model we've achieved with the Gas Tax Fund. I think you would find that many community governments across Canada would agree with that. Now it's indexed. It's predictable. It's a stable source of funding. Community governments know how much they're going to get from year to year, and they can appropriately do their capital planning over a longer time frame to meet the criteria that are associated with that Gas Tax Fund.

It gives us the opportunity to understand what an eligible project is under this funding, but also to know that it's not a question of putting in an application and then perhaps getting the money or not getting the money. It's not a question of how the funding is going to be allocated across communities within a particular territorial or provincial jurisdiction, but it's that long-term, stable, predictable funding that municipalities in Canada have been looking for for a long time, and we finally achieved that.

My suggestion is that the Government of Canada look toward more funding models such as the gas tax model, rather than application-based. I want to thank you for the opportunity to provide some feedback on infrastructure funding projects.

The Chair: Thank you very much, Mr. Heyck.

Quant à certains des critères qui s'appliquent au financement fédéral, et en particulier au Fonds Chantiers Canada et à un volet du Fonds pour l'eau potable et les eaux usées que l'on vient d'annoncer, nous aimerions que l'on puisse élargir les critères établis. Le gouvernement fédéral reconnaît qu'il désire appliquer ce financement en consultation avec les intervenants qui sont sur le terrain visé par le financement; alors l'application restreinte du financement disponible, dans le tout dernier exemple, relativement aux projets d'aqueduc et d'égouts seulement qui peuvent ne pas répondre nécessairement aux priorités des communautés où le financement est octroyé.

Il faut à tout prix compter sur un financement rapide et efficace et il s'agit là de l'un des autres éléments soulevés dans l'ordre de renvoi. Pour une certaine partie du financement disponible, nous ne recevons pas de financement jusqu'à ce que le projet soit terminé ou presque terminé. En particulier pour les petites collectivités et plus précisément les collectivités du Nord là où les fonds peuvent ne pas être aussi accessibles que pour certains de leurs voisins du Sud, il serait de mise d'obtenir un certain pourcentage du financement offert au début et puis à une certaine étape en cours du projet, car nous devons souvent envisager un financement provisoire et d'autres mécanismes de financement pour lancer ces projets.

Je vais conclure, car il faut consacrer du temps aux autres invités et pour poser des questions. J'ai longuement réfléchi à la question du modèle de financement idéal et il a déjà été réalisé; à mon avis, il s'agit du modèle que nous avons établi grâce au Fonds de la taxe sur l'essence. Je pense qu'il existe de nombreux gouvernements municipaux au Canada qui seraient d'accord avec cette affirmation. Maintenant, le taux est indexé. Il est prévisible. Il s'agit d'une source de financement stable. Les gouvernements municipaux connaissent le montant qu'ils recevront d'une année à l'autre et ils peuvent assurer convenablement la planification de leurs immobilisations à long terme pour répondre aux critères associés au Fonds de la taxe sur l'essence.

Cela nous donne l'occasion de comprendre les projets admissibles à ce financement, mais également de savoir que cela n'est pas question de soumettre une demande et puis peut-être d'obtenir de l'argent ou non. Il ne s'agit pas de la façon dont le financement va être attribué aux collectivités dans un territoire ou une province en particulier, mais c'est une question d'un financement prévisible, stable et à long terme que les municipalités au Canada sollicitent depuis un bon moment et cet objectif a été finalement atteint.

Je suggère que le gouvernement du Canada vise d'autres modèles de financement, comme celui sur la taxe sur l'essence, plutôt que de recourir à un exercice de présentation de demandes. Je tiens à vous remercier de me donner l'occasion de formuler certains commentaires sur les projets de financement des infrastructures.

Le président : Je vous remercie, monsieur Heyck.

Chima Nkemdirim, Chief of Staff, Mayor's Office, City of Calgary: My name is Chima Nkemdirim. I'm the Chief of Staff for Mayor Nenshi. I'm joined by my colleague Brad Stevens, who is the Deputy City Manager, and we have a very short presentation to allow lots of time for questions.

First of all, I want to thank you for the opportunity to speak to the Standing Senate Committee on National Finance.

Infrastructure is something that we are all preoccupied with, and we work hard every day trying to figure out how to fund critical projects for our city. Especially in these economic times in Western Canada, we believe that we have an opportunity to leverage the resources of the three orders of government to build infrastructure while prices are low and get people back to work.

Brad Stevens, Deputy City Manager, City of Calgary: There have been significant growth challenges in Calgary. We have some aging infrastructure. We want to take advantage of some of the technology that's being offered, and as a result that's driven the need for some massive infrastructure investment in capital projects in Calgary.

To give you a bit of a framework, each budget cycle we do an infrastructure status report, and in the last cycle we identified approximately a \$7 billion funding deficit. Now since that time we've also identified the need to expand our LRT, our Green Line. You probably heard about that. So we're looking at a significant infrastructure funding gap, well in excess of \$7 billion as of the last cycle, plus anything associated with the Green Line. Federal funding is critical to help Calgary close that infrastructure gap and help build the supporting infrastructure that Calgarians need.

Mr. Nkemdirim: I want to touch on our experience with past federal funding. Citizens of Calgary have certainly been the beneficiary of previous federal funding. For example, between 2006 and 2015 we received \$477 million through the Gas Tax Fund and \$97 million through the new deal for the Public Transit Infrastructure Fund. I would like to echo the comments from our colleague in Yellowknife that we find the Gas Tax Fund to be generally well administered and relatively easy to comply with and report.

One of our challenges has been with some of the other funding programs. For example, in the second iteration of the Building Canada Fund, commonly known as the New Building Canada Fund, in Alberta not one penny of the money went to municipal

Chima Nkemdirim, chef du personnel, Bureau du maire, Ville de Calgary : Je m'appelle Chima Nkemdirim. Je suis le chef du personnel pour le maire Nenshi. Mon collègue Brad Stevens, directeur municipal adjoint, m'accompagne aujourd'hui, et notre présentation sera brève afin de permettre une longue période de questions.

Tout d'abord, je tiens à vous remercier de me donner l'occasion de prendre la parole devant le Comité sénatorial permanent des finances nationales.

L'infrastructure est une source d'inquiétude pour tous et nous redoublons d'efforts chaque jour pour essayer de comprendre la façon de financer des projets essentiels pour notre ville. Étant donné en particulier la situation économique dans l'Ouest canadien, nous croyons que nous devons profiter de l'occasion pour tirer parti des ressources des trois paliers de gouvernement pour construire des infrastructures alors que les prix sont bas et pour permettre aux travailleurs de réintégrer le marché du travail.

Brad Stevens, directeur municipal adjoint, Ville de Calgary : Les défis en matière de croissance sont de taille à Calgary. Une certaine partie de l'infrastructure est vieillissante. Nous voulons tirer profit de la technologie offerte sur le marché, ce qui permet donc d'orienter le besoin d'investir grandement dans certains projets d'immobilisations à Calgary.

Pour vous donner une idée du cadre de travail, nous dressons un rapport d'étape en matière d'infrastructure à chaque cycle budgétaire et, lors du dernier cycle, nous avons relevé un déficit de financement d'environ 7 milliards de dollars. Et depuis ce moment-là, nous avons également établi la nécessité d'assurer l'expansion de notre train léger, soit notre ligne verte. Vous en avez probablement entendu parler. Alors, nous étudions le problème d'un important manque de financement consacré aux infrastructures, qui dépasse largement 7 milliards de dollars en date du dernier cycle, sans compter le financement associé à la ligne verte. Le financement fédéral est crucial pour aider Calgary à rétrécir cet écart en matière d'infrastructure et contribuer à construire les infrastructures de soutien dont les résidents de Calgary ont besoin.

M. Nkemdirim : Je désire vous faire part de notre expérience au sujet du financement fédéral obtenu par le passé. Les citoyens de Calgary ont certainement bénéficié d'une aide financière fédérale auparavant. En outre, de 2006 à 2015, nous avons reçu un montant de 477 millions de dollars du Fonds de la taxe sur l'essence et de 97 millions de dollars grâce à la nouvelle entente au titre du Fonds d'infrastructure pour le transport en commun. J'aimerais donner suite aux commentaires de notre collègue de Yellowknife et préciser que nous estimons que le Fonds de la taxe sur l'essence est généralement bien administré et il est relativement facile de s'y conformer et de déclarer l'information.

Certains des autres programmes de financement ont suscité quelques défis. Par exemple, dans la deuxième version du Fonds Chantiers Canada, communément appelé le Nouveau Fonds Chantiers Canada, en Alberta, aucun sou n'a été versé à

infrastructure. All of it was taken by the province, even though there had been an expectation by the federal government that some of that money would go to fund municipal needs.

We also found application-based programs to be extremely difficult to administer and time-consuming to get projects into the ground.

I would also like to touch on P3 Canada. We've had challenging experiences with P3 Canada where we had a major project to fund recreational centres get through their process, costing us millions of dollars in the application, only to be stopped by the cabinet for approval, even though it had been unanimously approved. That's money that could have been invested in actual projects.

Mr. Stevens: We'll conclude our comments by providing a bit of input on our comments on the future federal infrastructure funding and what that might look like. Based upon the infrastructure gap that I mentioned to you previously, the \$120 billion in new and previously announced funding in the 2016 federal budget is a welcome investment in our communities. We will say to you, though, that trying to track what is made up or how many programs are made up in that \$120 billion is becoming difficult. It's not quite clear which projects and programs make up the \$120 billion. I think we can probably account for about half of it, but the other half, we're not sure where that money is or how one might apply for it.

On the Phase 2 infrastructure plan, we support the funding approach that talks about population growth factors as we determine disbursements. In preparation for this program, and all of our infrastructure programs, the City of Calgary selects infrastructure projects based upon five key criteria: reducing carbon use and improving adaptive capacity; enhancing the quality and reliability of our systems; strengthening the local economy — that's of particular importance to us right now; building a strong community; and improving affordability and accessibility.

An example of some of the innovative funding is our Green Line, our LRT expansion line, which will serve more than 27 communities and will move more than 41 million passengers every year on a 40-kilometre line.

I won't talk about our agreement yet again about the federal gas tax and what a successful model that has been for us.

Debt capacity and financing costs are also key. Thus the difference in actual capital available for construction between a project financed between 10 years or over 30 years obviously can

l'infrastructure municipale. La province s'est accaparée de tout l'argent, bien que le gouvernement fédéral s'attendait à ce qu'une certaine partie du financement serve à répondre aux besoins municipaux.

Nous avons aussi constaté que les programmes fondés sur la présentation de demandes étaient extrêmement difficiles à administrer et que la démarche de mise en œuvre des projets était longue.

Je voudrais glisser un mot au sujet du Fonds PPP Canada. Nous avons eu une expérience problématique avec le Fonds PPP Canada. Nous sommes passés par leur processus pour un important projet de financement de centres de loisirs. La présentation de la demande nous a coûté des millions de dollars, et ce, pour rien, car le cabinet nous a bloqués, même si le projet avait été approuvé à l'unanimité. C'est de l'argent que nous aurions pu investir dans des projets concrets.

M. Stevens : Nous allons conclure nos commentaires en donnant notre avis sur le financement fédéral futur des infrastructures et ce à quoi il pourrait ressembler. Compte tenu du déficit infrastructurel dont je vous ai parlé précédemment, les 120 milliards de dollars en fonds nouveaux et déjà annoncés dans le budget fédéral de 2016 représentent un investissement qui tombe à pic dans nos collectivités. Cependant, nous devons vous dire qu'essayer de suivre ce que comprend cet investissement de 120 milliards de dollars ou le nombre de programmes qui le constituent devient difficile. On ne voit pas clairement quels sont les projets et les programmes qui constituent l'investissement de 120 milliards de dollars. Je pense que nous en représentons probablement la moitié, mais quant à l'autre moitié, nous ne savons pas exactement où se trouve l'argent ou comment nous pouvons en faire la demande.

En ce qui concerne la phase 2 du plan d'infrastructures, nous approuvons la méthode de financement axée sur les facteurs liés à la croissance démographique pour la détermination des sorties de fonds. En prévision de ce programme, et de tous nos programmes d'infrastructures, la Ville de Calgary sélectionne les projets d'infrastructures selon cinq critères clés: la réduction des émissions de dioxyde de carbone et le renforcement de la capacité d'adaptation; l'amélioration de la qualité et de la fiabilité des systèmes; le renforcement de l'économie locale — d'une importance particulière pour nous en ce moment; le renforcement des collectivités; l'amélioration de l'abordabilité et de l'accessibilité.

Notre « Ligne verte », notre projet de prolongement du SLR, qui desservira plus de 27 collectivités et transportera plus de 41 millions de voyageurs par an sur une distance de 40 kilomètres, constitue un exemple de financement innovant.

Je ne vais pas vous reparler de notre approbation de la taxe fédérale sur l'essence et de la grande efficacité de ce modèle pour nous.

La capacité d'emprunt et le coût du crédit sont aussi des facteurs clés. Par conséquent, la différence dans le capital réel disponible pour la construction entre un projet bénéficiant d'un

be very significant when you take financing costs into account. So we'll be looking to hopefully provide further input to the federal government as to how we might be able to address some of those opportunities.

Again, thank you for the opportunity to share some of our experiences, and we would be more than happy to answer any specific questions you might have about the Calgary experience.

The Chair: Thank you, gentlemen. One of the things I should have mentioned earlier is framing some of the thoughts that we want to have, and I think the Calgary folks and to a certain extent Yellowknife have addressed this: Did the previous programs get concrete results? Is there anything measurable that could be used to assess effectiveness? What methods or programs were effective? What reporting requirements were worthwhile? Was the PPP a positive model? How could we assess the effectiveness of infrastructure spending?

If we could keep that in the back of our minds when my colleagues are asking the questions, I think that might be helpful. To a certain extent, Mr. Heyck, I think you started to address some of these issues, and of course our folks from Calgary certainly got into some of the issues right off the bat.

I would like to make sure that we talk about two issues: what's gone on in the past and framing the future. It will help our focus in terms of questioning and a conversation moving forward.

Senator Eaton: Thank you. Very interesting. We had the Minister of Finance here, and we asked him about this Gas Tax Fund. He's not too keen on giving you guys more gas tax. That said, would you all be in favour of cutting the provinces out? In other words, if the federal government still wanted an application process, would it simplify it if cities were allowed to apply directly to an infrastructure fund as opposed to getting the provinces that have to agree to your priorities?

The Chair: We will start in Calgary and then go to Yellowknife.

Mr. Nkemdirim: The answer to the question is yes, it would make it easier, certainly as an application-based program, to deal only with one order of government.

The one important thing to note is that in the Building Canada Fund programs and in the current Phase 1 infrastructure programs for public transit and green, the federal government has required the provinces to put in the matching component. That is how we wind up with a process where there are two orders of government. But if the federal money is leveraging provincial

crédit sur 10 ans ou sur 30 ans peut, manifestement, être très importante lorsque l'on considère le coût du crédit. Nous espérons donc pouvoir apporter des éléments de réflexion supplémentaires au gouvernement fédéral quant à la façon dont nous pourrions profiter de certaines des possibilités offertes.

Encore une fois, merci de nous avoir donné l'occasion de raconter certaines de nos expériences, et nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions au sujet de l'expérience de Calgary.

Le président : Merci, messieurs. L'une des choses que j'aurais dû mentionner plus tôt est la nécessité d'encadrer la réflexion que nous voulons avoir, et je pense que les personnes de Calgary et, dans une certaine mesure, la personne de Yellowknife l'ont fait. Les programmes précédents ont-ils produit des résultats concrets? Y a-t-il des éléments mesurables que l'on pourrait utiliser pour évaluer l'efficacité? Quels sont les méthodes ou les programmes qui ont été efficaces? Quelles sont les exigences en matière de rapports qui ont été utiles? Le PPP a-t-il été un modèle positif? Comment pourrions-nous évaluer l'efficacité des dépenses d'infrastructures?

Si nous pouvions garder cela à l'esprit lorsque mes collègues posent les questions, je crois que cela sera utile. Dans une certaine mesure, monsieur Heyck, je pense que vous avez commencé à vous attaquer à certaines de ces questions et, bien entendu, les personnes de Calgary ont certainement abordé quelques-unes des questions d'entrée de jeu.

Je voudrais m'assurer que nous abordons deux questions: ce qui s'est passé auparavant et ce qu'il faut faire à l'avenir. Cela nous aidera à nous interroger et à échanger de façon plus cohérente.

La sénatrice Eaton : Merci. C'était très intéressant. Nous avons eu le ministre des Finances ici et nous l'avons interrogé sur ce Fonds de la taxe sur l'essence. Il n'est pas trop enclin, messieurs, à vous faire profiter plus de la taxe sur l'essence. Cela dit, seriez-vous tous d'accord pour exclure les provinces? En d'autres termes, si le gouvernement fédéral tenait toujours à avoir un processus fondé sur la présentation de demandes, serait-il plus simple d'autoriser les villes à présenter directement une demande à un fonds d'infrastructures, plutôt que de passer par les provinces qui doivent approuver vos priorités?

Le président : Nous allons entendre d'abord les personnes de Calgary, puis la personne de Yellowknife.

M. Nkemdirim : La réponse à la question est oui, cela serait plus simple sûrement pour un programme fondé sur la présentation de demandes de n'avoir à traiter qu'avec un ordre de gouvernement.

La chose importante à noter est que dans les programmes du Fond Chantiers Canada et dans les programmes d'infrastructures de la phase 1 en cours sur les réseaux de transport en commun et les infrastructures vertes, le gouvernement fédéral exige des provinces qu'elles versent la contrepartie. C'est ainsi que nous nous retrouvons avec un processus comprenant deux ordres de

money and there's more money available to actually complete a project, then that makes sense. What we should be thinking about is how to streamline that application process so we're not duplicating efforts and recreating the process.

The Chair: Mr. Heyck.

Mr. Heyck: Thank you. I couldn't agree more. I think it's time to toss off the constitutional shackles to a degree and start building a relationship between federal and municipal governments across the country.

I'll give you a couple quick examples of past infrastructure programs that have run through the territorial government where right off the bat 85 to 90 per cent of the money is taken for territorial transportation projects, which leaves very little for municipal governments to work with.

In addition to that, in recent years, in the territorial government's total community funding allocation, Yellowknife, which has about half the population of the Northwest Territories, has received between 12 and 13 per cent of the funding that's available. So I think there is something to be said for a direct relationship between municipal governments and federal pots of infrastructure funding.

Somewhat different from the situation in Calgary, we, as I mentioned in my opening remarks, have that 75-25 split. In the current iteration of the federal funding, there isn't a portion for the territorial government to step in.

Senator Eaton: I live in Toronto, and Toronto has so many problems that I won't get into, whether it's streets that need paving, lack of public transportation, garbage pick-up that doesn't happen often enough. It goes on and on. I think it would be easier if municipalities were accountable. In other words, as you say, if you became more independent, dealt with the federal government, the federal government dealt with you, it would be a lot easier than if you get a provincial government that might not be the same political stripe as your municipal government or the federal government. It becomes a bit of a maze.

Mr. Heyck: Agreed.

Senator Eaton: We learned from one of our witnesses last week that in a lot of the past infrastructure building no sustainability audit was done. In other words, the infrastructure wasn't built for flood or for ice storms. None of those environmental things was taken into account.

In these new infrastructure projects you're thinking about, are you taking the environmental challenges into account? Is that part of your sustainability?

gouvernement. Mais si les fonds fédéraux s'ajoutent aux fonds provinciaux, et s'il y a plus d'argent pour mener à bien le projet, alors on voit l'intérêt. Nous devrions réfléchir à la façon de simplifier le processus fondé sur la présentation de demandes afin d'éviter tout double emploi et de ne pas recréer le processus.

Le président : Monsieur Heyck.

M. Heyck : Merci. Je suis tout à fait d'accord. J'estime qu'il est temps de briser les entraves constitutionnelles dans une certaine mesure et de commencer à établir des relations entre le gouvernement fédéral et les municipalités à la grandeur du pays.

Je vais vous donner rapidement deux exemples d'anciens programmes d'infrastructures qui passaient par le gouvernement territorial et où, d'entrée de jeu, entre 85 et 90 p. 100 des fonds étaient investis dans des projets de transport territoriaux, ce qui laissait très peu d'argent aux municipalités pour leurs projets.

En outre, ces dernières années, Yellowknife, qui compte environ la moitié de la population des Territoires du Nord-Ouest, n'a reçu que 12 ou 13 p. 100 du total des fonds alloués par le gouvernement territorial aux collectivités. J'estime donc qu'une relation directe entre les municipalités et les sources fédérales de financement des infrastructures présenterait des avantages.

Notre situation est quelque peu différente de celle de Calgary. Comme je l'ai mentionné dans mes remarques préliminaires, nous avons une répartition 75/25. Dans l'itération actuelle du financement fédéral, le gouvernement territorial ne peut pas entrer.

La sénatrice Eaton : Je vis à Toronto, et Toronto a tellement de problèmes que je ne vais pas aborder, qu'il s'agisse des rues dont l'asphalte est à refaire, de l'insuffisance du transport en commun ou de la collecte des déchets qui n'a pas lieu assez souvent. C'est sans fin. Je pense que cela serait plus facile si les municipalités rendaient des comptes. En d'autres termes, comme vous le dites, si vous étiez plus indépendants, si vous traitiez avec le gouvernement fédéral, si le gouvernement fédéral traitait avec vous, cela serait beaucoup plus facile que si vous avez un gouvernement provincial qui pourrait ne pas être de la même couleur politique que votre administration municipale ou que le gouvernement fédéral. Cela finit par être un peu un dédale.

M. Heyck : Je suis d'accord.

La sénatrice Eaton : Un témoin nous a appris la semaine dernière que souvent, par le passé, dans la construction des infrastructures, aucune vérification de la durabilité n'était effectuée. En d'autres termes, l'infrastructure n'était pas construite pour résister aux inondations ou aux tempêtes de verglas. Aucun de ces facteurs environnementaux n'était pris en compte.

Pour ces nouveaux projets d'infrastructures que vous envisagez, tenez-vous compte des enjeux environnementaux? Votre évaluation de la durabilité les comprend-elle?

Mr. Stevens: Absolutely. We are one of the first municipalities to adopt a gold standard when it comes to environmental testing on all of the structures. We go through a thorough environmental review, particularly following the floods here in Calgary, when we build infrastructure in or around that area or around our rivers. So it is absolutely a key part of any form of due diligence that we would require as part of the application process.

Senator Eaton: Thank you.

Mr. Heyck: Thank you. Similar to Calgary, we've adopted higher building standards for not only municipal facilities but all new residential, commercial and institutional developments in Yellowknife. Some of the funding we've accessed from the federal government in the past has gone towards those. We are now grappling with climate change adaptation and what that means for a place like Yellowknife.

I would note for the purpose of your study that at some point in the past few years environmental criteria used to be applied to the gas tax funding in particular, and that criteria was removed by the Government of Canada. As we're focusing in on climate change over the next several years, perhaps that lens can be put back on some of these major funding pots.

Senator Neufeld: Mr. Heyck, when we had Finance officials here, we asked them about the funding and how long it takes for communities like yours to get the money. If I remember correctly, I was told that all you have to do is submit an invoice back to government and they would immediately write a cheque. That has not been your experience, I guess you would say. Is that correct? Why does it have to wait until the end of the project?

Mr. Heyck: To a degree. It depends on which funding pot we're talking about. In terms of the gas tax, that's a little easier for us because it's more predictable and we can submit invoices as we're going. But some of the other projects we've undertaken in the last several years, more so on the application-based side, we have been required to substantially complete the project and, for a project that can take several months or more than a year to build, that can cause challenges for small communities such as ours.

Senator Neufeld: Thank you. To Calgary, regarding the Green Line transit that you were talking about, carrying 41 million passengers 40 kilometres or something, I assume you have to determine how much GHGs you're going to save by doing that. If it's a long explanation you can write that to us. How do you

M. Stevens : Tout à fait. Nous sommes l'une des premières municipalités à avoir adopté un modèle d'excellence pour les essais environnementaux de toutes les structures. Nous réalisons un examen environnemental approfondi, surtout après les inondations que nous avons eues ici à Calgary, lorsque nous construisons des infrastructures dans cette zone ou à proximité, ou près de nos rivières. Alors oui, il s'agit d'un élément essentiel de toute forme de diligence raisonnable que nous exigerons dans le cadre de notre processus fondé sur la présentation de demandes.

La sénatrice Eaton : Merci.

M. Heyck : Merci. Comme Calgary, nous avons adopté des normes de construction plus strictes non seulement pour les installations municipales, mais pour tous les nouveaux ensembles résidentiels, commerciaux et institutionnels à Yellowknife. Nous avons investi dans ces projets une partie du financement que le gouvernement fédéral nous a alloué par le passé. Aujourd'hui, nous essayons de relever le défi de l'adaptation au changement climatique avec ce que cela implique pour un endroit comme Yellowknife.

Je voudrais faire remarquer aux fins de votre étude que, dans le passé, des critères environnementaux ont été appliqués aux projets financés par la taxe sur l'essence en particulier, et que le gouvernement du Canada a supprimé ces critères. Comme nous nous concentrerons sur le changement climatique au cours des années à venir, peut-être pourrait-on réutiliser ce mécanisme pour certaines sources de financement importantes.

Le sénateur Neufeld : Monsieur Heyck, lorsque nous avions des responsables du ministère des Finances ici, nous les avons interrogés sur le financement et le temps qu'il faut à des collectivités comme la vôtre pour recevoir les fonds. Si je me souviens bien, on m'a dit que tout ce que vous aviez à faire était de présenter une facture au gouvernement et on vous enverrait immédiatement un chèque. Je suppose que cela ne s'est pas passé ainsi pour vous. Est-ce exact? Pourquoi doit-on attendre la fin du projet?

M. Heyck : Dans une certaine mesure. Cela dépend de la source de financement. En ce qui a trait à la taxe sur l'essence, cela est un peu plus facile pour nous, car le financement est plus prévisible, et l'on peut présenter les factures au fur et à mesure. Mais pour d'autres projets que nous avons entrepris ces dernières années, plutôt des projets fondés sur la présentation de demandes, il a fallu que le projet soit presque entièrement construit, et pour les projets qui s'étendent sur plusieurs mois ou plus d'un an, cela peut causer des difficultés aux petites collectivités comme les nôtres.

Le sénateur Neufeld : Merci. Pour Calgary, concernant la « Ligne verte » dont vous avez parlé, qui transportera 41 millions de voyageurs sur 40 kilomètres ou à peu près, je suppose que vous devez déterminer la quantité d'émissions de GES que vous éviterez de produire en procédant ainsi. S'il s'agit d'une longue

determine how many GHGs you actually save by doing that kind of public transit? If there is a short answer, give it to me. If you want to give me a longer answer through the clerk, that's fine too.

Mr. Nkemdirim: We certainly can send that to you. The short answer is we've done a calculation, a modelling of how many passengers will be taken out of automobiles and other forms of transport and going onto our new Green Line. The Green Line will also be wind powered, so it will be an emissions-free project. We've got modelling we can certainly send to the committee.

Senator Neufeld: Okay, if you would do that. Just one observation: I can appreciate the communities saying they'd like to deal directly with Ottawa until you don't get funding, and then the story will be Ottawa is making the decisions for someone in Manitoba, Saskatchewan or Alberta, wherever, and there would be a great uproar. As a federal government, I don't think you'd ever want to do that because it's pretty tough to make a decision in Ottawa about whether Yellowknife gets money or not when there are so many cities and communities applying for it. You might be better off having those arguments with your provincial or territorial counterparts than trying to argue with Ottawa, which might be pretty tough.

Senator Marshall: Are you doing anything in the area of social infrastructure? Previous witnesses all seem to be focusing on water, sewer and transit, but there is not much discussion on housing and daycare. There is funding for that. The federal government in the budget gave equal weight to the different kinds of infrastructure, including the social.

What's happening in your jurisdictions with regard to social infrastructure?

Mr. Heyck: I think what you'll find is in different jurisdictions across the country you've got different powers and authorities resting with different orders of government. We recognize that in a lot of parts of Southern Canada, municipalities are actually responsible for social housing and things of that nature. Here in the Northwest Territories that's a territorial responsibility. We do want to see that kind of investment in that sort of infrastructure, but we're more of an influencer than a direct player.

Senator Marshall: How about Calgary?

Mr. Stevens: We absolutely do. We have an investment plan entitled culture and recreation. We actively participate in the national affordable housing strategy. We've just done some with respect to rec centres. Our cultural plan is an integrated plan; one specific area is the responsibility of one of our businesses in the

explication, vous pouvez nous la rédiger. Comment déterminez-vous la quantité d'émissions de GES que vous évitez de produire réellement en développant ainsi le transport en commun? Si votre réponse est courte, donnez-la-moi. Si vous souhaitez me donner une réponse plus longue, répondez par l'entremise de la greffière. Cela sera très bien aussi.

M. Nkemdirim : Nous pourrions bien sûr vous envoyer cela. La réponse courte est que nous avons effectué un calcul, une modélisation du nombre de voyageurs qui renonceront à utiliser leur voiture et d'autres modes de transport et qui emprunteront notre nouvelle « Ligne verte ». Cette ligne fonctionnera aussi sur le principe éolien; il s'agira donc d'un projet ne produisant pas d'émissions. Nous pouvons bien sûr envoyer nos modèles au comité.

Le sénateur Neufeld : Très bien si vous pouvez le faire. Juste une remarque: je comprends quand les collectivités disent qu'elles veulent traiter directement avec Ottawa, jusqu'à ce qu'un financement vous soit refusé, et là on dira qu'Ottawa prend les décisions pour quelqu'un au Manitoba, en Saskatchewan ou en Alberta, peu importe, et il y aura un tollé. Du point de vue du gouvernement fédéral, je ne crois pas que c'est ce que vous voulez vraiment, parce qu'il est plutôt difficile de décider à Ottawa si Yellowknife doit recevoir des fonds ou non, alors que tant de villes et de collectivités demandent cet argent. Il vaut peut-être mieux que vous ayez cette discussion avec vos homologues provinciaux ou territoriaux plutôt que d'essayer de discuter avec Ottawa, qui peut être assez dur.

La sénatrice Marshall : Faites-vous quelque chose sur le plan de l'infrastructure sociale? Les témoins précédents semblent tous se concentrer sur l'eau, les égouts et le transport en commun, mais l'on ne parle pas beaucoup du logement et des garderies. Il y a de l'argent pour ces secteurs. Dans le budget, le gouvernement fédéral accorde une valeur égale aux différents types d'infrastructures, y compris l'infrastructure sociale.

Que se passe-t-il dans vos provinces et territoires sur le plan de l'infrastructure sociale?

M. Heyck : Je crois que ce que vous constaterez est que d'une province et d'un territoire à l'autre, les différents ordres de gouvernement ont des pouvoirs et des compétences qui varient. Nous savons que dans de nombreuses régions au sud du Canada, le logement social et les choses de cette nature sont du ressort des municipalités. Ici, dans les Territoires du Nord-Ouest, il s'agit d'une compétence territoriale. Nous voulons vraiment voir ce type d'investissement dans ce type d'infrastructure, mais nous influençons plus que nous agissons directement.

La sénatrice Marshall : Et vous, à Calgary?

M. Stevens : Nous faisons des choses sur le plan social. Tout à fait. Nous avons un plan d'investissement intitulé « Culture et loisirs ». Nous participons activement à la stratégie nationale sur le logement abordable. Nous venons tout juste d'en faire avec des centres de loisirs. Notre plan culturel est un plan intégré; une

city of Calgary, so it is very much part of the social infrastructure that would be part of the plan.

Senator Marshall: Mayor O'Keefe from St. John's met with us yesterday, and one of the restrictions he raised is the short season for construction in Newfoundland. Is that an issue in Yellowknife? Even in Calgary, I know the weather out there tends to be almost something like Newfoundland. Is that a big factor in your capital program?

Mr. Nkemdirim: I think the issue is about restrictions that are placed on programs. For example, on Phase 1, there is a timeline to get the projects completed. Certainly, other factors cause limitations. Weather could be one, and climate could certainly be one. But for other aspects, like the availability of labour or the availability to get a project designed, we have to go through proper tendering procedures to get proper tenders. Sometimes what happens, as in Phase 1, there is a deadline to get the projects completed, and if you haven't actually done a bunch of pre-work to do it, you might not be eligible for the money. I know many municipalities have had that problem. Typically, we don't spend a lot of money doing engineering and design work when we don't have a funding source. So making sure we have enough time to actually complete a project is a really important factor.

Senator Marshall: Thank you. Mayor, you did make reference to this in your opening remarks, so could you comment on it also? For example, there was a March 2018 deadline that wasn't realistic.

Mr. Heyck: Absolutely. Just to echo my colleagues in Calgary, for some major infrastructure projects, you're looking at several months, potentially up to a year, simply to do the engineering for it, and then you've got the actual construction of whatever it might be. So some flexibility needs to be built into these deadlines that have been set for some of this Phase 1 funding.

Our experience with the gas tax funding, to come back to that point, is that we have the ability to carry over some of that funding from fiscal year to fiscal year, which, if we're not able to complete all of the projects on schedule — again, it comes down to that short construction season quite often — we do have the ability to carry that money over to get the project done in the following fiscal year.

Senator Marshall: What is your construction season in Yellowknife, from when to when? Is it July to August?

Mr. Heyck: Pretty much. Probably June to the end of September.

mesure particulière relève de l'une de nos entreprises dans la ville de Calgary. Elle s'inscrit donc bien dans l'infrastructure sociale que le plan englobe.

La sénatrice Marshall : Le maire de St. John's, Dennis O'Keefe, était avec nous hier, et l'une des contraintes qu'il a soulevées est la courte saison de la construction à Terre-Neuve. Est-ce un problème à Yellowknife? Même à Calgary, je sais que le temps là-bas est souvent presque le même qu'à Terre-Neuve. Est-ce un facteur important de votre programme d'investissement?

M. Nkemdirim : Je pense que le problème concerne les contraintes qui pèsent sur les programmes. Par exemple, pour la phase 1, les projets doivent être terminés avant une certaine date. D'autres facteurs imposent sûrement des limitations. Le temps peut-être, et le climat aussi sûrement. Mais pour d'autres aspects, comme la disponibilité de la main-d'œuvre ou la possibilité de faire concevoir un projet, nous devons passer par les marchés pour recevoir des offres en bonne et due forme. Parfois, comme dans la phase 1, il y a une date butoir pour l'achèvement des projets, et si vous n'avez pas fait beaucoup de travail préparatoire, vous ne serez pas admissible au financement. Je connais beaucoup de municipalités qui ont eu ce problème. En règle générale, nous ne consacrons pas beaucoup d'argent aux travaux de conception et d'ingénierie si nous n'avons pas de source de financement. Nous devons donc nous assurer d'avoir assez de temps pour achever un projet. Il s'agit d'un facteur très important.

La sénatrice Marshall : Merci. Monsieur le maire, vous avez fait état de ce problème dans vos remarques préliminaires, alors pouvez-vous aussi nous donner votre avis? Par exemple, il y avait une date butoir de mars 2018 qui n'était pas réaliste.

M. Heyck : Tout à fait. Juste pour faire écho à ce que viennent de dire mes collègues de Calgary, dans le cas de certains projets d'infrastructures importants, on parle de plusieurs mois, peut-être même d'un an, simplement pour les travaux d'ingénierie, puis il y a la construction de l'équipement lui-même, quel qu'il soit. Par conséquent, il faut plus de souplesse dans les échéanciers qui ont été établis pour une partie des fonds octroyés en phase 1.

Notre expérience concernant le financement par la taxe sur l'essence, pour revenir à ce sujet, est que nous avons la possibilité de reporter une partie des fonds d'un exercice à l'autre, ce qui fait que, si nous ne sommes pas en mesure de terminer tous les projets dans le délai prévu — encore une fois, la courte saison de la construction nous en empêche souvent — nous avons la possibilité de reporter cet argent pour achever le projet au cours de l'exercice suivant.

La sénatrice Marshall : Quelle est la saison de la construction à Yellowknife, de quand à quand? Est-ce juillet et août?

M. Heyck : C'est à peu près cela. Probablement de juin à la fin de septembre.

Senator Mitchell: Mr. Stevens, you talked about the issue of financing and 10-year versus 30-year horizons. You had ideas or suggestions you would be making to the Minister of Finance. Can you discuss those with us at this point? That's clearly a critical issue.

Mr. Stevens: We certainly do. You can imagine the criticality of it. The program of \$120 billion was announced over 10 years. If you take that Green Line we've been talking about and finance it over 30 years, another 20 years of financing, you're going to build less of the line in order to be able to do that.

I know there has been discussion about an infrastructure bank and whether or not there is a different vehicle to fund that. For funding it over a short period of time, if the \$120 billion or a portion that comes out is actually financed over 20 years or 10 years, as has been talked about, there is a great amount of capacity that can be done by flowing the money quicker rather than over the traditional period of time. The City of Calgary has been trying to find its one-third share. We've only been able to do it over 30 years. We have taken an amount. We've been trying to find a way to actually advance that financing.

Senator Mitchell: It was the infrastructure bank I wanted to emphasize, so thank you.

All three presentations have emphasized the problem of climate change mitigation and anticipation costs. The argument has been made that it was too expensive to deal with climate change, that it would hurt the economy. Now we know it's too expensive not to deal with climate change.

Calgary mentioned you have a five-criteria evaluation process. One of them is climate change impacts. Could you give us an example, other than the obvious one of the Green Line, of the kind of climate change-emphasized projects that you're doing in Calgary and perhaps in Yellowknife as well?

Mr. Stevens: In Calgary, I think I also referenced the LEED gold standard. We were one of the first municipalities to adopt the gold standard. It's a proactive desire to reduce the operating costs of our buildings. So when we built the four new rec centres which came online over the last little while — and there is one still to come — they're all built to that standard. They are all built with the carbon economy in mind. It's a standard we have for our own buildings and our own infrastructure.

What we're looking at right now is from a regulatory perspective. What impact can we have with respect to third-party infrastructure that's being built and seeing how far we can expand that policy? That's just an additional example of how

Le sénateur Mitchell : Monsieur Stevens, vous avez parlé de la question du crédit et des horizons de 10 par rapport à 30 ans. Vous aviez des idées ou des suggestions que vous présenteriez au ministre des Finances. Pouvez-vous nous les exposer à ce stade? Il s'agit manifestement d'une question essentielle.

M. Stevens : Bien sûr. Vous imaginez à quel point la question est essentielle. Le programme de 120 milliards a été annoncé sur 10 ans. Si vous prenez cette « Ligne verte » dont nous avons parlé et vous empruntez sur 30 ans pour le projet, un crédit pour une période supplémentaire de 20 ans, vous allez construire une moins grande partie de la ligne pour pouvoir le faire.

Je sais qu'il a été question d'une banque de l'infrastructure et de l'existence ou non d'un mécanisme différent pour son financement. Parce que dans le cas d'un financement sur une courte période, si les 120 milliards de dollars ou une partie des fonds donnent lieu à un crédit sur 20 ans ou 10 ans, comme on l'a évoqué, il y a une grande capacité à récupérer en versant l'argent plus rapidement plutôt que sur la période habituelle. La Ville de Calgary a essayé de trouver le tiers qui correspond à sa part. Nous n'avons pu l'obtenir que sur 30 ans. Nous avons utilisé un montant. Nous avons essayé de trouver un moyen de bénéficier de ce crédit plus tôt en fait.

Le sénateur Mitchell : Je voulais mettre en évidence la banque de l'infrastructure, alors je vous remercie.

Les trois exposés ont souligné le problème de l'atténuation des effets du changement climatique et des coûts à prévoir. On a fait valoir que la lutte contre le changement climatique coûterait trop cher, qu'elle nuirait à l'économie. Aujourd'hui, nous savons que ne pas lutter contre le changement climatique coûtera trop cher.

Le représentant de Calgary a mentionné un processus d'évaluation fondé sur cinq critères. Les effets du changement climatique constituent l'un de ces critères. Pouvez-vous nous donner un exemple, autre que l'exemple évident de la « Ligne verte », d'un projet axé sur la lutte contre le changement climatique que vous avez entrepris à Calgary et peut-être aussi à Yellowknife?

M. Stevens : À Calgary, je crois que j'ai aussi mentionné notre modèle d'excellence, la cote « Or » du programme LEED. Nous sommes l'une des premières municipalités à avoir adopté ce modèle d'excellence. Il répond à une volonté proactive de réduire les coûts d'exploitation de nos bâtiments. Ainsi, les quatre nouveaux centres de loisirs que nous avons ouverts il y a peu de temps — et il en reste un à construire — ont tous été construits selon ce modèle. Nous avons construit tous ces centres en suivant les principes d'une économie à faibles émissions de carbone. C'est un modèle que nous avons pour nos propres bâtiments et nos propres infrastructures.

Actuellement, nous examinons la question du point de vue de la réglementation. Quel effet pouvons-nous avoir sur les infrastructures des tiers qui sont construites et jusqu'où pouvons-nous étendre nos principes? Il s'agit simplement d'un

we're looking across our infrastructure and how we might look at the effects of carbon.

Mr. Heyck: The City of Yellowknife adopted its first community energy plan towards the end of 2006. We made a conscious decision shortly after the gas tax funding was first announced and created. We made the determination at that time that we were going to allocate half a million dollars from our gas tax funding allocation towards funding community energy planning projects. Since that time, for the past 10 years, we have taken at least half a million dollars, sometimes more, to basically move through our municipal operations and ensure that we are carbon-neutral by 2030. We've converted the heating at a number of our facilities from diesel fuel to biomass. We have begun to implement solar panels in many of our facilities. We're trying to convert our fleet into a more fuel-efficient fleet. The federal funding has been a critical part of that. As a country, we recognize we now need to ramp up those efforts from coast to coast to coast.

The Chair: What are the two things you would like to see improved with the rollout of this major infrastructure commitment and program by the federal government?

Mr. Heyck: First of all, it's the flexibility municipal governments are asking for. Municipal governments across the country, regardless of size, have reached a degree of maturity where they can certainly be trusted to make some of these decisions about what their citizens' priorities and elected officials' priorities are. I come back to the ideal model, which is the gas tax funding model — long-term, stable, predictable funding which we can ensure has a positive impact on our citizens' lives.

There was a question about what these funding pots have been used for. We have a new water filtration plant up and operating, which has helped us already avoid boil water advisories, because we had gas tax funding available to put towards those things.

We fully agree with setting out that criteria and the accountability for municipal governments in terms of using tax dollars, but give us flexibility in the types of projects we want to fund and in terms of the timelines which will work for each individual community.

Mr. Nkemdirim: I'll give you three things. Block funding, like the gas tax model, is very efficient. It flows through to the municipalities. Then we report back to the federal government on how we have used that money and the federal government has set out the criteria of how that money may be used. We think that's a very good model to get projects into the ground in a timely fashion. Second, the gas tax is very predictable. The more

autre exemple de l'attention que nous portons à l'ensemble de nos infrastructures et de la façon dont nous pouvons examiner les effets du carbone.

M. Heyck : La Ville de Yellowknife a adopté son premier plan énergétique communautaire vers la fin de 2006. Nous avons décidé consciemment d'agir peu après que le modèle de financement par la taxe sur l'essence a été annoncé et créé. Nous avons déterminé à l'époque que nous allions affecter un demi-million de dollars de notre allocation du Fonds de la taxe sur l'essence au financement de projets de planification énergétique communautaires. Depuis, soit au cours des 10 dernières années, nous avons utilisé au moins un demi-million de dollars, parfois plus, pour essentiellement mener à bien nos activités municipales et veiller à être neutres en carbone d'ici 2030. Dans un certain nombre de nos installations, nous sommes passés d'un chauffage diesel à un chauffage à la biomasse. Nous avons commencé à installer des panneaux solaires dans bon nombre de nos installations. Nous essayons de convertir notre flotte en une flotte plus écoénergétique. Le financement fédéral a grandement favorisé notre action. En tant que pays, nous comprenons que nous devons aujourd'hui intensifier nos efforts dans ce domaine d'un océan à l'autre.

Le président : Quelles sont les deux choses que vous souhaiteriez voir s'améliorer avec la mise en œuvre de cet engagement et de ce programme important du gouvernement fédéral visant le financement des infrastructures?

M. Heyck : Tout d'abord, ce que demandent les administrations municipales, c'est de la souplesse. À la grandeur du pays, les administrations municipales, quelle que soit leur taille, ont atteint un degré de maturité qui fait qu'on peut sûrement leur faire confiance pour ce qui est de prendre certaines décisions sur ce que sont les priorités de leurs habitants et les priorités des élus. Je reviens au modèle idéal, qui est le modèle du financement par la taxe sur l'essence — un financement à long terme, stable et prévisible dont nous pouvons garantir l'effet positif sur la vie de nos concitoyens.

On a demandé à quoi sont employées ces sources de financement. Nous avons une nouvelle usine de filtration d'eau en activité, qui nous a permis déjà d'éviter d'émettre des avis relativement à l'eau potable, parce que nous avons les fonds de la taxe sur l'essence à injecter dans ces choses.

Nous approuvons tout à fait ces critères et l'obligation pour les administrations municipales de rendre des comptes au sujet de l'utilisation des fonds publics, mais donnez-nous de la souplesse en ce qui concerne les types de projets que nous voulons financer et les calendriers qui conviennent à chaque collectivité.

M. Nkemdirim : Je vais vous donner trois choses. Le financement global, comme le modèle de la taxe sur l'essence, est très efficace. Les municipalités reçoivent l'argent. Nous informons ensuite le gouvernement fédéral de la façon dont nous avons utilisé cet argent, et le gouvernement fédéral a établi les critères guidant la façon dont cet argent peut être utilisé. Nous pensons qu'il s'agit d'un très bon modèle pour la mise en œuvre

predictable the funding is, the more it allows us to plan our capital investment over time and also to stack over types of funding onto that source of funding.

Third, for funding that is not block funding, it's really timeliness of the process. We spend a lot of time preparing applications. In the case of P3 Canada, it's millions of dollars for projects. It's an enormous investment, so getting a quick decision on those projects really makes a difference on how soon we can get it in the ground.

Senator Marshall: Mr. Heyck caught my attention on that. He referenced the solar panels, but it is dark up in Yellowknife for half the year. Do you use solar panels?

Mr. Heyck: Absolutely. The other half of the year we have 24 hours of sunshine, so it's the opposite. November, December and early January are really the only time it's not viable to use solar. And with the cost of electricity what it is —

The Chair: Do you have a 30-second comments each? Mr. Heyck, anything to end with?

Mr. Heyck: I want to thank you for taking a look at this issue. We're encouraged by the signals the federal government is making over some of the announcements over the next 10 years. The devil is in the details. We look forward to seeing those. We appreciate the work this Senate committee is doing to delve into the subject. Thank you for having me.

Mr. Nkemdirim: We appreciate the opportunity to be able to speak directly to the Senate. This infrastructure funding is very critical to get the money into the ground so that we can get people back to work and build projects which help improve our citizens' lives. Thank you for the time and opportunity to speak with you this evening.

The Chair: Gentlemen, on behalf of our colleagues here at the Senate Finance Committee, we thank you very much for your time, your involvement and your enthusiasm in speaking with us. We wish you a great evening.

We'd like to welcome His Worship Matt Brown, who is the Mayor of the City of London. He is accompanied by Adam Thompson, Manager of Government and External Relations. Welcome.

Secondly, we have His Worship Don Iveson, Mayor of the City of Edmonton, of course, with probably one of the greatest young hockey players with Connor McDavid and, of course, all of the Grey Cup victories you've had at the expense of an old Montreal Alouette. I could have had two more rings if we had beaten you in

des projets en temps utile. Deuxièmement, la taxe sur l'essence est très prévisible. Plus le financement est prévisible, plus il nous permet de planifier nos dépenses d'investissement et aussi de superposer d'autres types de financement à cette source de financement.

Troisièmement, pour le financement qui n'est pas global, la question est vraiment celle de la rapidité du processus. Nous passons beaucoup de temps à préparer les demandes. Dans le cas de P3 Canada, on parle de millions de dollars pour les projets. L'investissement est énorme, alors le fait d'avoir une décision rapidement sur ces projets fait toute la différence quant à la rapidité avec laquelle nous pouvons mettre en œuvre les projets.

La sénatrice Marshall : M. Heyck a attiré mon attention là-dessus. Il a parlé des panneaux solaires, mais il fait nuit à Yellowknife la moitié de l'année. Utilisez-vous des panneaux solaires?

M. Heyck : Absolument. L'autre moitié de l'année, nous avons 24 heures d'ensoleillement, alors c'est le contraire. Novembre, décembre et le début du mois de janvier constituent la seule période vraiment où il n'est pas viable d'utiliser l'énergie solaire. Et vu le prix de l'électricité...

Le président : Avez-vous tous un bref commentaire à faire? Monsieur Heyck, avez-vous quelque chose à ajouter pour conclure?

M. Heyck : Je veux vous remercier d'examiner cette question. Nous sommes encouragés par les signaux que le gouvernement fédéral envoie à propos de certaines des annonces pour les 10 prochaines années. Ce sont les détails qui posent problème. Et nous sommes impatients de voir ces détails. Nous saluons le travail qu'effectue le comité du Sénat pour approfondir le sujet. Merci de m'avoir reçu.

M. Nkemdirim : Nous nous réjouissons d'avoir pu nous adresser directement au Sénat. Le financement des infrastructures est essentiel à la mise en œuvre de projets; il nous permet de remettre les gens au travail et de construire des projets qui aident à améliorer la vie de nos concitoyens. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous ce soir.

Le président : Messieurs, au nom de nos collègues ici au Comité sénatorial des finances, je vous remercie chaleureusement de votre temps, de votre participation et de votre enthousiasme. Nous vous souhaitons une bonne soirée.

Nous accueillons Matt Brown, maire de London. Adam Thompson, directeur, Relations gouvernementales et externes, l'accompagne. Bienvenue.

Deuxièmement, nous accueillons Don Iveson, maire d'Edmonton, bien sûr, avec probablement l'un des meilleurs jeunes joueurs de hockey, Connor McDavid, et, bien sûr, toutes les Coupes Grey que vous avez gagnées contre mon ancienne équipe, les Alouettes de Montréal. J'aurais deux bagues de plus si

'78 and '79, which we didn't, which is a major catastrophe in a football career.

Mr. Iveson is also speaking in his second capacity — and this is a point of reference for all of us — as Chair of the Big City Mayors' Caucus of the Federation of Canadian Municipalities. I believe you had meetings during the day with the big city mayors. Thank you very much, sir, for your presence.

Thirdly, but not the last on our list and not the last in our hearts, we have, from the City of Vancouver, Patrice Impey, Chief Financial Officer, and former Montreal Concorde — were they still the Alouettes when you started? — Jerry Dobrovolny, General Manager of Engineering Services.

Mr. Dobrovolny: One year a Concorde, one year an Alouette.

The Chair: Welcome to you all, and thank you for accepting our invitation.

If you could keep your comments to about five minutes if you have presentations, that would be great so that our panel has enough time to get out all of the issues.

At the beginning of the meeting, we had six questions. I don't think I was fair in asking the questions before, but what we'd like to do is give you a copy of these questions. Did the previous programs get concrete results? Is there anything measurable that could be used to assess effectiveness? I'm not sure we talked about that issue with our other panel. What methods or programs were effective? We talked about it, but we really want to home in on it because everyone has said the Gas Tax Fund. But there are a myriad of programs and also provincial programs. So when you look at the number of programs, probably one of the questions you folks have is, "My goodness, this is a plethora of programs; it's a lot to go through." What reporting requirements were worthwhile? You've talked a little bit about that. We didn't have a chance to get much feedback on the PPP, but was the PPP a positive model for the bigger cities that may have had more opportunity to get involved with PPP? Of course, could we assess the effectiveness of infrastructure spending, which is a general question?

We will hand these out to you at the end of the session, and we would ask that you take them back home. You could submit your responses to our clerk, if that would be okay. Would that be okay for everyone? All right.

So would we like to start, then, with His Worship Matt Brown from London, Ontario, home of the Western Mustangs?

Matt Brown, Mayor, City of London: Thank you very much, chair, and thank you, everyone, for the invitation to bring the perspective of London forward to inform your study of federal infrastructure programs.

nous vous avons battus en 1978 et 1979, ce que nous n'avons pas fait, et cela a été une grande catastrophe dans ma carrière de joueur de football.

M. Iveson intervient aussi sous sa deuxième casquette — et c'est un point de repère pour nous tous — en tant que président du Caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités. Je crois que vous avez eu des réunions pendant la journée avec les maires des grandes villes. Nous vous remercions beaucoup, monsieur, d'être des nôtres.

Troisièmement, mais il n'est pas le dernier de notre liste et le dernier dans nos cœurs, nous accueillons, de la Ville de Vancouver, Patrice Impey, directrice des finances, et l'ancien Concorde de Montréal — étaient-ils toujours les Alouettes quand vous avez commencé? — Jerry Dobrovolny, directeur général, Services techniques.

M. Dobrovolny : Les Concordes un an et les Alouettes un an.

Le président : Bienvenue à tous, et merci d'avoir accepté notre invitation.

Ce serait super que vous limitiez vos commentaires à environ cinq minutes si vous avez des exposés pour que notre groupe ait le temps d'examiner toutes les questions.

Au début de la réunion, nous avons six questions. Je ne pense pas avoir été juste en posant les questions avant, mais nous voudrions vous donner un exemplaire de ces questions. Les programmes précédents ont-ils produit des résultats concrets? Y a-t-il des éléments mesurables que l'on pourrait utiliser pour évaluer l'efficacité? Je ne suis pas sûr que l'on ait parlé de ce sujet avec notre autre groupe. Quels sont les méthodes ou les programmes qui ont été efficaces? Nous avons parlé de ce sujet, mais vous voulons vraiment le souligner parce que tout le monde a dit le Fonds de la taxe sur l'essence. Mais il y a une myriade de programmes et aussi des programmes provinciaux. Alors lorsque vous voyez le nombre de programmes, vous vous dites probablement, messieurs, « Bon sang, c'est une pléthore de programmes; cela fait beaucoup à examiner. » Quelles sont les exigences en matière de rapports qui ont été utiles? Vous en avez parlé un peu. Nous n'avons pas pu obtenir beaucoup de commentaires sur le PPP, mais le PPP a-t-il été un modèle positif pour les grandes villes, qui ont peut-être eu plus l'occasion d'en profiter? Bien sûr, pourrions-nous évaluer l'efficacité des dépenses d'infrastructure, qui est une question générale?

Nous vous remettrons ces questions à la fin de la séance, et nous vous demandons de les prendre avec vous. Vous pouvez envoyer vos réponses à notre greffier, si cela vous convient. Est-ce que cela convient à tout le monde? Très bien.

Alors on va commencer par Matt Brown, de London, en Ontario, la ville des Western Mustangs?

Matt Brown, maire, Ville de London : Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à tout le monde de m'avoir invité à présenter la perspective de London pour votre étude des programmes d'infrastructures fédéraux.

Now, I think, is a very good time for this committee to be studying the principles and the priorities of federal-municipal infrastructure programs. We are at the one-year mark, of course, of the new federal government, a government that's currently consulting wildly — widely —

The Chair: Mayor Brown, that has been recorded and will go direct to the Prime Minister's Office here.

Mr. Brown: Yes, let the record show.

The Chair: And to the Minister of Infrastructure.

Mr. Brown: We'll let him know.

I think the scale and the scope is one not to be taken lightly, at \$60 billion in terms of infrastructure spending. As for the City of London, if you haven't been there, you should go. It's Canada's eleventh-largest city. It's the home of nearly 500,000 Canadians in the greater London area, and our city is the urban hub of southwestern Ontario. Southwestern Ontario represents 2.5 million people, and it's a hub of health, education, economic and cultural amenities.

We are also an export platform for the region. We are located along the 401, 402, 403 corridor that sees \$1.5 billion of trade each and every day, and over 160,000 individuals commute from the region to and from London every week to access employment, social services, amenities and others. Our international airport is expanding rapidly, and London provides connections to regional transit links by bus, rail and of course air.

London is an incredible site for social innovation. We're home to over 1,800 not-for-profits and charities; over 60 per cent of Londoners volunteer in some manner and contribute more than \$600 million of in-kind contribution to the local, regional and national economy each year. We are a city of dedicated, passionate and innovative leaders.

As one of the 21 big cities in Canada, London has our share of challenges as well. Of course, with access to only 8 cents of every tax dollar, our city must build, operate and maintain the infrastructure that businesses and families depend on each day. As the Government of Canada moves ahead with designing the most ambitious municipal infrastructure plan in the country's history, we must all recognize this plan for what it represents to Canadians: a once-in-a-generation opportunity to invest in the services that Canadians rightly deserve.

All governments must work together to get the plan right. Cities are the engines that drive our economy. They're where we go to work; they're where we raise our families, where we create and where we innovate. They're where we connect with each other and where we connect with the world.

Je pense que le comité a choisi un très bon moment pour étudier les principes et les priorités des programmes d'infrastructures fédéraux-municipaux. Le nouveau gouvernement fédéral est en place depuis un an, bien sûr, un gouvernement actuellement consulte follement — massivement.

Le président : Monsieur Watson, vos propos ont été enregistrés et iront directement au cabinet du premier ministre.

M. Brown : Oui, que cela soit consigné au compte rendu.

Le président : Et au ministre de l'Infrastructure.

M. Brown : On lui fera savoir.

Je pense qu'il ne faut pas prendre à la légère la portée et l'ampleur, avec 60 milliards de dollars en dépenses d'infrastructures. Quant à London, si vous n'êtes pas allé là-bas, vous devriez y aller. C'est la onzième plus grande ville du Canada. Près de 500 000 Canadiens vivent dans la région métropolitaine de London, et la ville est le centre urbain du sud-ouest de l'Ontario. Le sud-ouest de l'Ontario compte 2,5 millions d'habitants, et c'est un pôle en matière de santé et d'éducation, une plaque tournante économique et culturelle.

Nous sommes aussi une plateforme d'exportation pour la région. Nous sommes situés le long du couloir des autoroutes 401, 402 et 403, où les échanges commerciaux chaque jour représentent 1,5 milliard de dollars, et plus de 160 000 personnes font la navette chaque semaine entre la région et London pour accéder à l'emploi, aux services sociaux, aux aménagements, et cetera. Notre aéroport international se développe rapidement, et London offre des liaisons par autobus, train et, bien sûr, avion vers les réseaux régionaux de transport en commun.

London est un endroit incroyable pour l'innovation sociale. Nous comptons plus de 1 800 organisations philanthropiques et à but non lucratif, et plus de 60 p. 100 des habitants de London font du bénévolat d'une manière ou d'une autre et fournissent à l'économie locale, régionale et nationale, chaque année, un apport en nature estimé à plus de 600 millions de dollars. Nous sommes une ville de leaders dévoués, passionnés et innovateurs.

L'une des 21 grandes villes du Canada, London rencontre son lot de difficultés, comme les autres grandes villes. Bien sûr, percevant seulement 8 cents par dollar d'impôt, notre ville doit construire, exploiter et entretenir les infrastructures sur lesquelles les entreprises et les familles comptent chaque jour. À l'heure où le gouvernement du Canada élabore le plan d'infrastructures municipales le plus ambitieux de l'histoire du pays, nous devons tous comprendre ce que ce plan représente pour les Canadiens: une occasion qui ne se présente qu'une fois par génération d'investir dans les services que les Canadiens méritent.

Tous les gouvernements doivent collaborer pour élaborer un bon plan. Les villes sont les moteurs de notre économie. C'est là que nous allons pour travailler, c'est là que nous élevons nos familles, c'est là que nous créons et que nous innovons. C'est là que nous interagissons les uns avec les autres et avec le monde.

Today I want to speak to three primary questions. First, what can we learn from past federal infrastructure programs that can guide us to get this current plan right? Second, how can we unlock the potential of our cities through smart investment into infrastructure? And third, where do we go from here?

To begin, what can we learn from past infrastructure programs? Two factors stand out amongst many.

The first is that the majority of past programs have been application-based, and the complex application process that has gone hand in hand with these programs has often required significant resources from our cities to compile the information. Second, past programs like the Building Canada Fund and the Infrastructure Stimulus Fund have been designed around federal priorities with sometimes limited consideration for local priorities.

As a mayor, I can tell you that these types of programs lead to a perception of infrastructure lottery in some respects. Cities like London would develop applications, send them to Ottawa and hope the projects would be selected. This is precisely why the decision of this government to endorse a different model was met with concrete support and significant support from the municipal sector. With a transfer-based model, cities like London can have a more predictable, more flexible and more sustainable way to identify with certainty which projects will result in the highest return on investment and know that the money is there before the work begins.

It's important to recognize that the federal government has taken some very positive steps in this direction. For example, a permanent indexed gas tax is a predictable funding source for municipalities that allows us to plan for the future. It allows municipalities to focus on their unique priorities as well.

Ensuring that kind of predictability and flexibility is critical to unlocking the potential of our cities. Municipalities need to plan for our infrastructure needs for 10-, 20-, 30-year horizons, and predictable and transparent federal investments enable us to do that, and, as mayors, to keep the economic engines of Canada running.

In London, our top priority is bringing rapid transit to our city. London is the largest city in Canada without a rapid transit program. We call it Shift. It's a rapid transit initiative that will see 22 kilometres of dedicated bus RT lanes connecting our vibrant downtown to all four corners of our city. It will transform the city. It will change the way that we move across the city and it will change the way that our community grows. This is the most ambitious infrastructure undertaking in our community's history.

Aujourd'hui, je veux aborder trois questions fondamentales. Premièrement, quelles leçons pouvons-nous tirer des anciens programmes fédéraux d'infrastructures pour élaborer un bon plan? Deuxièmement, comment pouvons-nous déverrouiller le potentiel de nos villes grâce à des investissements intelligents dans les infrastructures? Troisièmement, à partir de là, que devons-nous faire?

D'abord, quelles leçons pouvons-nous tirer des anciens programmes d'infrastructures? Parmi de nombreux facteurs, deux ressortent.

Le premier est que la majorité des programmes précédents étaient fondés sur la présentation de demandes, et le processus de demande complexe qui allait de pair avec ces programmes obligeait souvent les villes à mobiliser des ressources importantes pour réunir les informations. Le deuxième est que les programmes précédents comme le Fonds Chantiers Canada et le Fonds de stimulation de l'infrastructure s'articulent autour de priorités fédérales et, parfois, tiennent peu compte des priorités locales.

En tant que maire, je peux vous dire que ces types de programmes donnent l'impression d'une loterie des infrastructures à certains égards. Des villes comme London préparent des demandes, les envoient à Ottawa et espèrent que les projets seront sélectionnés. Voilà justement pourquoi la décision du gouvernement d'avaliser un modèle différent a reçu le soutien large et concret du secteur municipal. Avec un modèle fondé sur les transferts, des villes comme London peuvent avoir un moyen plus prévisible, plus souple et plus viable de déterminer avec certitude quels projets offriront le meilleur rendement du capital investi et savent que l'argent sera là avant le début des travaux.

Il est important de reconnaître que le gouvernement fédéral a pris des mesures très positives en ce sens. Par exemple, une taxe sur l'essence indexée et permanente est une source de financement prévisible pour les municipalités, qui leur permet de planifier pour l'avenir. Elle permet aussi aux municipalités de se concentrer sur leurs priorités propres.

Il est essentiel de garantir ce type de prévisibilité et de souplesse pour débloquer le potentiel de nos villes. Les municipalités doivent prévoir leurs besoins en matière d'infrastructures à des horizons de 10, 20 et 30 ans, et des investissements fédéraux prévisibles et transparents leur permettent de le faire, et permettent aux maires de s'assurer que les moteurs économiques du Canada continuent de tourner.

À London, notre priorité absolue est d'apporter le transport en commun rapide à notre ville. London est la plus grande ville au Canada à ne pas avoir un programme de transport en commun rapide. Nous appelons notre projet « Shift ». Il s'agit d'une initiative de transport en commun rapide qui consistera à relier notre centre-ville animé aux quatre coins de la ville, et ce, au moyen de 22 kilomètres de voies consacrées au transport en commun rapide par autobus. L'initiative transformera la ville.

The size and scale of this project means that we are monitoring keenly the discussions happening across the country on the design of the Government of Canada's infrastructure plan.

Where do we go from here? The Federation of Canadian Municipalities has developed a number of principles that should inform the design of these programs.

First, as I've mentioned, federal investment must be long-term and it must be predictable. Knowing where investments will be made and what types of priorities will be targeted will greatly help our communities plan for the long term.

Second, the Government of Canada needs to provide flexibility on project selection for municipalities because we know our communities best. In London, our priority is Shift, the rapid transit program. However, other types of investments for other municipalities may yield stronger returns on investment. We strongly believe that there can't be a one-size-fits-all approach.

Third, the Government of Canada has demonstrated real leadership in recent months by upping the federal maximum contribution to individual projects to up to 50 per cent. This is truly a game-changer, and it must continue in the future.

The last thing that I want to touch on is that the Government of Canada planted what I would call an important flag in the sand on critical issues for cities: homelessness prevention and housing. Mayors have long called on the development of a national housing strategy, and I applaud the government for starting these discussions.

Canadians are facing a true housing crisis. As federal operating agreements come to an end without a clear plan for reinvestment over the long term, the City of London is facing the closure or the potential closure of numerous social housing units. This hurts vulnerable Canadians the hardest.

The federal government needs to come to the table with an urgency, with a willingness to work with municipalities, provinces and territories to develop real solutions to our affordable housing crisis.

In conclusion, it is clear that collaboration between governments is going to be the key to tackling our shared challenges. In fact, none of the shared challenges or opportunities we have talked about today can move forward if we are not working together.

Elle changera la façon dont nous nous déplaçons dans la ville et elle changera la façon dont notre collectivité se développera. Il s'agit du projet d'infrastructure le plus ambitieux dans l'histoire de notre collectivité. La taille et l'ampleur du projet signifient que nous allons suivre de près les discussions qui ont lieu à la grandeur du pays sur l'élaboration du plan d'infrastructures du gouvernement du Canada.

À partir de là, que devons-nous faire? La Fédération canadienne des municipalités a établi un certain nombre de principes qui devraient faciliter l'élaboration de ces programmes.

Premièrement, comme je l'ai mentionné, les investissements fédéraux doivent être à long terme et ils doivent être prévisibles. Le fait de savoir où les investissements seront effectués et quels types de priorités seront ciblées aidera grandement nos collectivités à planifier pour l'avenir.

Deuxièmement, le gouvernement du Canada doit donner aux municipalités la souplesse de sélectionner les projets parce nous connaissons nos collectivités le mieux. À London, notre priorité est « Shift », le programme de transport en commun rapide. Cependant, d'autres types d'investissements pour d'autres municipalités peuvent produire un meilleur rendement du capital investi. Nous croyons fermement qu'il ne peut pas y avoir une approche uniformisée.

Troisièmement, le gouvernement du Canada a fait preuve d'un véritable leadership ces derniers mois en relevant la contribution fédérale maximale, qui peut maintenant atteindre jusqu'à 50 p. 100 pour un projet donné. La mesure établit vraiment de nouvelles règles du jeu, et elle doit continuer de s'appliquer à l'avenir.

Le dernier point que je veux aborder est que le gouvernement du Canada a planté ce que j'appellerais un jalon important en ce qui concerne des questions essentielles pour les villes: la prévention du sans-abrisme et le logement. Les maires ont longtemps demandé l'élaboration d'une stratégie nationale sur le logement, et je félicite le gouvernement d'avoir entamé les discussions.

Les Canadiens sont confrontés à une vraie crise du logement. Parce que les accords d'exploitation fédéraux arrivent à échéance et qu'aucun plan clair de réinvestissement à long terme n'a été élaboré, la Ville de London se voit confrontée au problème de la fermeture ou de la fermeture potentielle de nombreux logements sociaux. Cela pénalise les Canadiens vulnérables le plus.

Le gouvernement fédéral doit s'asseoir à table avec un sentiment d'urgence, avec la volonté de collaborer avec les municipalités, les provinces et les territoires pour trouver de vraies solutions à notre crise du logement abordable.

Pour conclure, il est clair que la collaboration entre les gouvernements et les administrations sera l'élément clé qui nous permettra d'affronter nos défis communs. En fait, nous ne pourrions faire avancer les défis communs ou les possibilités que nous avons abordés aujourd'hui que si nous travaillons ensemble.

Thank you for the opportunity again to allow me to bring the London perspective to the table. I look forward to His Worship's presentation, as well as the opportunity to answer any questions that you might have.

The Chair: Thank you very much.

Don Iveson, Mayor, City of Edmonton: Well done, Your Worship.

[Translation]

My name is Don Iveson. I am the Mayor of Edmonton and Chair of the Big City Mayors' Caucus, the BCMC. For those of you who are not familiar with the BCMC, it brings together 22 mayors from Canada's largest cities to study issues that concern our major urban centres.

[English]

We are part of the Federation of Canadian Municipalities, of course, Canada's national voice for local government. We know that the federal government's infrastructure program is in fact a remarkable opportunity to transform this country, to create new jobs, grow our economy, improve the lives of Canadians, achieve our greenhouse gas reduction goals.

Phase 1 of this plan is delivering good first steps, but the transformative opportunity lies in how we shape the much larger Phase 2. Our message is that to address the challenges Canadians face in their daily lives, where they live in their communities, we need to invest in those places where they live, work, raise their families, learn, invest, start businesses.

Municipal leaders are the natural partners in this work. Municipalities, after all, own, operate, maintain, refurbish and sometimes replace roughly 60 per cent of Canada's public infrastructure: roads, arenas, parks, light rail infrastructure.

We've been effective partners. Local governments, in fact, have a strong track record of delivering infrastructure projects efficiently, fairly and with accountability. We have the expertise to identify projects that match local needs and to offer the best return on investment. That's why we have been a trusted partner of the federal government for many, many years.

This government has made bold commitments specifically in the areas of transit, green and social infrastructure. They are framing this as a project in nation building, and we agree entirely. City building is nation building.

Je vous remercie encore de m'avoir donné l'occasion de présenter la perspective de London. Il me tarde d'écouter l'exposé de M. Iveson et de pouvoir répondre à vos éventuelles questions.

Le président : Merci beaucoup.

Don Iveson, maire, Ville d'Edmonton : Beau travail, monsieur.

[Français]

Je m'appelle Don Iveson. Je suis le maire d'Edmonton et le président du Caucus des maires des grandes villes, le CMGV. Pour ceux d'entre vous qui ne connaissent pas le CMGV, il réunit 22 maires des plus grandes villes du Canada dans le but d'examiner les questions qui touchent nos grands centres urbains.

[Traduction]

Nous faisons partie de la Fédération canadienne des municipalités, bien sûr, le porte-parole national du Canada pour les administrations locales. Nous savons que le programme d'infrastructures du gouvernement fédéral est en fait une merveilleuse chance de transformer le pays, de créer de nouveaux emplois, de stimuler notre économie, d'améliorer la vie des Canadiens et d'atteindre nos objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La phase 1 de ce plan produit de bonnes premières mesures, mais la chance de transformer réside dans la façon dont nous organiserons la phase 2, qui est beaucoup plus vaste. Notre message est que pour aborder les défis auxquels les Canadiens font face au quotidien, où ils vivent dans leurs collectivités, nous devons investir dans ces endroits où ils vivent, travaillent, élèvent leur famille, apprennent, investissent et créent des entreprises.

Les dirigeants municipaux sont les partenaires naturels pour ce travail. Les municipalités, après tout, possèdent, exploitent, entretiennent, remettent en état et, parfois, remplacent environ 60 p. 100 des infrastructures publiques du Canada: les routes, les arénas, les parcs et les systèmes légers sur rail.

Nous sommes des partenaires efficaces. Les administrations locales, en fait, ont l'habitude de réaliser des projets d'infrastructures de façon efficace, équitable et responsable. Nous avons les compétences pour déterminer les produits qui répondent aux besoins locaux et qui offrent le meilleur rendement du capital investi. Voilà pourquoi nous sommes un partenaire de confiance du gouvernement fédéral depuis de très nombreuses années.

Le gouvernement a pris des engagements audacieux, notamment dans les domaines du transport public, de l'infrastructure verte et sociale. Il les présente comme un projet pour la construction du pays, et nous sommes entièrement d'accord. Construire la ville, c'est construire le pays.

It's in our communities where we tackle national challenges, like climate change and job creation, and it's in our communities where we drive the innovation that's the hallmark of a knowledge-based economy and a globally competitive Canada.

In fact, I pointed out earlier today to one of the ministers that in Alberta 51 per cent of Albertans live in Edmonton and Calgary proper — not the metropolitan areas, the cities proper. Sixty-seven per cent of the GDP in Alberta is found in just the two big cities.

How do we unlock this innovation and create this wealth and build this nation in Phase 2?

I'd like to quickly highlight three core points that you may wish to return to in the question phase.

First, in Phase 2 we should empower local governments to plan for the long term and leverage local expertise to move the most cost-effective projects forward. Phase 1 really set the right standard by choosing predictable, allocation-based investment, starting especially with the transit fund. Now, to ensure progress across Canada, Phase 2 should continue empowering local governments to act, consistent with what you heard from Mayor Heyck and our friends in Calgary.

Second, Phase 2 needs to get the cost-sharing right. Traditionally, at best, each order has contributed one third of a project's upfront cost, but that's just the capital cost. Over the full life cycle, including operations and maintenance, municipalities have paid well over half, and remember we have 8 to 10 cents of the taxing authority and fiscal capacity.

To give you an example, we're building a \$1.8 billion light rail line right now in southeast Edmonton, and we also know, because there's a 30-year contract attached to it, that we'll spend \$1.3 billion on operating and maintenance. So, at one third, one third and one third for the upfront \$1.8 billion, and 0-0-100 for the back end \$1.3 billion, you wind up with a cost share on this project of one fifth federal, one fifth provincial and three fifths municipal. We're doing our work, and so moving to 50 per cent in Phase 1 recognized this imbalance. This must continue.

To ensure projects move forward in every region, provinces will need to hold firm to at least a one third share as well.

Thirdly, in 2016, no serious nation-building plan can shortchange Canada's housing needs. To build on what my colleague Mayor Brown was saying. 1.5 million households

C'est dans nos collectivités que nous répondons aux défis nationaux, comme le changement climatique et la création d'emplois, et c'est dans nos collectivités que nous tirons l'innovation qui est la marque d'une économie du savoir et d'un Canada qui est compétitif sur la scène mondiale.

D'ailleurs, j'ai souligné plus tôt aujourd'hui à un ministre que 51 p. 100 de la population en Alberta demeure à Edmonton ou Calgary même — pas dans les régions métropolitaines, dans les villes mêmes. Ces deux grandes villes génèrent 67 p. 100 du PIB de la province.

Comment pourrions-nous débloquer l'innovation, créer de la richesse et bâtir notre pays lors de la phase 2?

J'aimerais aborder rapidement trois éléments importants qui pourraient vous inspirer pour la période consacrée aux questions.

Tout d'abord, lors de la deuxième phase, il faudrait donner le pouvoir aux administrations locales pour qu'elles puissent planifier à long terme et consolider l'expertise locale en vue de faire avancer les projets les plus rentables. La première phase établira de bonnes pratiques en favorisant des investissements prévisibles sur la base d'allocations, en commençant tout particulièrement avec le fonds pour le transport en commun. D'ailleurs, pour assurer la progression partout au pays, la deuxième phase devrait continuer de donner aux administrations locales le pouvoir d'agir, ce qui rejoindrait ce qu'ont dit le maire Heyck et nos amis de Calgary.

Deuxièmement, il nous faut bien évaluer le partage des coûts pour la phase 2. Au mieux, traditionnellement, chaque ordre a contribué un tiers du coût initial des projets, mais cela ne représente que les coûts d'immobilisation. Durant l'ensemble du cycle de vie, ce qui comprend l'exploitation et l'entretien, les municipalités auront contribué pour plus de la moitié et, je vous rappelle, que nous n'avons droit qu'entre 8 à 10 cents en vertu de l'autorité taxatrice et de la capacité fiscale.

À titre d'exemple, nous construisons actuellement une ligne de train léger sur rail de 1,8 milliard de dollars au sud-est d'Edmonton et nous savons déjà, parce qu'il y a un contrat de 30 ans de rattaché, que nous dépenserons 1,3 milliard de dollars pour le fonctionnement et l'entretien. Donc, si on ajoute un tiers, plus un tiers, puis un autre tiers du coût initial de 1,8 milliard de dollars, puis 0-0-100 du coût en fin de période évalué à 1,3 milliard de dollars, on arrive à un partage des coûts pour ce projet d'un cinquième pour le fédéral, un cinquième pour le provincial et trois cinquièmes pour l'ordre municipal. Nous faisons notre part et le fait d'accroître le partage à 50 p. 100 pour la phase 1 reconnaît ce déséquilibre. Il faut poursuivre dans cette veine.

Pour faire en sorte que les projets aillent de l'avant dans toutes les régions, les provinces devront aussi garantir leur contribution d'au moins un tiers.

Troisièmement, en 2016, tout projet sérieux d'édification de la nation doit tenir compte des besoins en matière d'habitation des Canadiens. Pour faire fond sur ce que mon collègue, le maire

cannot find safe, decent housing, and housing is becoming less affordable at every income level in this country. This housing crisis is actually throttling back Canada's potential as an inclusive and prosperous nation. This Friday, FCM will publish its comprehensive recommendations for the national housing strategy, and our analysis shows that transforming the housing sector will require a significant carve-out for housing in the phase 2 social infrastructure fund on the order of \$12.6 billion.

But the return on that investment will be immense. We know this money is already on the table. We just need a clear federal decision to make safe, affordable housing, and the dignity of the people who depend on it, a priority.

In short, unlocking the potential of Phase 2 means building on our partnerships and recognizing each partner's strengths and limits. Canadians expect nothing less of their elected officials. The fact is, the choices we make today are building the Canada we want for tomorrow. So we need to get this right, and municipal leaders are here. We're ready to work together to build a Canada that's prosperous and sustainable with a quality of life we're proud to leave to our children and our grandchildren. Thank you.

The Chair: Thank you very much, Mayor Iveson.

From Vancouver, Ms. Impey.

Patrice Impey, Chief Financial Officer, City of Vancouver: Thank you for your introduction, Mr. Chair, and thank you to the members of the committee for extending an invitation to the City of Vancouver to participate in your special study on infrastructure programs in Canada.

On behalf of our mayor, Gregor Robertson, I'm really happy to be here today representing the City of Vancouver as its Chief Financial Officer and to have the opportunity to speak to you on the real importance of infrastructure investments in municipalities, not just Vancouver but across the country.

I'm here with my colleague Jerry Dobrovolny, who is the general manager of engineering services.

The City of Vancouver has had a very strong partnership with the federal government on many infrastructure projects over the past several years. The Powell Street Overpass project is a recently completed one which was really critical to improve the safety and the efficiency of transportation through the city to the Port of Metro Vancouver by rail. Other investments, such as commitments to transit infrastructure through all of Metro Vancouver and particularly the Broadway subway project in the city of Vancouver, are really critical to the city as well.

Brown, disait, environ 1,5 million de ménages ne peuvent obtenir un logement sécuritaire et décent, et les habitations sont de moins en moins abordables dans notre pays, peu importe votre niveau de revenu. Cette crise du logement met un frein au potentiel du Canada en tant que nation inclusive et prospère. La FCM va publier ses recommandations détaillées dans le contexte de la Stratégie nationale en matière de logement, ce vendredi, et notre analyse démontre que la transformation de ce secteur va nécessiter une part importante du Fonds pour les infrastructures sociales — phase 2, de l'ordre de 12,6 milliards de dollars.

Mais le retour sur investissement à ce chapitre sera énorme. Nous savons que l'argent est sur la table. Il suffit d'une décision claire de la part du gouvernement fédéral pour se donner comme priorité la construction de logements sûrs et abordables, et redonner aux personnes qui en dépendent leur dignité.

Bref, pour débloquer le potentiel de la phase 2, il faut miser sur nos partenariats et reconnaître les forces, ainsi que les limites de chaque participant. Les Canadiens et les Canadiennes ne s'attendent à rien de moins de la part de leurs représentants élus. Le fait est que les choix que nous faisons aujourd'hui édifient le Canada auquel nous aspirons tous. Il importe donc de prendre les bonnes décisions, voilà pourquoi les dirigeants municipaux sont ici. Nous sommes prêts à travailler ensemble afin de bâtir un Canada prospère et durable avec une qualité de vie que nous serons fiers de léguer à nos enfants et nos petits-enfants. Merci.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Iveson.

De Vancouver, Mme Impey.

Patrice Impey, directrice des finances, Ville de Vancouver : Je vous remercie de cet accueil, monsieur le président. Je souhaite aussi remercier les membres du comité d'avoir invité des représentants de la Ville de Vancouver à participer à cette étude spéciale sur les programmes d'infrastructure au Canada.

Au nom de notre maire, M. Gregor Robertson, je suis très heureuse d'être ici aujourd'hui à titre de représentante de la Ville de Vancouver, ainsi qu'en ma qualité de directrice financière, et d'avoir l'occasion de vous parler de l'importance réelle pour les municipalités des investissements dans l'infrastructure, pas seulement à Vancouver, mais partout au pays.

Mon collègue, M. Jerry Dobrovolny, directeur général de nos Services de l'ingénierie, m'accompagne.

Au fil des ans, la Ville de Vancouver a établi un partenariat très solide avec le gouvernement fédéral dans de nombreux projets d'infrastructure. Le passage étagé sur la rue Powel est un projet achevé récemment qui était vraiment indispensable pour assurer la sécurité et l'efficacité du réseau de transport par chemin de fer reliant la ville au port Metro Vancouver. D'autres investissements dans l'infrastructure de transport en commun dans le Grand Vancouver et, en particulier, le projet de métro sur Broadway dans la ville de Vancouver, revêtent aussi une grande importance pour la ville.

Although it's a relatively young city — Vancouver was founded in 1886 — it is old enough to face some significant infrastructure renewal challenges. In fact, more than 75 per cent of our capital expenditures are on renewal. The city owns and manages about \$20 billion worth of infrastructure, and that's roads, sidewalks, underground pipes, facilities and parks, and some of those, like our community centres and community facilities, are coming to their end of life. They were funded through major programs decades ago.

Vancouver is also gradually densifying. We are adding about 5,000 new residents each year, and that population growth also requires the addition of new infrastructure in order to maintain an acceptable and consistent level of service for both our existing residents and our new residents.

Being on an active seismic zone, Vancouver must also invest significantly in our infrastructure to become much more resistant to earthquakes.

On the housing front, as you all know, Vancouver has been ranked one of the highest and the most stressed in the spectrum of housing affordability. We are working very closely right now with the federal and provincial governments and other municipalities, including Toronto, to significantly increase the supply of affordable housing.

The City of Vancouver has a very ambitious set of goals — environmental, social and economic policy objectives — and these are guided by long-term strategies. We have significant document strategies, the Greenest City 2020 Action Plan, a housing and homelessness strategy, a healthy city strategy, the Transportation 2040 Plan and our Economic Action Strategy. As well, Vancouver was Canada's first city of reconciliation, demonstrating a long-term commitment to improving the health and well-being of local indigenous peoples.

All of these policies and the success of achieving those goals require significant infrastructure investment. To support that infrastructure investment, the city has developed a 10-year capital strategic outlook, and that outlook guides our infrastructure investment decisions. The document integrates our long-term strategies but also best practices and asset management, and we created a service-based strategy for each of our categories — affordable housing, child care, transportation — and all of those strategies really require senior-level government funding for them to be complete.

Because of that, Vancouver does strongly support the federal government's commitment to strengthen municipal infrastructure to ensure long-term sustainability and resilience. Over the past several months we have been actively engaging with our federal colleagues. We've provided detailed input into infrastructure program design and proposing joint investments in affordable

Même si elle est relativement jeune — Vancouver a été fondée en 1886 —, la ville est suffisamment vieille pour être aux prises avec des défis importants liés à son infrastructure. En fait, plus de 75 p. 100 de nos dépenses en capital sont destinées à la réfection. La Ville possède et gère environ 20 milliards de dollars d'infrastructures, il s'agit de routes, de trottoirs, de conduites souterraines, d'installations et de parcs, et certaines d'entre elles, comme les centres et les équipements communautaires, arrivent en fin de vie. Elles ont été financées dans le cadre de programmes importants, il y a de cela plusieurs décennies.

Vancouver s'étale aussi graduellement. Nous accueillons environ 5 000 nouveaux résidents chaque année et cette croissance exige aussi de nouvelles infrastructures afin de maintenir un niveau de service acceptable et uniforme pour les résidents existants et futurs.

Située dans une zone sismique active, Vancouver doit aussi investir de façon significative dans une infrastructure pouvant mieux résister aux secousses d'un tremblement de terre.

Au chapitre du logement, comme vous le savez tous, Vancouver figure parmi les villes les plus chères et éprouvées en ce qui a trait à l'accès au logement. En ce moment, nous travaillons en étroite collaboration avec les gouvernements fédéral et provincial, et d'autres municipalités, incluant Toronto, afin d'augmenter de façon significative l'offre de logements abordables.

La Ville de Vancouver s'est fixé des objectifs très ambitieux dans le contexte de ses politiques environnementale, sociale et économique qui sont encadrées par des stratégies à long terme. Nous avons d'importantes stratégies documentées, un plan d'action pour devenir la ville la plus verte d'ici 2020, une stratégie du logement et de lutte contre l'itinérance, un plan de transport pour 2040 et un plan d'action économique. Par ailleurs, Vancouver a été la première ville du Canada sur le plan de la réconciliation, ce qui démontre notre engagement à long terme visant à améliorer la santé et le bien-être des Autochtones.

Des investissements importants dans l'infrastructure sont nécessaires pour mener à bien toutes ses politiques et atteindre de tels objectifs. Pour soutenir cet investissement dans l'infrastructure, la Ville a élaboré un aperçu stratégique d'investissement sur 10 ans qui guide nos décisions d'investissement dans l'infrastructure. Le document renferme non seulement nos stratégies à long terme, mais également nos meilleures pratiques et notre gestion des actifs. Nous avons aussi élaboré une stratégie axée sur le service pour chaque catégorie — logement abordable, garde d'enfants et transports — et toutes ses stratégies, pour être menées à bien, nécessitent un financement des ordres supérieurs de gouvernement.

Pour cette raison, Vancouver appuie résolument l'engagement du gouvernement fédéral qui vise à renforcer l'infrastructure municipale pour garantir la viabilité et la résilience à long terme. Nous avons collaboré activement avec nos collègues au cours des derniers mois. Nous avons contribué de façon détaillée à la conception du programme d'infrastructure et suggéré un

housing, rapid transit, transportation infrastructure, green infrastructure and climate change adaptation, and social and community infrastructure, to achieve both short-term economic stimulus and long-term prosperity.

I think you've all been given a copy of the package that has been submitted to the federal government, and it outlines the infrastructure priorities for Vancouver across all of those areas.

In addition to financial contributions, Vancouver has been encouraging the federal government to explore policy, regulation, financing and taxation tools that can support these ambitious goals. These include incentives to preserve and expand rental housing for moderate incomes and to develop national strategies that would provide clear guidelines to align the provinces, the municipalities and our indigenous peoples, and to streamline the process in the areas of affordable housing, transit, child care and low-carbon projects.

In closing, as noted by the mayors on this panel, and previously by our partners at the Federation of Canadian Municipalities, recent federal investments have signaled the beginning of a renewed partnership with the federal government. It shows what we can achieve when municipalities, the provinces and the federal government work together. We need to build on this success with ongoing investments in housing, transit and other key infrastructure projects that are essential to job growth, Canada's long-term economic competitiveness, and environmental and social well-being.

The City of Vancouver looks forward to continuing our work with the federal government to move our city, the region, the province and the country forward in the years to come. Thank you, and we look forward to answering any questions you may have.

The Chair: Thank you very much. Moving right into questions, we have Senator Mitchell.

Senator Mitchell: Thank you. Thanks to each of you for presenting to us and being here. I'm very interested in the trade-off in how your governments make decisions between projects to renew and projects that are new infrastructure. I would appreciate each of you jumping into that.

Specifically, Mayor Iveson, is it Edmonton that has the Neighbourhood Renewal approach, where you take a whole neighbourhood and just do it? Maybe you could mention how that works out of the federal funding and whether there are adjustments that we need to make to promote that.

investissement conjoint dans le logement abordable, le transport en commun rapide, l'infrastructure verte et l'adaptation aux changements climatiques, l'infrastructure communautaire et sociale afin de stimuler l'économie à court terme et assurer la prospérité à long terme.

Je crois que vous avez tous reçu un exemplaire de la trousse qui a été présentée au gouvernement fédéral. Les priorités de Vancouver sur le plan de l'infrastructure couvrant tous ses domaines y sont décrites.

Outre sa contribution financière, Vancouver continue d'appuyer le gouvernement fédéral pour qu'il examine des instruments de politique, de réglementation, de financement et de taxation permettant d'atteindre ces objectifs ambitieux. Cela inclut des incitatifs afin de préserver et d'élargir l'offre de logements locatifs pour les ménages à revenu modeste et élaborer des stratégies nationales dotées d'indications claires afin d'aligner les provinces, les municipalités et les Autochtones, et de rationaliser les procédés dans les domaines du logement abordable, du transport en commun, de la garde d'enfant et des projets à faible émission de carbone.

En guise de conclusion, comme l'ont fait remarquer les maires participant à ce panel et, avant eux, nos partenaires de la Fédération canadienne des municipalités, les investissements récents du fédéral ont signalé le début du renouvellement de notre partenariat avec le gouvernement fédéral. Cela montre ce que nous pouvons accomplir lorsque les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral collaborent ensemble. Nous devons nous appuyer sur cette réussite pour mobiliser davantage d'investissements dans le logement, le transport en commun et d'autres projets clés d'infrastructure qui sont essentiels pour la création d'emplois, la compétitivité économique à long terme du Canada et le bien-être environnemental et social.

La Ville de Vancouver se réjouit de pouvoir poursuivre sa collaboration avec le gouvernement fédéral pour faire avancer notre ville, notre région, notre province et notre pays au cours des prochaines années. Je vous remercie et cela nous fera plaisir de répondre à vos questions s'il y a lieu.

Le président : Merci beaucoup. Passons directement aux questions. Allez-y, sénateur Mitchell.

Le sénateur Mitchell : Merci. Merci à chacun d'entre vous pour la présentation et votre participation. J'aimerais vraiment savoir comment vos administrations déterminent quels projets il faut reconduire et les nouveaux travaux d'infrastructure. J'aimerais tous vous entendre à ce sujet.

Plus précisément, monsieur Iveson, c'est bien Edmonton qui a une approche pour le renouvellement des quartiers où vous choisissez un quartier complet et vous agissez? Vous pouvez peut-être nous dire comment cela fonctionne en ce qui concerne le financement fédéral et si nous devons apporter des modifications pour en faire la promotion.

Mr. Iveson: That's a great question. I would say that over the last 10 years our approach to asset management has really matured. For a long time, Edmonton has been recognized in the municipal space as having the most advanced data collection when it comes to the state of repair of our infrastructure. We inspect everything on a risk basis: lower-risk infrastructure, like a sidewalk or a local road, maybe every four years, but higher-risk infrastructure like a bridge you would go to at least once a year to do a thorough inspection.

We can also model the deterioration of this infrastructure and add resources into the model to optimize a risk-based infrastructure modelling strategy that we use to determine the optimal allocation of money and sequencing of investment in projects to get best value.

Sometimes you actually let something run down a little bit more before you replace it because it's standard of service. Essentially, it gets a little bumpier, people actually slow down on the road — and that's not always a bad thing — but it's still safe and navigable.

We have a very sophisticated approach to that, but the first premise is that we do not underfund renewal, period. If you went to Edmonton in the 1990s you would see what the effect of not investing in your roads looks like. We were always in competition with a few other cities as the pothole capital of Canada. Now, we have people complaining about all kinds of other things because we fixed the roads and we properly capitalized the renewal of infrastructure. Once you have the data, it would be irresponsible, and even negligent, not to.

Cities with sophistication around this, and even in smaller communities in the North, South, East and West in this country are able to steward this infrastructure. We've used a little bit of gas tax money to do some of these projects, but for the most part it's property tax that has had to fund renewal. Again, federal funding and most provincial funding is only there for new projects. We've had to work "state of good repair" 100 per cent into our own infrastructure cycle, and that's been very challenging for us. Quite frankly, people ask, "Why have my taxes gone up 60 per cent over the last 10 years?" The answer is, you're driving on the answer to your question. We could use support for state of good repair, as well.

The Chair: I'd like to give everybody a chance, but I would ask you to try to make your answers succinct. We have so many questions here that everyone is fired up to ask you. I'm excited to hear the answers.

M. Iveson : C'est une très bonne question. Je dirais qu'au cours des 10 dernières années, notre façon d'aborder la gestion des actifs a grandement mûri. Depuis très longtemps, Edmonton est reconnue dans la sphère municipale comme ayant la capacité de collecte de données la plus avancée en ce qui a trait à l'état de son infrastructure. Toutes nos inspections tiennent compte du facteur de risque: la fréquence des inspections de l'infrastructure à faible risque comme les trottoirs ou une route locale peut avoir lieu aux quatre ans, mais en ce qui concerne l'infrastructure à risque élevé comme un pont il faut l'inspecter minutieusement au moins une fois par an.

Nous pouvons aussi modéliser la détérioration de ce type d'infrastructure, puis ajouter des ressources au modèle afin de maximiser la stratégie de modélisation de l'infrastructure à risque élevé que nous utilisons pour déterminer l'allocation optimale des fonds et la fréquence des investissements dans les projets pour tirer le meilleur parti des ressources.

Parfois, il vous faut laisser les choses se détériorer un peu plus avant de les remplacer parce qu'il s'agit d'une norme de service. Essentiellement, cela signifie que c'est plus cahoteux, les gens doivent ralentir — ce qui n'est pas nécessairement mauvais —, mais la route demeure sécuritaire et navigable.

Nous avons une approche très sophistiquée en cette matière, mais notre première prémisses est de ne pas sous-financer le renouvellement, point final. Si vous avez visité Edmonton dans les années 1990, vous aurez constaté l'effet de ne pas investir dans les routes. Nous étions toujours en compétition avec quelques autres villes pour le titre de capitale des nids-de-poule du Canada. Depuis, les gens réservent leurs plaintes pour plein d'autres choses parce que nous avons réparé les routes et nous avons sciemment misé sur le renouvellement des infrastructures. Ce serait irresponsable, même faire preuve de négligence, de ne pas le faire après avoir recueilli de telles données.

Les villes ayant une expertise dans ce domaine, même les plus petites collectivités au nord, au sud, à l'est et à l'ouest de notre pays peuvent gérer cette infrastructure. Nous avons consacré un peu d'argent provenant de la taxe sur le carburant pour réaliser certains travaux de réfection mais, pour l'essentiel, c'est la taxe foncière qui finance le renouvellement. Je le répète, le financement du fédéral, et la plupart de celui du gouvernement provincial, n'est offert que pour les nouveaux projets. Nous avons dû intégrer totalement « le maintien en bon état » dans notre propre cycle de vie de l'infrastructure, et cela a représenté un très grand défi. Bien franchement, les gens nous demandent : « Pourquoi mes impôts ont-ils augmenté de 60 p. 100 au cours des 10 dernières années? » La réponse se trouve sous leur voiture! Une aide au maintien en bon état serait aussi appréciée.

Le président : Comme j'aimerais donner la possibilité à chacun, je vous demanderais d'abrégier si possible vos réponses. Nous devons composer avec une longue série de questions que tous aimeraient vraiment vous poser. J'ai hâte aussi d'entendre vos réponses.

Mr. Brown: We're all striving to achieve pay-as-you-go financing, so when we invest in capital projects, we need to project the kind of maintenance that needs to occur over the course of the life span of the investment. I think we're all mindful in cities of that infrastructure gap. We measure it quite closely. It's okay to have a gap. It's understandable, but it needs to be something that doesn't create issues down the road. We're not saving money if we don't do the repairs. We're kicking the can down the road, and I call that a budget time bomb that will go off at some point in the future, and that's not a responsible way to manage a community.

One of the things that we're particularly proud of in London is our water and waste water services. Significant gaps were identified through the 1990s along with a significant amount of work that needed to occur to bring those up to where they needed to be. What that means is significant increases in water and waste water rates, so for about a decade we experienced increases in the 7 to 8 per cent range on either side of that equation. It was, again, an example of doing what needed to be done to bring the system up to a level of sustainability.

We watch these things very closely. We make difficult decisions. We strive towards pay-as-you-go financing, but we're also dealing with infrastructure that is decades and decades and in some cases a hundred years old. When we dig up streets, we still sometimes find wooden pipes, and we have to deal with those. I think the more sophisticated we get, the better off our communities are, and not just for us, but for our kids and grandkids as well.

Jerry Dobrovlny, General Manager of Engineering Services, City of Vancouver: It's a similar approach. Renew is the priority, and that is certainly the risk-based process we use. The thing I would add is because there is so much redevelopment taking place in Vancouver right now, we look at opportunities to create efficiencies and combine work. Wherever possible, in areas that are redeveloping, we look at some of the oldest to replace so that we can achieve both objectives at the same time. Renew is our highest priority.

The Chair: Can we come back to you, Senator Mitchell, if you have another question? We want to make sure everybody gets a shot in here.

Senator Pratte: We have heard many times from mayors and other city representatives that you like the gas tax, and we really get that. You like the gas tax and the flexibility it provides, and so on.

From our end, our concern is not especially with the gas tax, but we get the impression that sometimes we lack information so that we can hold the government accountable.

M. Brown : Nous aimerions tous pouvoir financer nos projets au fur et à mesure des besoins donc, lorsque nous investissons dans des projets d'immobilisations, il faut aussi prévoir les coûts de leur entretien au cours de leur durée de vie. Je crois que nous sommes tous conscients dans la sphère municipale de ce déficit infrastructure. Nous l'évaluons de près. C'est normal d'avoir un déficit. C'est compréhensible, mais cela ne doit pas finir par causer des problèmes en bout de route. Nous n'économiserons pas si nous n'effectuons pas les réparations. Nous repoussons le problème à plus tard. J'appelle cela une bombe à retardement budgétaire qui éclatera à un moment donné, et ce n'est pas une façon responsable de gérer une collectivité.

Une des choses dont nous sommes particulièrement fiers à London est notre réseau d'aqueduc et de traitement des eaux usées. Des écarts importants avaient été constatés tout au long des années 1990, ce qui représentait une charge de travail énorme qu'il fallait accomplir pour ramener notre infrastructure à niveau. Cela signifiait une hausse importante des tarifs pour l'eau et les eaux usées alors, pendant une dizaine d'années, nous avons vécu des hausses d'entre 7 à 8 p. 100 de chaque côté de l'équation. C'était un autre exemple de ce qu'il fallait faire pour ramener le réseau à un niveau de durabilité.

Nous surveillons ces choses de très près. Nous prenons des décisions difficiles. L'objectif est un financement au fur et à mesure des besoins, mais nous devons composer avec des infrastructures qui remontent à plusieurs décennies et, dans certains cas, à plus de 100 ans. Nous trouvons même parfois des canalisations en bois en effectuant des travaux dans la rue, et il faut s'en occuper. Je crois que plus nous nous raffinons, mieux se porteront nos collectivités, non seulement pour nous, mais aussi pour nos enfants et nos petits-enfants.

Jerry Dobrovlny, directeur général des Services d'ingénierie, Ville de Vancouver : Nous avons une approche similaire. Le renouvellement constitue la première priorité et nous utilisons sans l'ombre d'un doute un processus fondé sur le risque. La seule chose que j'ajouterais est qu'il y a tellement de réaménagement urbain à Vancouver en ce moment que nous cherchons des occasions de réaliser des gains d'efficacité et combiner certains travaux. Lorsque possible, dans les zones de réaménagement, nous ciblons les plus anciennes pour remplacement afin de réaliser ces deux objectifs simultanément. Le remplacement demeure notre plus grande priorité.

Le président : Est-ce que l'on peut revenir au sénateur Mitchell, si vous avez une autre question? Je veux m'assurer que tous auront leur chance.

Le sénateur Pratte : Les maires ainsi que d'autres représentants des municipalités ont mentionné plusieurs fois qu'ils appréciaient la taxe sur l'essence et nous l'avons bien compris. Vous l'aimez ainsi que la flexibilité qu'elle offre, et ainsi de suite.

De notre côté, ce n'est pas cette taxe qui nous préoccupe le plus, nous avons plutôt l'impression de ne pas disposer des renseignements requis pour obliger le gouvernement à rendre des comptes.

What I would like to know from you is when you report on your spending on projects financed by the gas tax, what sort of information do you provide to the government? Do you provide detailed information, more than, “Yes, we built that project and we spent your money?” Because that’s the information we get from Infrastructure Canada, for instance. “We had a great year; we spent that much money.”

But for us that’s not enough. We want to know how many jobs we created and how many GHG emissions were prevented. Can you provide detailed information so that we can be confident that, even with a gas tax, we can hold the government accountable?

Mr. Iveson: The short answer is yes. We answer the questions that we’re required to in order to complete the grant applications and receive the funding. But I think the main message I would want to say to you is less on what it has been historically, which was investigated and it was determined the reporting and the collection and aggregation of that data should be more robust.

We completely agree. We have to do this, locally, for our own stakeholders, who are taxpayers, the same people we all serve. We have to do this for our provincial governments. We have a transit program called the GreenTRIP in the province of Alberta, and your major eligibility for it is based on your projected greenhouse gas savings, and then you do have to report on that.

We’re prepared to do this. We do it for other programs. We would be thrilled to develop a common standard for that reporting across the country. I think the municipalities, particularly the big cities, have the capacity and sophistication to make sure you’re getting the information you would need as parliamentary officers to understand that the money is achieving national goals. We know it is on the ground. We’d be happy to report it. We’re the most transparent and accessible order of government, and we specialize in open data, so we’d be happy to do a better job of that and meet the government’s and the public’s needs for transparency.

The Chair: Do you have another supplementary, Senator Pratte?

Senator Pratte: Do any of our other witnesses have any comments?

Ms. Impey: For Vancouver, I would totally agree. There are the metrics around what we spent, but as municipalities we’re much more sophisticated now on tracking our performance metrics and the outcomes of the spending we’re making. We’re holding

Ce que j’aimerais que vous me disiez précisément c’est le type de renseignement que vous remettez au gouvernement lorsque vous faites rapport sur vos dépenses consacrées aux projets financés par la taxe sur l’essence. Est-ce que vous fournissez des renseignements détaillés autres que : « Oui, nous avons réalisé les travaux et nous avons dépensé votre argent »? Parce que c’est le genre de renseignement qu’Infrastructure Canada nous fournit. « Nous avons connu une année exceptionnelle, nous avons dépensé une telle somme d’argent. »

Et, pour nous, ce n’est pas suffisant. Nous désirons savoir combien d’emplois ont été créés et à combien se sont élevées les émissions de GES. Pouvez-vous nous fournir des informations détaillées pour nous convaincre que, même avec la taxe sur l’essence, nous pouvons demander au gouvernement de nous rendre des comptes?

M. Iveson: En bref, la réponse est oui. Nous répondons aux questions auxquelles il nous faut répondre pour satisfaire la demande de subvention et obtenir le financement. Mais je crois que le message principal à votre attention porte moins sur ce que cela a été historiquement, et où l’on a déterminé que les rapports, ainsi que la collecte et l’agrégation des données s’y rattachant, devaient être plus étoffés.

Nous sommes entièrement d’accord. Nous devons le faire, à l’échelle locale, pour nos propres mandants, les contribuables que nous représentons tous. Nous devons le faire pour nos gouvernements provinciaux. Dans la province de l’Alberta, nous avons un programme de transport en commun appelé GreenTRIP et le principal critère d’admissibilité est fondé sur la réduction prévue des GES, et il faut faire rapport à ce sujet.

Nous sommes prêts à le faire. Nous le faisons déjà pour d’autres programmes. Nous serions ravis de participer à l’élaboration de normes communes pour la présentation de rapports à l’échelle du pays. Je crois que les municipalités, et en particulier les grandes villes, ont la capacité et le savoir pour faire en sorte que vous receviez l’information dont vous avez besoin en votre qualité de mandataires du Parlement pour évaluer si les fonds contribuent aux objectifs nationaux. Nous comprenons que c’est à partir du terrain. Nous serions ravis de faire rapport à ce sujet. Nous représentons l’ordre de gouvernement le plus transparent et accessible qui soit, et nous sommes des experts des données ouvertes, donc cela nous ferait plaisir d’en faire plus dans ce domaine et de répondre aux besoins des gouvernements et du public au chapitre de la transparence.

Le président : Vous avez une question supplémentaire, sénateur Pratte?

Le sénateur Pratte : Est-ce que les autres témoins ont des commentaires?

Mme Impey : En ce qui concerne Vancouver, je suis tout à fait d’accord. Nous avons mis en place des paramètres pour effectuer le suivi des fonds dépensés et, en tant que municipalités, nos méthodes de suivi du rendement et des résultats pour les sommes

ourselves accountable to that. I think we'd be more than happy to share that with major funding partners.

Mr. Dobrovolny: I should explain that in Vancouver we actually don't have access to gas tax because the demand for transit was so great in the region that the 22 mayors agreed to have all of the gas tax money go towards transit. So, all of the gas tax money in the Metro Vancouver area goes to TransLink to provide transit service, and it's become a fundamental part of their budgets.

I think one of the things you were getting at was measurable results; it was part of your initial question. We have many examples, but I'll give you a specific example of some of measurable results we've seen from past projects.

The Ninth Street corridor was a series of projects that was funded previously. As you know, Vancouver is a gateway city. About a quarter of all the marine goods that come to Canada come through Port Metro, and Ninth Street is the corridor directly between the port and the American border. We had a series of projects along the Ninth Street corridor to improve the flow of goods. That was the primary purpose, but what we found after we completed all that work were tremendous safety improvements that improved safety along that corridor by 30 to 50 per cent. We have all of this available in a post-project report. In particular, it reduced collisions, but also pedestrian safety was improved significantly. A federal program that was geared towards the entire corridor that was targeted at improving the flow of goods resulted in tremendous improvements in safety, as well, for pedestrians. That's just one specific example.

Senator Pratte: I have just one short supplementary for Mayor Iveson. You're saying you would be willing to provide that information. This information has not been provided up until now, but you would be willing to provide it?

Mr. Iveson: No, we have provided information upon request from the federal government. We would do that for any funding partner. Whether the federal government was asking the right question and what was happening with that data in terms of national level reporting, I think, is something that merits further investigation and has been considered by the Auditor General.

But as far as I know, certainly, our cities have provided data wherever asked, and it's things that we collect for our own internal accountability and transparency to our stakeholders. We're happy to. If there is more specific data you'd like on that, I can go back and check.

Senator Pratte: Thank you.

dépendées sont de plus en plus sophistiquées. Nous nous sommes engagés à rendre des comptes. Je suis d'avis que nous serions ravis de les partager avec nos principaux partenaires financiers.

M. Dobrovolny : Il me faut préciser qu'à Vancouver, nous n'avons pas accès à la taxe sur l'essence parce que les demandes pour le transport en commun étaient si importantes dans notre région que les 22 maires se sont entendus pour que toutes les sommes de cette taxe soient consacrées au transport en commun. Donc, tout l'argent de la taxe sur l'essence du Grand Vancouver est destiné à TransLink pour l'offre de transport en commun et constitue depuis un élément fondamental de leur budget.

Je crois que votre question initiale portait sur les résultats mesurables? Nous avons plusieurs exemples, mais je vais citer un cas précis de résultats mesurables tirés de projets antérieurs.

Le corridor de la 9e Rue comprenait une série de projets financés précédemment. Comme vous le savez, Vancouver est une ville-passerelle. Environ le quart des biens maritimes arrivant au Canada passent par le port Metro, et la 9e Rue est le corridor central menant du port à la frontière américaine. Nous avons un ensemble de projets le long du corridor de la 9e Rue pour améliorer la circulation des biens. C'était le but premier, mais après avoir achevé tous les travaux, nous avons constaté des améliorations importantes à la sécurité tout au long du corridor, d'entre 30 à 50 p. 100. Toute cette information est disponible dans le rapport d'après-projet. Cela a permis, entre autres, de diminuer le nombre de collisions et d'accroître sensiblement la sécurité des piétons. Un programme fédéral touchant l'ensemble du corridor et visant à améliorer la circulation des biens aura permis aussi d'améliorer considérablement la sécurité des piétons. Voilà un exemple concret.

Le sénateur Pratte : J'ai une question complémentaire très brève pour le maire Iveson. Vous dites que vous seriez prêt à fournir l'information. Celle-ci n'a pas été fournie jusqu'à maintenant, mais vous seriez disposé à le faire?

M. Iveson : Non, nous avons fourni de l'information à la demande du gouvernement fédéral. Nous le ferions pour tout partenaire financier. Quant à savoir si le gouvernement fédéral posait les bonnes questions et ce que l'on faisait des renseignements dans le contexte de la préparation des rapports au niveau national, je crois que cela mérite d'être étudié davantage, ce que le vérificateur général a envisagé.

Enfin, à ma connaissance, les villes ont toujours fourni les données demandées, ce sont des renseignements que nous recueillons pour les besoins de reddition de comptes interne et de transparence à l'égard de nos mandants. Il nous fait plaisir de le faire. Si vous avez besoin de données plus précises à ce sujet, je pourrai vérifier.

Le sénateur Pratte : Merci.

The Chair: Let's hear from Mayor Brown, and maybe we can summarize the question Senator Pratte asked at the end, because I think there is a follow-up question. Go ahead, sir.

Mr. Brown: I would just say we welcome the questions. We are the most open, most transparent level of government at the local level, and we owe it to ourselves, as well, to hold ourselves to a high degree of accountability. We have the same goals as the federal government at each local government level: economic development, job creation, improving quality of life. I think it is incumbent upon all of us as partners to ensure that we're spending the dollars responsibly.

We know how to spend the dollars on our priorities because we know what our priorities are at the local level, and we would welcome providing additional information, as required.

Senator Pratte: Mr. Chair, that's a question we should ask the federal government: What is it that they were asking?

The Chair: I was just going to ask that question. What did they ask you for in terms of your completion reports? Did you have to set results information in terms of job creation, potential economic returns? Were you asked to report on criteria, or was it just that you spent the money, the money was in completion? What was the definition of the results report that you sent? I think that's what Senator Pratte was asking.

Mr. Iveson: I think we'd be happy to get you some examples rather than have us speculate. Those reports would not necessarily pass our desks for signature, so I wouldn't want to misrepresent what happened. We would be happy to provide you examples of reports that were coming from our municipalities or regional agencies like TransLink, so you can see what we were being asked and what we provided.

The Chair: That will come in the questions we send you. It would be most appreciated if you could highlight that.

Senator Andreychuk: I love Regina, Saskatoon, Saskatchewan, Canada. We got that out of the way.

Mr. Iveson: Roughriders.

Senator Andreychuk: School, education. We have entirely too much football here. I want a balanced Canada.

I'm getting more and more confused. I'm a new member to this committee, and infrastructure in the old days was roads, water, sewer and water. Then we've sort of gradually moved and had multiplexes and everything. It has changed with what the federal government's priorities are.

Le président : Laissons la parole au maire Brown, ensuite on pourrait peut-être résumer la question posée à la fin par le sénateur Pratte parce que je crois qu'il y aura une question complémentaire. Allez-y, monsieur.

M. Brown : Je dirais simplement que nous sommes ouverts aux questions. Nous représentons l'ordre de gouvernement le plus ouvert et le plus transparent au niveau local, et nous nous devons de nous imposer à nous-mêmes le plus haut degré possible de reddition de comptes. Nous avons le même objectif que le gouvernement fédéral et ce, à chaque niveau des administrations locales: le développement économique, la création d'emploi et l'amélioration de la qualité de vie. Je pense qu'il incombe à tous en tant que partenaires que les fonds soient dépensés judicieusement.

Nous savons comment dépenser les fonds en fonction de nos priorités parce que nous savons que celles-ci se situent au niveau local, et nous accueillons bien les demandes pour de l'information supplémentaire, au besoin.

Le sénateur Pratte : Monsieur le président, voilà une question que nous devrions adresser au gouvernement fédéral: qu'est-ce qu'ils veulent finalement?

Le président : J'allais justement poser cette question. Que vous ont-ils demandé en ce qui concerne vos rapports d'achèvement? Deviez-vous fournir des informations sur les résultats sur le plan de la création d'emplois, des retombées économiques éventuelles? Vous a-t-on demandé de produire des rapports selon certains critères ou simplement d'indiquer si les fonds avaient été dépensés, une fois les travaux réalisés? Quelle était l'essence du rapport sur les résultats que vous présentiez? Je crois que c'est cela que le sénateur Pratte voulait savoir.

M. Iveson : Je crois qu'on serait heureux de vous fournir quelques exemples plutôt que de spéculer. Je ne crois pas que ces rapports passaient nécessairement par nos bureaux, donc je ne voudrais certainement pas vous induire en erreur. Il nous fera plaisir de vous fournir des exemples de rapports que nos municipalités, ou certains organismes régionaux comme TransLink, devaient présenter pour que vous puissiez voir ce qu'on nous demandait de présenter et ce que nous remettions.

Le président : Cela fera partie des questions que nous vous ferons parvenir. Ce serait bien si vous pouviez le souligner.

La sénatrice Andreychuk : J'adore Regina, Saskatoon, la Saskatchewan et le Canada. Voilà, c'est dit.

M. Iveson : Les Roughriders.

La sénatrice Andreychuk : Les écoles, les études. Il y a trop de football ici. Je veux un Canada équilibré.

J'ai de plus en plus de difficulté à comprendre. Comme je suis un nouveau membre de ce comité, autrefois l'infrastructure comprenait les routes, les aqueducs, les égouts et l'eau. Nous nous en sommes écartés progressivement et cela inclut désormais un peu de tout, des multiplexes, et cetera. Cela a changé par rapport aux priorités du gouvernement fédéral.

This government is rolling money over from the previous government, so we knew some of the priorities there because we saw them in action. Now it was job creation. That's what I heard. It wasn't infrastructure, it wasn't long term. So we have an idea of what the first phase is, and now we're looking to the second phase.

I'm wondering whether we have the right policy framework. If we're really going to put everything into infrastructure, daycare, housing — there are ministries that actually look at strategies and how to work with children. How do we attack issues of education?

Are we putting too much into an infrastructure project? Should we be narrowing it so that it's sustainable and works? That's just a policy issue. You keep saying that the provinces should do their fair share. Do you feel they've been doing their fair share or not?

Mr. Brown: I think to answer the first part of the question, which is what is infrastructure, it's all of those things. It's roads, water and waste water, but it's also recreation facilities and cultural facilities. The funding that we understand will be available to our communities through the Phase 1 and Phase 2 funding of this program covers all of those areas. I think it is right to have a broad approach because it allows the municipality, the local government, to identify the priorities that they see fit. For example, one municipality may have invested heavily in water and waste water infrastructure over the course of the past decade. They shouldn't be penalized for having a system that isn't in need of repair. They should be able to identify other priorities within their community.

When we think about the minister's title, Minister of Infrastructure and Communities, infrastructure investment is community development. As we build better cities, we build a better country. That's why it's all connected.

So what are the outcomes? Certainly jobs are a positive outcome. Economic development is a positive outcome, safety, but also a great quality of life. So I think the way the system is set up now is entirely appropriate.

It's difficult for me to speak to every province. I can speak to Ontario. We have traditionally had a system of one third, one third, one third. I think that it's fair to expect the province to come forward with at least one third of the dollars, when we have a federal government that's offering 50-cent dollars. I think it's unfair to expect municipalities to come up with additional or to shift the burden unnecessarily towards the federal government, as if they were subsidizing the province.

It's been our experience that there has been a balanced approach, but I think my colleague articulated very clearly that we have the capital investment challenge with 8 cents to 10 cents

Le présent gouvernement reporte l'argent du gouvernement précédent, donc nous connaissions quelques-unes des priorités parce que nous les avons vues à l'œuvre. Maintenant, c'est la création d'emploi. C'est ce que j'ai compris. Ce n'est plus l'infrastructure, ce n'est plus le long terme. Nous avons donc une idée de ce qui est compris dans la première phase et maintenant nous étudions la deuxième phase.

Je me demande si nous avons le cadre stratégique approprié. S'il faut tout inclure dans l'infrastructure, la garde d'enfants, le logement — certains ministères sont chargés de l'examen des stratégies et du travail auprès des enfants. Comment aborderons-nous les thèmes comme l'éducation?

Est-ce que l'on inclut trop de choses dans les projets d'infrastructures? Doit-on les circonscrire afin que cela soit durable et que cela fonctionne? C'est une question stratégique. Vous dites souvent que les provinces devraient s'acquitter de leur juste part. Avez-vous l'impression qu'ils le font ou non?

M. Brown : Je pense que pour répondre à la première partie de la question, à savoir qu'est-ce qui est compris dans l'infrastructure, c'est toutes ces choses. Ce sont les routes, l'eau et les eaux usées, mais cela comprend aussi les installations de loisir et les équipements culturels. Le financement qui devrait être disponible pour nos collectivités grâce aux phases 1 et 2 du programme englobe tous ces domaines. Il me semble normal d'adopter une approche plus large, car elle permet aux municipalités ou aux administrations locales de cerner les priorités qu'elles jugent nécessaires. Par exemple, une municipalité peut avoir investi massivement dans ses infrastructures d'aqueducs et d'égouts au cours de la dernière décennie. Elle ne devrait pas être pénalisée parce que son réseau ne nécessite pas de réfection. Elle devrait pouvoir identifier d'autres priorités dans la communauté.

Lorsqu'on pense au titre du ministre, c'est-à-dire ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, on comprend que l'investissement dans l'infrastructure est la clé du développement des collectivités. Lorsque nous construisons de meilleures villes, nous construisons un pays meilleur. C'est pourquoi tout cela est relié.

Alors quels sont les résultats? Les emplois sont certainement un résultat positif. Tout comme le développement économique, ainsi qu'une bonne qualité de vie. Donc, je pense que la façon dont le système est établi maintenant est tout à fait appropriée.

C'est difficile pour moi de parler au nom de toutes les provinces. Je peux vous parler de l'Ontario. Nous avons toujours eu un système d'un tiers, un tiers, un tiers. Je pense qu'il est juste de s'attendre à ce que la province verse au moins un tiers de l'argent, alors que le gouvernement fédéral verse 50 cents par dollar. Je pense qu'il est injuste de s'attendre à ce que les municipalités paient plus ou d'exiger davantage du gouvernement fédéral, comme si c'étaient eux qui subventionnaient la province.

Notre expérience nous a montré qu'il y a eu une approche équilibrée, mais je pense que mon collègue a très clairement formulé que le défi de l'investissement en capital nous appartient

of each tax dollar plus the ongoing operating expenses. I do think it's fair to expect the province to come forward with their fair share as well.

The Chair: Mr. Thompson, you had a quick comment that you wanted to throw in?

Adam Thompson, Manager of Government and External Relations, City of London: Thank you. The important part of the first part of the question is I think the definition of infrastructure. The scope of infrastructure in our cities has changed over the last couple of decades with the expectations of Canadians. So as cities like London, Edmonton and our colleagues in Vancouver and Calgary and elsewhere are working on attracting top-quality talent to our regions, the businesses and the folks looking to locate in our communities or bring their business or build a business or bring their family are looking for things like world-class transportation networks, transit networks. They're looking at amenities, culture, recreation, pieces that build on the quality of life.

I think what we're seeing, especially in London — I don't want to speak for any other community but I'm sure it's the same — we're seeing in London that those are the difference makers for a lot of businesses or families looking to locate. Does your city have those types of amenities? Can it be competitive?

I think a really important outcome for the federal government's active role in supporting this infrastructure is it's positioning our Canadian cities very well internationally as centres for innovation and investment from across the globe.

Mr. Iveson: I completely agree with those points. To address the second part of the question, which was around the role of the provinces, the short answer is it has been hit-and-miss because we haven't had a consistent national approach to this, which is not to say that there will not be regional differences and different needs. Some provinces are working with their cities to build rail transit systems, which are very expensive to build, much more efficient and high yield to run. Other provinces and municipalities are looking at rapid bus transit, which is less expensive to build, more expensive to operate on a per ride basis.

You need flexibility for those different regional contexts. But to give you a little bit more information about that GreenTRIP transit program from Alberta, at that point the Province of Alberta was putting 67 per cent in and expecting the third from municipalities. So it was zero, two thirds, one third because there was no federal transit funding outside if you could get it into Building Canada or if you could get something going from the P3 fund.

avec 8 cents à 10 cents sur chaque dollar de revenus fiscaux, en plus des coûts d'exploitation permanents. Je ne pense pas qu'il soit juste de s'attendre à ce que la province contribue également à sa juste part.

Le président : Monsieur Thompson, vous aviez un bref commentaire que vous vouliez ajouter?

Adam Thompson, gestionnaire des relations gouvernementales et extérieures, Ville de London : Je vous remercie. La partie importante de la première portion de la question est, je pense, la définition d'infrastructure. La portée des infrastructures dans nos villes a changé au cours des deux dernières décennies avec les attentes des Canadiens. Alors que des villes comme London, Edmonton, ainsi que nos collègues de Vancouver et de Calgary et d'ailleurs travaillent à attirer les talents de meilleure qualité dans nos régions, les entreprises et les gens désirant s'établir dans nos communautés ou amener leur entreprise ou bâtir une entreprise ou faire venir leur famille sont à la recherche de réseaux de transport, de réseaux de transport en commun de catégorie supérieure. Ils sont à la recherche d'infrastructures, de culture, de loisirs, d'éléments qui contribuent à la qualité de vie.

Je pense que ce que nous voyons, particulièrement à London — je ne veux pas parler pour les autres collectivités, mais je suis sûr que c'est la même chose —, ce sont des facteurs de différence pour plusieurs entreprises ou familles cherchant à s'établir. Vos villes ont-elles ces types d'infrastructures? Cela peut-il être compétitif?

Je pense qu'un résultat très important pour le rôle actif du gouvernement fédéral dans le soutien de cette infrastructure consiste en la façon dont il positionne nos villes canadiennes à l'échelle internationale à titre de centres pour l'innovation et l'investissement de partout à travers le monde.

M. Iveson : Je suis entièrement d'accord avec ces points. Pour aborder la deuxième partie de la question, qui se rapportait au rôle des provinces, la réponse courte est que cela a été fait de manière aléatoire parce que nous n'avons pas eu une approche nationale cohérente pour cet enjeu, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de différences régionales et de besoins différents. Certaines provinces travaillent avec leurs villes pour bâtir des systèmes de transport ferroviaire, qui sont très coûteux à construire, beaucoup plus efficaces et qui ont un haut rendement de fonctionnement. D'autres provinces et municipalités sont à la recherche de services d'autobus rapides, qui sont moins chers à construire, plus coûteux à exploiter par trajet.

Vous avez besoin de flexibilité pour ces différents contextes régionaux. Toutefois, pour vous donner un peu plus d'information sur le programme de transports en commun Green TRIP de l'Alberta, à l'époque, la province versait une part de 67 p. 100 et s'attendait à recevoir un tiers des municipalités. Donc, c'était un financement zéro, deux tiers, un tiers parce qu'il n'y avait pas de financement fédéral pour le transport en commun à moins de l'obtenir de Fonds Chantiers Canada ou du Fonds PPP.

In that case, the province was extremely generous. Ontario funded up to 100 per cent of some transit infrastructure. So it has been very inconsistent. Some consistency would be helpful for everybody for planning, on everything from transit to green infrastructure to social infrastructure.

The other part of your question I'd like to address is about social infrastructure and prioritization within it. We've heard many different needs articulated for seniors infrastructure, which is important for an aging population, for infrastructure for early learning and care, which is critical for our First Nations and newcomer populations who are not able to access affordable child care, which means the parent can't go back to school or work and begin to look after their family in the same way. These are the needs of a complex and evolving country.

Among all of those different needs, the big city mayors remain resolute that the highest priority is the maintenance of our existing social housing stock, which is deteriorating. We have lost 171 units of social housing in Edmonton in the last few years, at a time when we have added 100,000 Edmontonians, and at least some of them, more than 171 of them, need social housing. So we need to protect the stock that we have. By the way, we can create a lot of jobs recapitalizing that stock. We can even put some of the people who use that stock to work in skills development programs to create lasting prosperity for their families.

We also need to grow the inventory — again, a great opportunity to enhance neighbourhoods, create jobs and support vulnerable people who depend on social housing. From the social infrastructure pot, we would say the largest share and the most urgent need is around social housing, inventory preservation and growth.

Mr. Dobrovolny: I can be brief. You asked about provincial involvement. I should just point out that in the past, in the run-up to the Olympics, we had tremendous need, and there was federal money available and there wasn't the ability for the province to partner. We've had times when we've partnered with the federal government directly. The federal government contributed a little over a third. The money flowed through the province, and the city funded the rest of it. So we were able to do a tremendous amount of infrastructure in the lead-up to the Olympics.

You asked about the definition of infrastructure, and I might turn that question a little bit to say we're looking at the variety of benefits we can get from hard infrastructure. We're studying some of the concrete work we do. The Comox Greenway is an example of a project we built to improve walking and cycling through the

Dans ce cas, la province a été extrêmement généreuse. L'Ontario a financé jusqu'à 100 p. 100 de certaines infrastructures de transport en commun. Donc, cela a été très incohérent. Un peu de cohérence serait utile pour tout le monde pour la planification, sur tout, allant du transport en commun aux infrastructures vertes, jusqu'aux infrastructures sociales.

L'autre partie de votre question que j'aimerais aborder est celle sur l'infrastructure sociale et la hiérarchisation au sein de celle-ci. Nous avons entendu beaucoup de besoins différents formulés pour les infrastructures pour les aînés, ce qui est important pour une population vieillissante; pour l'infrastructure pour l'apprentissage et la garde des jeunes enfants, ce qui est essentiel pour les Premières Nations et les nouveaux arrivants qui ne sont pas en mesure d'accéder à des services de garde abordables, ce qui signifie que le parent ne peut pas retourner aux études ou au travail et commencer à s'occuper de sa famille de la même manière. Ce sont les besoins d'un pays complexe et en évolution.

Parmi tous ces différents besoins, les maires des grandes villes restent convaincus que la plus grande priorité est l'entretien de notre parc de logements sociaux existant, qui se détériore. Nous avons perdu 171 unités de logements sociaux à Edmonton au cours des quelques dernières années, à un moment où nous avons ajouté 100 000 habitants, et au moins certains d'entre eux, plus de 171 d'entre eux, ont besoin de logements sociaux. Nous avons donc besoin de protéger le parc que nous avons. D'ailleurs, nous pouvons créer beaucoup d'emplois en recapitalisant ce parc. Nous pouvons même faire travailler certaines des personnes qui utilisent ces parcs dans des programmes de développement des compétences pour créer une prospérité durable pour leurs familles.

Nous avons également besoin d'augmenter l'inventaire — il s'agit, encore une fois, d'une excellente occasion d'améliorer les quartiers, de créer des emplois et de venir en aide aux personnes vulnérables qui dépendent du logement social. À partir de l'enveloppe de l'infrastructure sociale, nous dirions que la plus importante partie et le besoin le plus urgent sont autour du logement social, de la préservation de l'inventaire et de la croissance.

M. Dobrovolny : Je peux être bref. Vous avez posé une question sur la participation des provinces. Je voudrais simplement rappeler que, dans le passé, en préparation des Jeux olympiques, nous avions de grands besoins, et il y avait de l'argent fédéral disponible et la province n'avait pas la capacité d'être partenaire. Nous avons eu des moments où nous avons eu un partenariat avec le gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral a versé un peu plus d'un tiers. L'argent transitait par la province, et la ville a financé le reste. Nous avons donc été en mesure de construire une énorme quantité d'infrastructures à l'approche des Jeux olympiques.

Vous avez posé une question sur la définition d'infrastructure, et je pourrais tourner cette question un peu pour dire que nous sommes à la recherche de la variété des avantages que nous pouvons obtenir à partir de l'infrastructure matérielle. Nous étudions certains des travaux de bétonnage que nous faisons. Le

downtown core. We've partnered with UBC and with Vancouver Coastal Health, our health region, to look at the benefits of that. Not only did more people walk, ride their bike and improve their physical health, as we would expect, but we also investigated mental health and conditions for seniors. By getting out and walking more, they got to know their neighbours more, they improved their mental health over 15 per cent, and they were less fearful about aging in place.

We're changing the definition of some of the results so that we can see what the real bang for the buck is for the concrete we put in place.

Ms. Impey: If I could add a bit to your question around infrastructure versus policies and programs, I think a shift over to infrastructure on housing, child care, community centres — those all support the policy programs and those kinds of outcomes. The infrastructure is a means to that. So I think setting those priorities is very much driven by that policy side.

The other piece is that when it comes to housing, with that kind of infrastructure it's very dangerous to let them deteriorate — not that it isn't for other hard infrastructure, but people are out of homes; it's quite different. When we talk about steady and consistent funding for things like housing, it's really important.

Senator Neufeld: My questions are not so much around social housing, because I agree with what you folks have said about social housing. It's sad what has taken place. Those things have to be dealt with.

Mayor Iveson, you talked about redoing your streets and whatnot, because when people phoned you and asked you for other things, you said they were driving on the good roads because you actually fixed them up. That's great to know.

Would it not be a responsibility of a city to actually maintain what you finally build? And if you are going to apply for money, it would be for new construction, expansion, because your city is growing. But after that — to me, anyhow — I kind of think a city should be responsible for what's in place. That's one question.

There has been talk about an infrastructure bank. I want to know how you folks feel about an infrastructure bank, and if it's something that you want, why you think it's something that you want.

If you could answer those two questions, I might have something after the response, a quick one.

Comox Greenway est un exemple d'un projet que nous avons construit pour améliorer la marche et le cyclisme dans le centre-ville. Nous nous sommes associés à l'Université de la Colombie-Britannique et au Vancouver Coastal Health, notre région de soins de santé, pour en examiner les avantages. Non seulement plus de gens se sont mis à la marche, à faire du vélo et à améliorer leur santé physique, comme nous le souhaitions, mais nous avons également examiné la santé mentale des aînés et les conditions pour ceux-ci. En sortant et en marchant davantage, ils ont eu l'occasion de mieux connaître leurs voisins, ils ont amélioré leur santé mentale de plus de 15 p. 100, et ils avaient moins peur de vieillir chez eux.

Nous changeons la définition de certains des résultats afin que nous puissions voir comment maximiser la rentabilité de nos travaux de bétonnage.

Mme Impey : Permettez-moi de répondre à votre question au sujet de l'infrastructure par rapport aux politiques et aux programmes. Je pense que l'on se retourne vers l'infrastructure pour financer le logement, les services de garde, les centres communautaires — ils correspondent aux programmes politiques et à ce type de résultats. L'infrastructure est un moyen d'y arriver. Je pense donc que l'établissement de ces priorités découle grandement de la politique.

L'autre aspect, c'est qu'en matière de logement, avec ce genre d'infrastructure, il est très dangereux de les laisser se détériorer — ça l'est également pour d'autres infrastructures matérielles, mais les gens n'ont pas d'endroit où habiter; c'est tout à fait différent. Lorsque nous parlons de financement stable et constant pour des choses comme le logement, c'est vraiment important.

Le sénateur Neufeld : Mes questions ne portent pas tant sur le logement social, parce que je suis d'accord avec ce que vous avez dit à ce sujet. C'est triste ce qui a été fait. Ces choses doivent être réglées.

Monsieur le maire Iveson, vous avez parlé de refaire vos rues et de payer de votre poche, parce que, lorsque les gens vous ont téléphoné et vous ont demandé pour d'autres choses, vous avez dit qu'ils roulaient sur de belles routes, car vous les avez effectivement réparées. C'est bon à savoir.

Ne serait-il pas une responsabilité d'une ville d'entretenir ce que vous avez enfin construit? Et si vous avez l'intention de demander de l'argent, ce serait pour une nouvelle construction, une expansion, parce que votre ville est en croissance. Cependant, après ça — selon moi, de toute façon —, je pense qu'une ville devrait être responsable de ce qui est en place. C'est ma première question.

On a parlé d'une banque de l'infrastructure. Je veux savoir comment vous tous vous sentez au sujet d'une telle banque, et si c'est quelque chose que vous voulez, pourquoi pensez-vous que c'est quelque chose que vous voulez?

Si vous pouviez répondre à ces deux questions, je pourrais avoir une autre question après la réponse.

Mr. Iveson: I fully agree — otherwise I wouldn't have voted for all those budgets where we fixed those roads — that that is very properly a local responsibility. Mostly we're talking about 4,600 kilometres of predominantly local roads.

Even where we're up to talking about freeways, the Yellowhead that runs through Edmonton is the busiest part of the Yellowhead transcontinental highway, and it's a key free trade corridor and goods movement corridor that moves into national significance. When we're into a project like that which a key trade enabler, maybe we require all three orders of government to work together on the life cycle costs as well as the upfront costs.

On local infrastructure, please don't mistake us coming and saying we need unrestricted federal funding to deal with the local state of good repair on local infrastructure. The distinction between, say, our neighbourhood renewal program, which is fully funded through pay-as-you-go discretionary dollars — and we're not borrowing to do it, so we've had to come up with a sustainable rolling-over fund, like a reserve fund in a condo, really, of \$140 million a year to do sufficient work to get back to a state of repair that we can defend to our citizens.

I'd make a contrast to, say, transit infrastructure. Take any big city that's building either a bus rapid transit system to move tens of thousands of people, or a light-rail system to move hundreds of thousands of people, or a subway to literally move millions of people at a time. Those are the highways. I liken it to the fact that nation building in the 19th century in this country was done with railroads. That's what opened up trade. That's what created prosperity across this country and connected us all together, back when we were very spread out.

Then in the 20th century, nation building — again with a lot of federal investment — was done in highways, ports and other energy infrastructure. In the 21st century, when three out of four Canadians live in our largest cities and their commute to work is getting longer, their productivity is suffering, and their health and quality of life is deteriorating, surely there is a role for all three orders of government to build that defining nation-building, productivity-enabling, greenhouse-gas-emission-reducing transit infrastructure.

For nation building, as we strive to build those globally competitive cities that can keep people in Canada, there is a role for all three orders of government. John and I completely agree on this. But then these are significant infrastructure projects, in the billions and billions of dollars range. In terms of their life cycle costs, I think there is value in talking about how we work together, because if the federal upfront share is going to be lower, then maybe we need to talk about long-term commitment to

M. Iveson : Je suis entièrement d'accord — sinon je n'aurais pas voté pour tous ces budgets où nous avons réparé les routes — ça, c'est à juste titre une responsabilité locale. Principalement, nous parlons de 4 600 kilomètres de routes essentiellement locales.

Même là où nous en sommes à parler d'autoroutes, la route Yellowhead qui traverse Edmonton est la plus occupée de l'autoroute transcontinentale Yellowhead, et c'est un couloir de libre-échange et de mouvement des marchandises qui devient d'une importance nationale. Dans le cadre d'un projet comme celui-là, qui est un catalyseur important du commerce, peut-être que nous avons besoin que les trois ordres de gouvernement travaillent ensemble sur les coûts du cycle de vie ainsi que sur les coûts initiaux.

Au niveau de l'infrastructure locale, veuillez ne pas penser que nous venons vous dire que nous avons besoin d'un financement fédéral sans restriction pour faire face au maintien du bon état de l'infrastructure locale. La distinction entre, disons, le programme de renouvellement de notre quartier, qui est entièrement financé par répartition de dollars discrétionnaire — et nous n'empruntons pas pour le faire, nous avons donc dû trouver un fonds de roulement durable, comme un fonds de réserve dans une copropriété d'un montant de 140 millions de dollars par année pour faire un travail suffisant pour revenir à un niveau de réparation que nous pouvons défendre auprès de nos citoyens.

J'aimerais faire une comparaison avec des infrastructures de transport en commun. Prenez n'importe quelle grande ville qui construit soit un système de transport en commun rapide pour déplacer des dizaines de milliers de personnes, ou un système de rail léger pour déplacer des centaines de milliers de personnes, ou un métro pour littéralement déplacer des millions de personnes à la fois. Il s'agit d'autoroutes. Je compare cela au fait que l'édification de cette nation au 19e siècle a été faite avec les chemins de fer. C'est ce qui a ouvert le commerce. C'est ce qui crée la prospérité à travers ce pays et qui nous a tous connectés ensemble, à un moment où nous étions très dispersés.

Puis, au 20e siècle, la construction d'une nation — là encore avec beaucoup d'investissement fédéral — a été faite au moyen des autoroutes, des ports et d'autres infrastructures énergétiques. Au 21e siècle, alors que trois Canadiens sur quatre vivent dans nos plus grandes villes et que leur trajet au travail s'allonge, que leur productivité souffre, et que leur santé et leur qualité de vie se détériorent, il y a certainement un rôle pour les trois ordres de gouvernement de construire cette infrastructure de transport en commun essentielle à la construction de la nation, favorisant la productivité et permettant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour la construction d'une nation, alors que nous nous efforçons de construire ces villes concurrentielles à l'échelle internationale qui peuvent garder les gens au Canada, il y a un rôle pour les trois ordres de gouvernement. John et moi sommes complètement d'accord sur ce point. Mais alors, ce sont des projets d'infrastructure importants, de l'ordre de milliards et de milliards de dollars. En termes des coûts du cycle de vie, je pense qu'il est utile de parler de la façon dont nous travaillons ensemble,

refurbishment. However, if the federal government share can stay at 50 per cent, then we can more easily use our discretionary fiscal capacity to deal with the state-of-good-repair issues.

The second question was about the infrastructure bank. In short, we're intrigued. We're waiting to learn more about the federal government's desired objectives there. Just a qualification that it's not a panacea. It doesn't replace funding, particularly for infrastructure that provides public good.

So if the returns are in terms of improved public health or in terms of improved productivity across the whole economy, like a road provides, a major trade corridor provides, but it doesn't actually produce revenue on its own, financing isn't the issue. You still need funding.

Now, if there is a funding stream that you can leverage and finance against, then an infrastructure bank that mobilizes global capital, institutional investment, is very interesting to us — say for a utility project, perhaps for a mixed-market housing project, where the grants pay for the social housing units and the market invests in the market units, and you blend those two together to get scale and efficiency.

We think there are lots of interesting opportunities there, particularly also for green infrastructure, say, with district energy systems, for example — very capital intensive but very good at producing stable rates of return for patient capital, but also significant greenhouse gas reductions. We see a role for favourable financing, but it doesn't replace the need for funding commitments up front to actually build public good infrastructure.

The Chair: We'll move on with Mayor Brown. We need quicker answers because we want to make sure we get everybody in. I'm not trying to push you, but I am.

Mr. Brown: I'll answer both questions as quickly as possible. When we think about making investments as a community, it's our responsibility to plan for a future and to make sure we have a business case that considers the initial investment but also the operating costs associated with that. That's why we strive for pay-as-you-go financing, to ensure we can take care of our local neighbourhoods.

When we look at larger projects that have a significant impact on the quality of life not only of our residents but also of the country and the province as a whole, then that is a shared responsibility. Our cities, particularly the 21 largest cities,

parce que si la part initiale du gouvernement fédéral sera plus basse, alors peut-être que nous avons besoin de parler d'engagement à long terme pour la rénovation. Toutefois, si la part du gouvernement fédéral peut rester à 50 p. 100, nous pouvons alors plus facilement utiliser notre capacité budgétaire discrétionnaire pour faire face aux questions de remise en état.

La deuxième question portait sur la Banque de l'infrastructure. En bref, nous sommes intrigués. Nous attendons d'en savoir plus sur les objectifs souhaités par le gouvernement fédéral. Toutefois, il ne s'agit pas d'une panacée. Cela ne remplace pas le financement, en particulier, pour l'infrastructure qui procure le bien public.

Donc, si les rendements obtenus sont connexes à l'amélioration de la santé publique ou à l'amélioration de la productivité à l'échelle de l'ensemble de l'économie, comme le permet une route ou un important corridor commercial, mais qu'ils ne génèrent pas vraiment de revenu d'eux-mêmes, le financement n'est pas la question. Vous avez encore besoin de financement.

Maintenant, s'il y a une voie de financement que vous pouvez exploiter et des finances, alors une Banque de l'infrastructure qui mobilise des capitaux à l'échelle mondiale, l'investissement institutionnel, constitue un projet très intéressant à nos yeux — disons, pour un projet de services publics, peut-être pour un projet de logement dans un marché mixte, où les subventions payent pour les unités de logement social et où le marché investit dans les unités sur le marché, et vous combinez les deux ensemble pour obtenir l'ampleur et l'efficacité.

Nous pensons qu'il y a beaucoup de possibilités intéressantes là, surtout aussi sur le plan de l'infrastructure verte, disons, avec les systèmes énergétiques de quartier, par exemple — à très forte intensité de capital, mais excellentes pour produire un rendement stable sur le capital patient, mais aussi générer d'importantes réductions des gaz à effet de serre. Nous voyons un rôle dans un financement favorable, mais il ne remplace pas la nécessité d'engagements de financement au départ pour construire de bonnes infrastructures publiques.

Le président : Nous allons continuer avec le maire Brown. Nous avons besoin de réponses plus rapides parce que nous voulons nous assurer de donner la parole à tout le monde. Je n'essaie pas de vous presser, mais en fait, je le fais.

M. Brown : Je vais répondre aux deux questions le plus rapidement possible. Lorsque l'on pense à faire des investissements en tant que collectivité, il est de notre responsabilité de planifier pour l'avenir et de nous assurer que nous avons une analyse de rentabilisation qui tient compte de l'investissement initial, mais aussi des coûts de fonctionnement associés à cela. C'est pourquoi nous nous efforçons d'utiliser le mode de financement par répartition, pour nous assurer de nous occuper de nos quartiers locaux.

Lorsque nous examinons des projets plus importants qui ont un impact significatif sur la qualité de vie, non seulement de nos résidents, mais aussi du pays et de la province dans son ensemble, alors c'est une responsabilité partagée. Nos villes, en particulier

represented through FCM's big city group, represent the majority of the GDP that's generated within the country. I think we all have a responsibility, all levels of government, to invest and to maintain the significant infrastructure that allows that economic engine to continue. Whether it's fighting congestion or ensuring that emergency services can respond in a timely manner, whether it's improving quality of life so that this is a place that can attract and retain the very best talent from around the world, or whether it's reducing greenhouse gas emissions, we all have a role to play there.

In reference to the infrastructure bank, it's intriguing, and I think we all are very interested in learning more about it. We're always looking for more tools in our tool box. Each tool isn't appropriate for every job. But when I think about an initiative that we just launched in London called the Housing Development Corporation, which is a mechanism that allows us to make different investments in affordable housing than we ever have been able to before because it's outside the walls of city hall, there might be good opportunities to link private sector investment with the millions of dollars that we invest as a community and with the significant investments that are being made, both provincially and federally, to ensure that we're providing better and more homes for the people who need them. We're watching this very carefully, and it could well have merit in a number of areas.

The Chair: A quick comment from Vancouver. Senator Cools has not had a chance to ask a question, and she's excited.

Senator Cools: I'm pining away here. I'm suffering terribly.

The Chair: So could we have a quick response?

Mr. Dobrovlny: I'll give you a short, engineer's answer on your roads question. In Vancouver, cars don't break up the roads. It's buses and trucks that break up the roads, that cause them to fail, so the trucks are serving a goods movement purpose that's regional and also national. The buses have a transit purpose for the region, so that's why a different funding model is appropriate, I think, for the road.

Ms. Impey: I just wanted to comment on the infrastructure bank. Most municipalities have access to debt funding. Our challenge is more how much we can take on and what our ability is to actually be able to manage the operating cost and the impact on taxes. Access to funds is not necessarily a limiting factor, but sort of unique opportunities for something like an infrastructure bank, particularly, I think, around, as you say, housing, where you have that opportunity through a mortgage payback, et cetera, to utilize more creative financing to a particular project.

les 21 plus grandes villes, représentées par le groupe des grandes villes de la FCM, représentent la majorité du PIB qui est généré à l'intérieur du pays. Je pense que nous avons tous une responsabilité, tous les ordres de gouvernement, d'investir dans les importantes infrastructures et de les entretenir pour permettre à ce moteur économique de continuer à tourner. Qu'il s'agisse de la lutte contre la congestion ou de s'assurer que les services d'urgence puissent répondre en temps opportun, qu'il s'agisse d'améliorer la qualité de vie de façon à ce que cela devienne un endroit qui peut attirer et retenir les meilleurs talents du monde entier, ou que ce soit pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, nous avons tous un rôle à y jouer.

En référence à la Banque de l'infrastructure, c'est intrigant, et je pense que nous souhaitons tous en apprendre plus à son sujet. Nous sommes toujours à la recherche de plus d'armes dans notre arsenal. Chaque outil n'est pas approprié pour chaque travail. Mais quand je pense à une initiative que nous venons tout juste de lancer à London, appelée le Housing Development Corporation, qui est un mécanisme nous permettant de faire différents investissements dans le logement abordable que nous n'avons jamais été en mesure de faire avant parce que c'est à l'extérieur des murs de l'hôtel de ville, il pourrait y avoir de bonnes possibilités de lier les investissements du secteur privé avec les millions de dollars que nous investissons en tant que collectivité et avec les importants investissements qui sont faits, tant provinciaux que fédéraux, afin de s'assurer que nous offrons davantage de logements de meilleure qualité aux personnes qui en ont besoin. Nous suivons cela très attentivement, et cela pourrait être bénéfique dans un certain nombre de domaines.

Le président : Un commentaire rapide de Vancouver. La sénatrice Cools n'a pas eu la chance de poser une question, et elle est très enthousiaste.

La sénatrice Cools : Je languis ici. Je souffre terriblement.

Le président : Pourrions-nous donc avoir une réponse rapide?

M. Dobrovlny : Je vais vous donner une réponse courte, d'ingénieur, à votre question sur les routes. À Vancouver, les voitures ne détériorent pas les routes. Ce sont les autobus et les camions qui les poussent à se détériorer. Les camions jouent un rôle dans le mouvement des marchandises sur le plan régional et national. Les autobus jouent un rôle dans le cadre du transport en commun pour la région, c'est pourquoi, à mon avis, un autre modèle de financement est approprié pour la route.

Mme Impey : Je voulais juste commenter au sujet de la Banque de l'infrastructure. La plupart des municipalités ont accès au financement par emprunt. Notre défi porte plutôt sur le montant que nous pouvons emprunter et sur notre capacité d'être en mesure de gérer les coûts d'exploitation et l'impact sur les impôts. L'accès à des fonds n'est pas nécessairement un facteur limitant, mais des types d'opportunités uniques pour quelque chose comme une Banque de l'infrastructure, en particulier, je pense, autour, comme vous le dites, du logement, où vous avez la possibilité de le

We'd also be interested in understanding whether that could be opened up to our non-profits. A lot of the housing operations in Vancouver are actually managed by non-profits, and so giving them access to lower-cost financing would be of real benefit to them because they have very little access to the markets at all. So that might be a more creative way to address the housing situation.

The Chair: I must comment: Congratulations, Jerry, for the quick answer because you were an offensive tackle and were used to getting your instructions in 20 seconds. I had to throw that analogy in because he was so succinct.

Senator Cools: I'd like to thank the gentlemen and lady for coming before us. I would especially like to thank you for your enthusiastic energetic and persuasive presentations.

Having said that, I think you might have observed that, yesterday, we had witnesses from other cities in Canada, for example, St. John's and Fredericton, and all of these mayors and witnesses were united in one opinion. This opinion concerns the fact of the decisions and who actually should take the decisions with respect to what your cities thought to be their priorities for funding.

The mayors had quite an excellent discussion here yesterday because, apparently, sometimes they would make their submissions and list their priorities in the order that they gave them priority, and the province would ignore that and then choose what should be their priorities.

These gentlemen yesterday were all united and emphatic that the cities, local governments, should be the ones to actually define and determine and set the priorities. I was very taken by that, and I think the committee was as well. I'm just wondering: Do you share their views? How do you feel about that?

The Chair: We need quick responses.

Senator Cools: Very fast. That's why it's such a simple question.

Mr. Iveson: Yes.

Senator Cools: Oh, good.

The Chair: That's a fantastic response.

Senator Cools: This is yes. So you're united in that?

Mr. Brown: Absolutely.

Ms. Impey: And I think, generally, when you look at cities, they may have similar priorities. So, once those are set, moving ahead is really critical.

faire au moyen d'un remboursement hypothécaire, et cetera, pour utiliser davantage du financement créatif pour un projet particulier.

Nous souhaiterions aussi comprendre si cela pourrait s'étendre à nos organismes sans but lucratif. Plusieurs opérations de logement à Vancouver sont effectivement gérées par les organismes sans but lucratif, et leur donner ainsi accès à un financement à moindre coût serait vraiment avantageux pour eux parce qu'ils ont très peu accès aux marchés. Alors cela pourrait être une façon plus créative d'aborder la situation du logement.

Le président : Je dois commenter: Félicitations, Jerry, pour la réponse rapide parce que vous avez été un bloqueur offensif et que vous avez été habitué à recevoir vos instructions en 20 secondes. J'ai dû lancer cette analogie parce qu'il a été si succinct.

La sénatrice Cools : Je tiens à remercier les collègues et la dame d'avoir comparu devant nous. Je tiens particulièrement à vous remercier pour vos présentations enthousiastes, énergiques et convaincantes.

Cela dit, je crois que vous avez peut-être observé que, hier, nous avons entendu des témoins d'autres villes au Canada, par exemple, de Saint-Jean et de Fredericton, et tous ces maires et ces témoins partageaient un avis. Cet avis concerne la réalité des décisions et de qui devrait les prendre en ce qui concerne ce que vos villes considèrent comme leurs priorités de financement.

Les maires avaient une excellente discussion ici hier parce que, apparemment, ils effectuaient parfois leurs présentations et énuméraient leurs priorités en fonction de leurs priorités, et la province ignorait cela et choisissait ensuite en quoi devaient consister leurs priorités.

Hier, ces messieurs croyaient tous fermement que les villes, les gouvernements locaux, devraient être ceux qui définissent, déterminent et établissent les priorités. Cela m'a grandement surpris, et je pense que le comité l'a également été. Je me demande seulement: partagez-vous leur point de vue? Qu'en pensez-vous?

Le président : Nous avons besoin de réponses rapides.

La sénatrice Cools : Très rapide. C'est pourquoi c'est une question si simple.

M. Iveson : Oui.

La sénatrice Cools : Oh, c'est bien.

Le président : C'est une réponse fantastique.

La sénatrice Cools : C'est oui. Vous êtes donc en faveur de cela?

M. Brown : Absolument.

Mme Impey : Et je pense qu'en général, quand vous regardez les villes, elles peuvent avoir des priorités similaires. Ainsi, une fois que cela est établi, aller de l'avant est vraiment critique.

Senator Cools: Okay, I say to you yet again, chair, that this committee has to put its full support to that recommendation that these people should be the ones to set those priorities.

The Chair: Senator Cools, that was very effective and efficient. Mayor Brown wants a 10-second response on that one because he was excited. I could see his face beaming.

Senator Cools: Oh, good. Well, he's from London, Ontario.

Mr. Brown: The short answer is absolutely. We know our priorities better than anyone. We're a responsible level of government, just like the other two levels of government, and we're all unique. So, when we think about one community versus another, as we set our priorities, we know the direction that we're looking to take the city, and it just makes good sense to provide us with that ability to be autonomous.

The Chair: Last question of the night. Is it going to be a quick one, Senator Mitchell?

Senator Mitchell: It's going to be pretty quick.

The Chair: With no introductory monologue.

Senator Mitchell: Just a really quick introductory monologue. It sounds like you're all students of J. Jacobson, who talks about how the future of the country's economy is the future of the city's economy. Cities drive it. One point that was made, I think, by Mayor Iveson was that we drive innovation. We create a globally competitive Canada through a knowledge-based economy, through —

Senator Neufeld: Time's up.

The Chair: Question?

Senator Mitchell: We talk about the heart of infrastructure — roads and sewer pipes and all of that — but is there a different kind of infrastructure that creates an economy of the future that would be useful to cities that isn't being considered or isn't being funded? Is there some creative approach that we could add?

The Chair: A crystal ball question.

Senator Mitchell: Yes, it's a big question.

Mr. Brown: For London, the model that is presented and is before us is appropriate. It allows us to make some decisions about making significant infrastructure investments. I'll give you one quick example, building a better downtown. The rapid transit system I spoke about, a \$560 million program, hasn't just changed the way we move across the city; it will change the way that we grow as a city. So we can grow more inward and upward. For our downtown, we want to create a flex street. That's a street that, during the day, cars will drive along. At night, during weekends, bollards will come up. Restaurants can spill out into

La sénatrice Cools : D'accord, je vous le dis encore une fois, monsieur le président, que ce comité doit appuyer pleinement cette recommandation comme quoi ces personnes devraient être celles qui définissent ces priorités.

Le président : Sénatrice Cools, c'était très efficace et efficient. Le maire Brown veut une réponse en 10 secondes sur cette question parce qu'il était fébrile. Je pouvais voir son visage rayonnant.

La sénatrice Cools : Oh, c'est bien. Bien, il vient de London, Ontario.

M. Brown : La réponse courte est, absolument. Nous connaissons nos priorités mieux que quiconque. Nous sommes un ordre de gouvernement responsable, tout comme les deux autres ordres de gouvernement, et nous sommes tous uniques. Ainsi, quand nous pensons à une collectivité par rapport à une autre, lorsque nous fixons nos priorités, nous savons dans quelle direction nous voulons mener la ville, et c'est une question de bon sens de nous donner cette capacité d'être autonomes.

Le président : Dernière question de la soirée. Votre question sera-t-elle brève, sénateur Mitchell?

Le sénateur Mitchell : Elle sera très brève.

Le président : Sans monologue d'introduction.

Le sénateur Mitchell : Juste un monologue d'introduction très rapide. Il semble que vous soyez tous les élèves de J. Jacobson, qui parle de la façon dont l'avenir de l'économie du pays est l'avenir de l'économie des villes. Les villes sont les chefs de file. Un point a été soulevé, je pense, par le maire Iveson, selon lequel nous stimulons l'innovation. Nous créons un Canada compétitif à l'échelle internationale grâce à une économie fondée sur la connaissance, par l'intermédiaire de...

Le sénateur Neufeld : Le temps est écoulé.

Le président : Question?

Le sénateur Mitchell : Nous parlons du cœur de l'infrastructure — des routes et des canalisations d'égouts et tout cela —, mais est-ce qu'il y a un autre type d'infrastructure qui crée l'économie de l'avenir et qui serait utile pour les villes, mais qui n'est pas envisagé ou qui n'est pas financé? Existe-t-il une démarche créative que nous pourrions ajouter?

Le président : Une question nécessitant une boule de cristal.

Le sénateur Mitchell : Oui, c'est une grande question.

M. Brown : Pour London, le modèle qui est présenté et qui est devant nous est approprié. Il nous permet de prendre des décisions sur d'importants investissements dans l'infrastructure. Je vais vous donner un exemple rapide, construire un meilleur centre-ville. Le système de transport en commun rapide dont j'ai parlé, un programme de 560 millions de dollars, n'a pas seulement changé la façon dont nous nous déplaçons dans toute la ville; il va changer le mode de croissance de notre ville. Nous pouvons donc croître au sein même de la ville ainsi que vers le haut. Pour notre centre-ville, nous voulons créer une rue polyvalente. C'est une rue

the street. It will be a very exciting space. The funding allows us to do that because a great deal of the infrastructure that needs to be replaced is connected to this. The model that we see allows us to build that exciting, vibrant community that a middle-sized city can offer so that then we can bring innovation. We can bring digital, creative. We can bring some of the medical innovation businesses that are looking to operate anywhere to a place where they want to be.

Mr. Iveson: Well, I'm tempted to say NHL hockey rinks. But we already built ours on our own, and you should come to see it. It's fantastic, and it is a catalyst for downtown revitalization because it's bringing people and life to our city. Because the feds didn't fund ours, they shouldn't fund any others.

What I will say is that we have an unprecedented commitment to transit, but transit isn't just the buses. I'm a transit nerd. I love buses, I love trains. My kids love trains. They draw them for fun, but that's not what they're about. They're about mobility, and mobility is the enabler.

As our cities get more and more congested, there's less and less time and freedom for people to create, and if we can unlock that by decongesting our cities, then we can empower innovation and nurture human capital, which is, ultimately, the strongest Canadian capital we have, the potential of people here, particularly clustered in our cities, combining and colliding with each other to create things in spontaneous ways. That's what cities have been doing for thousands and thousands of years, and they're going like this. Canadian cities are going like this because we haven't invested even the same way American cities have, let alone Asian cities, in this kind of infrastructure.

So we have a lot of catching up to do, and what I would urge you to consider recommending, particularly on this transit infrastructure, because of the scale of it, is that Phase 1 was a very good start so that we could design things and fix some urgent issues. Phase 2 is a great next down payment, but we have a generation of building to do. We need a permanent commitment that is ongoing, predictable and sustainable, flexible but allocation-based, so that we can actually tool up, perhaps innovatively finance against those funding streams, the build-out of the transit systems in all of the large cities in this country because that will actually enable the knowledge economy in ways that nothing else, I think, can.

sur laquelle les voitures pourront circuler le jour. En soirée, pendant la fin de semaine, des bornes sortiront. Les restaurants pourront s'étendre dans la rue. Ce sera un espace très excitant. Le financement nous permet de le faire parce qu'une bonne partie de l'infrastructure qui doit être remplacée y est reliée. Le modèle que nous voyons nous permet de construire cette collectivité dynamique et vibrante qu'une ville de taille moyenne peut offrir de façon à ce que nous puissions favoriser l'innovation. Nous pouvons attirer le numérique, le créatif. Nous pouvons attirer certaines entreprises d'innovation médicale qui cherchent à opérer n'importe où à un endroit où ils veulent être.

M. Iveson : Eh bien, je suis tenté de répondre les patinoires de hockey de la LNH. Cependant, nous avons déjà construit la nôtre par nous-mêmes, et vous devriez venir la visiter. C'est fantastique, et c'est un catalyseur pour la revitalisation du centre-ville parce que cela amène des gens et de la vie dans notre ville. Parce que le gouvernement fédéral n'a pas financé la nôtre, il ne devrait pas financer les autres.

Ce que je vais dire c'est que nous avons un engagement sans précédent pour le transport, mais le transport ne se limite pas seulement aux autobus. Je suis un maniaque de transport. J'adore les autobus, j'adore les trains. Mes enfants adorent les trains. Ils les dessinent pour le plaisir, mais ce n'est pas la seule chose qui les intéresse. Ils s'intéressent à la mobilité, et la mobilité est le facilitateur.

Alors que nos villes deviennent de plus en plus congestionnées, il y a de moins en moins de temps et de liberté pour que les gens puissent créer, et si l'on peut changer tout cela en décongestionnant nos villes, alors nous pouvons améliorer la capacité d'innovation et favoriser le capital humain, ce qui est, finalement, le capital canadien le plus important, nous avons le potentiel des gens ici, surtout concentré dans nos villes, en combinant et en mettant les gens en conflit les uns avec les autres pour créer des choses de manière spontanée. C'est ce que les villes ont fait pendant des milliers et des milliers d'années, et elles continuent comme cela. Les villes canadiennes vont comme cela parce que nous n'avons pas encore investi de la même façon que les villes américaines l'ont fait, encore moins les villes d'Asie, dans ce type d'infrastructure.

Nous avons donc beaucoup de rattrapage à faire, et ce que je vous encourage d'envisager de recommander, en particulier pour cette infrastructure de transport en commun, en raison de son ampleur, est que la phase 1 était un très bon début pour qu'on puisse concevoir les choses et résoudre certains problèmes urgents. La phase 2 est un prochain versement important, mais nous avons toute une génération de construction à accomplir. Nous avons besoin d'un engagement permanent qui est continu, prévisible et durable, flexible, mais fondé sur la répartition, de sorte que nous puissions réellement acquérir du financement, peut-être de manière novatrice par opposition à ces voies de financement, l'expansion des réseaux de transport en commun

The Chair: Wrap-up answer from Vancouver in 30 seconds?

Mr. Dobrovolny: Thirty seconds, yes. I think it's building communities that make it easy for people to walk and cycle and take transit. We know that the employees that are coming to work in research and digital and medical research as well, all that knowledge base, that creative, have the lowest number of driver's licences. A lot of those people don't drive. In Vancouver, since the mid-1990s, all of our growth in trips has been in walking, cycling and transit, by policy. We have 5 per cent fewer cars entering the city now than we did 15 years ago. We have 20 per cent fewer cars entering our downtown core than we did 15 years ago. The only way we were able to achieve that was massive investments in transit, and now our highest-priority project is a Broadway subway extension. We nickname it the brain train. It will go from UBC through the largest hospital in the province through to an area that's all research. Those people are coming from all around the world. We're the largest post-production city now in North America for the movie industry. And those people don't have a driver's licence. They want to walk. They want to take transit, and they want a vibrant city. We need help to build that kind of city, federal help.

The Chair: Thank you very much. We will send you the questions, and I would ask if you could please respond to us as effectively and quickly as possible. We would like to get a report on the first phase of our study, which probably needs to be done by the third week of November. I know it's not a long time frame, but we would, as a group, appreciate your support. We thank you very much for your participation. You folks did a great job, and we're really encouraged by the enthusiasm that you are showing and the frankness. So thank you very much for your participation. Meeting adjourned.

(The committee adjourned.)

dans toutes les grandes villes du pays, car cela favorisera effectivement l'économie du savoir qui ne pourrait se produire d'aucune autre manière.

Le président : Réponse récapitulative des représentants de Vancouver en 30 secondes?

M. Dobrovolny : Trente secondes, oui. Je pense que c'est le fait de bâtir des collectivités qui permet plus facilement aux gens de se déplacer à pied et à bicyclette et de prendre le transport en commun. Nous savons que les employés qui viennent travailler en recherche ainsi qu'en recherche numérique et médicale, toute cette base de connaissances, de création, ont le plus faible nombre de permis de conduire. Bon nombre de ces personnes ne conduisent pas. À Vancouver, depuis le milieu des années 1990, l'ensemble de notre croissance en matière de déplacements s'est fait du côté de la marche, du vélo et du transport en commun, et ce, en raison des politiques que nous avons adoptées. Cinq pour cent moins de voitures entrent dans la ville par rapport à il y a 15 ans. Vingt pour cent moins d'automobiles entrent dans notre centre-ville par rapport à il y a 15 ans. La seule façon que nous sommes parvenus à réaliser cela, c'était par des investissements massifs dans les transports en commun, et maintenant, notre priorité est un projet de prolongement du métro Broadway. Nous l'avons surnommé le « brain train ». Il partira de l'UBC, s'arrêtera près du plus grand hôpital de la province pour se diriger vers une zone où l'ensemble de la recherche sera concentré. Ces personnes proviennent d'un peu partout dans le monde. Nous sommes maintenant la plus importante ville sur le plan de la postproduction en Amérique du Nord de l'industrie du cinéma. Et ces personnes n'ont pas de permis de conduire. Ils veulent marcher. Ils veulent prendre le transport en commun, et ils veulent une ville animée. Nous avons besoin d'aide pour construire ce type de ville, de l'aide fédérale.

Le président : Je vous remercie beaucoup. Nous vous enverrons les questions, et je voudrais vous demander si vous pourriez nous répondre aussi efficacement et rapidement que possible. Nous tenons à obtenir un rapport sur la première phase de notre étude, qui doit probablement être complétée pour la troisième semaine de novembre. Je sais que cela ne laisse pas beaucoup de temps, mais nous, en tant que groupe, sommes reconnaissants de votre soutien. Nous vous remercions beaucoup de votre participation. Vous avez fait un excellent travail, et nous sommes très encouragés par l'enthousiasme que vous démontrez et votre franchise. Je vous remercie beaucoup de votre participation. La séance est levée.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, October 18, 2016

City of Winnipeg:

Doug McNeil, Chief Administrative Officer (by video conference);
Georges Chartier, Chief Asset and Project Management Officer (by video conference).

City of Fredericton:

Michael O'Brien, Mayor.

City of St. John's:

Dennis O'Keefe, Mayor.

City of Victoria:

Jason Johnson, City Manager;
Susanne Thompson, Director of Finance.

Wednesday, October 19, 2016

City of Yellowknife:

Mark Heyck, Mayor (by video conference).

City of Calgary:

Chima Nkemdirim, Chief of Staff, Mayor's Office (by video conference);
Brad Stevens, Deputy City Manager (by video conference).

City of Edmonton:

Don Iveson, Mayor.

City of London:

Matt Brown, Mayor;
Adam Thompson, Manager of Government and External Relations.

City of Vancouver:

Patrice Impey, Chief Financial Officer;
Jerry Dobrovolny, General Manager of Engineering Services.

TÉMOINS

Le mardi 18 octobre 2016

Ville de Winnipeg:

Doug McNeil, directeur municipal (par vidéoconférence);
Georges Chartier, directeur de la gestion de l'actif et des projets (par vidéoconférence).

Ville de Fredericton:

Michael O'Brien, maire.

Ville de St. John's:

Dennis O'Keefe, maire.

Ville de Victoria:

Jason Johnson, directeur municipal;
Susanne Thompson, directrice des finances.

Le mercredi 19 octobre 2016

Ville de Yellowknife:

Mark Heyck, maire (par vidéoconférence).

Ville de Calgary:

Chima Nkemdirim, chef de cabinet, Bureau du maire (par vidéoconférence);
Brad Stevens, directeur municipal adjoint (par vidéoconférence).

Ville d'Edmonton:

Don Iveson, maire.

Ville de London:

Matt Brown, maire;
Adam Thompson, gestionnaire des relations gouvernementales et extérieures.

Ville de Vancouver:

Patrice Impey, directrice des finances;
Jerry Dobrovolny, directeur général des Services d'ingénierie.