



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 072 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 21 mai 2013

—
Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 21 mai 2013

• (1545)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): La séance est ouverte.

[Français]

Mme Lise St-Denis (Saint-Maurice—Champlain, Lib.): Excusez-moi, j'ai une question à vous poser. Avez-vous la liste des futurs témoins?

[Traduction]

Le président: Oui, nous pouvons vous la fournir.

[Français]

Mme Lise St-Denis: Je vous en serais reconnaissante. Merci.

[Traduction]

Le président: J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins, MM. Buda et Thompson, de la Fédération canadienne des municipalités et M. Dijkema, de Cardus.

Monsieur Buda ou monsieur Thompson, vous avez la parole pour 10 minutes, tout au plus.

M. Michael Buda (directeur, Politiques et recherches, Fédération canadienne des municipalités): Merci, monsieur le président et merci à vous tous de nous accueillir.

D'abord, Doug Reycraft, maire de Southwest Middlesex, qui devait m'accompagner aujourd'hui, ne peut être présent, son vol ayant été considérablement retardé. Mais il vous salue, tout comme notre présidente, Karen Leibovici, conseillère à Edmonton.

Nous sommes toujours heureux d'avoir l'occasion de discuter de ces questions avec le comité. Au nom des 2 000 membres de la FCM, je suis heureux de vous faire part de nos opinions sur comment la concurrence peut permettre d'optimiser les investissements dans les infrastructures.

Selon la FCM, investir dans les infrastructures municipales est la façon la plus sûre de créer des emplois aujourd'hui et de renforcer nos assises économiques de demain. Lorsque les partenaires fédéraux, provinciaux, territoriaux et locaux du secteur privé injectent de l'argent et fournissent leur expertise, aucun autre investissement ne permet d'aller aussi loin ou de réaliser autant. Dans un contexte d'incertitude économique mondiale, les Canadiens veulent savoir que nous prenons des mesures pour créer les conditions propices à une économie concurrentielle et à des collectivités solides. De plus, ils veulent savoir que tous les ordres de gouvernement travaillent ensemble à faire avancer les priorités concrètes, comme des routes et de l'eau de qualité, et des déplacements quotidiens plus courts.

Le nouveau plan d'infrastructure annoncé dans le budget de 2013 propose de renouveler le financement fédéral qui doit prendre fin en 2014. Cela permettra d'indexer le Fonds de la taxe sur l'essence afin

d'en assurer la valeur à long terme. Dans ce plan, on s'engage aussi à créer un programme de financement à long terme pour les projets. Nous croyons qu'il s'agit d'un pas dans la bonne direction. En protégeant le pouvoir d'achat lié au transfert de la taxe sur l'essence et en prolongeant le financement du programme pour encore 10 ans, notamment, le budget promeut le principe du financement durable de l'infrastructure à plus long terme. Mes commentaires porteront sur ce sujet, car il rejoint celui de la séance d'aujourd'hui.

Nous sommes particulièrement heureux que le gouvernement ait décidé d'évaluer l'efficacité de son plan d'infrastructure au cours des cinq prochaines années. Il s'agira d'une belle occasion d'évaluer l'efficacité du plan pour combler les lacunes en infrastructure, notamment dans le transport en commun et en ce qui concerne les mises à jour nécessaires découlant de la nouvelle réglementation fédérale sur les eaux usées. Il s'agira là aussi d'une belle occasion d'évaluer les politiques, procédures, règles et règlements initiaux du programme afin d'assurer un retour maximal sur investissement et de maximiser la valeur des fonds publics.

Concernant le sujet de la présente séance, nous voulons exprimer les commentaires suivants.

Comme le savent les membres du comité, les municipalités canadiennes possèdent et exploitent un peu plus de 60 % de l'infrastructure économique de base du Canada, mais ne perçoivent que 8 ¢ sur chaque dollar versé au Canada. Les villes et collectivités sont ouvertes à toute innovation leur permettant de combler cet écart critique.

J'aimerais d'abord parler de la simplification des programmes et de la réduction des lourdeurs administratives. Une des meilleures façons de réduire les lourdeurs administratives et d'accroître la participation du secteur privé en infrastructure, c'est-à-dire, augmenter la concurrence et assurer l'équité, c'est de fournir un investissement prévisible en infrastructure, comme le Fonds de la taxe sur l'essence, plutôt que de favoriser les investissements imprévisibles offerts par l'entremise de fonds axés sur la demande.

Je m'explique.

Les programmes de financement axé sur la demande, comme le Fonds Chantiers Canada, sont idéals pour les projets à grande échelle qui demandent beaucoup de capitaux en amont. Ils utilisent ponctuellement les fonds de contrepartie offerts par tous les ordres de gouvernement dans le cadre de priorités stratégiques souvent d'importance régionale ou nationale. Ils sont certainement utiles dans certains cas, mais ils peuvent aussi alourdir le déficit en infrastructure, à moins qu'il y ait un équilibre entre eux et les programmes de financement prévisibles qui permettent aux collectivités d'entretenir ou de réparer les infrastructures existantes. D'ailleurs, l'association du Fonds Chantiers Canada, un fonds axé sur la demande, et du Fonds de la taxe sur l'essence offre cet équilibre. Néanmoins, il existe des façons d'améliorer ces programmes de financement axés sur la demande.

À court terme, il sera possible d'accroître la prévisibilité du fonds pour les gouvernements locaux en fixant des priorités claires et en s'assurant qu'une partie considérable est destinée aux projets municipaux, ce qui aidera les municipalités à mieux planifier. Le plus important sera d'accroître la capacité du secteur privé — les fournisseurs de services de construction et d'autres services — à ajuster leur approvisionnement et leurs ressources en fonction de la demande, ce qui augmentera presque assurément la concurrence à l'échelle locale.

Il serait également possible d'améliorer le Fonds Chantiers Canada en faisant du Plan d'action économique une initiative permanente et en simplifiant les formulaires de demandes et les processus, car cela permettrait de réduire les délais entre la demande de projet et l'approbation de la demande. Encore une fois, le fait de raccourcir le délai d'approbation et d'accroître la prévisibilité quant à la mise en chantier d'un projet encouragera plus de sociétés privées à soumissionner pour des projets.

Au sujet de l'augmentation de l'investissement du secteur privé et de sa participation à des projets locaux, la FCM croit que les PPP sont une option dont il faut tenir compte dans le cadre de l'évaluation d'une demande de projet. Cependant, il ne faut pas oublier que les PPP ne sont pas une solution magique et qu'ils ne peuvent pas à eux seuls combler les besoins en infrastructure. Certes, il s'agit d'une option de financement importante pour les municipalités, mais selon nous, la décision de procéder par PPP doit être prise par les autorités locales.

• (1550)

Le nouveau Fonds Chantiers Canada exige une évaluation des PPP, ce qui veut dire que les PPP doivent être pris en considération pour les projets de plus de 100 millions de dollars. Nous n'appuyons cette disposition que si cela signifie que les PPP seront considérés, et non imposés. Il ne faut pas oublier que dans les régions rurales, notamment, les PPP ne sont pas efficaces, car ils conviennent mieux à des projets de grande envergure. D'ailleurs, selon la plupart de nos recherches et ce que nous disent les intervenants du secteur privé, pour qu'un PPP soit efficace, le projet concerné doit avoir une valeur minimale de 100 millions de dollars. Or, la plupart des collectivités rurales, éloignées et petites n'ont pas vraiment de projets de cette envergure. De plus, elles n'ont pas vraiment la capacité d'évaluer et de gérer des projets de PPP ou même d'obtenir les renseignements nécessaires pour lancer une DP.

À titre informatif, depuis 2007, seulement 60 % du fonds pour les PPP a été affecté, soit 715 millions de dollars sur une possibilité de 1,25 milliard.

Le dernier point que j'aimerais aborder concerne le processus d'acquisition que doivent suivre les municipalités. Je crois que cela

renvoie directement au sujet de cette séance. Comme je l'ai dit, la meilleure façon de créer des emplois et d'accroître le nombre de soumissions pour des projets municipaux, c'est d'offrir un financement stable et prévisible à long terme permettant aux municipalités et au secteur privé de mieux planifier leurs investissements lorsqu'il est question d'emplois et d'infrastructure. La FCM est très heureuse de la souplesse accrue des catégories de projets admissibles et du Fonds de la taxe sur l'essence, car cela favorisera la diversification et permettra de satisfaire aux besoins les plus pressants. À elle seule, cette mesure augmentera la concurrence à l'échelle locale.

Je vous donne un exemple. Plusieurs municipalités nous ont dit qu'au cours des dernières années, jusqu'à il y a deux ou trois ans, elles avaient de la difficulté à obtenir plus d'une soumission dans le cadre d'une DP pour un projet local. La principale raison, c'est qu'elles ne lançaient pas suffisamment de DP. Elles n'avaient pas suffisamment d'argent à investir en infrastructure pour attirer les entrepreneurs locaux. Selon elles, le leadership dont a fait preuve le gouvernement fédéral au cours des dernières années en réinvestissant dans l'infrastructure au pays a fait croire non seulement les montants investis chaque année en infrastructure, mais aussi l'intérêt du secteur privé à investir en infrastructure. L'investissement continu à long terme dans ce secteur a permis d'attirer de plus en plus de soumissionnaires du secteur privé. Des petites collectivités nous ont dit que, pendant des années, elles ne recevaient qu'une soumission par projet. Aujourd'hui, elles en reçoivent deux, trois voire quatre, car les entrepreneurs savent qu'elles vont investir dans les infrastructures locales, et ce, pour des années à venir. La meilleure façon de réduire les coûts à l'échelle locale, c'est d'obtenir plusieurs soumissions.

À ce sujet, j'aimerais souligner que les processus d'acquisition sont réglementés par des ententes ou des lois provinciales. Dans certains cas, en raison de ces règlements, les décisions ne relèvent plus des gouvernements locaux.

Je tiens à souligner que toute imposition de nouvelles restrictions fédérales au processus d'appel d'offres municipal ne fera qu'augmenter les lourdeurs administratives, ajouter des obstacles bureaucratiques et, finalement, augmenter les délais et les coûts des principaux projets d'infrastructure et nuira à la création d'emplois.

En terminant, nous espérons que le plan à long terme annoncé dans le budget 2013 servira de modèle de coopération logique à tous les gouvernements et aidera à faire tomber les cloisonnements administratifs qui les empêchent d'obtenir les meilleurs services pour les contribuables. Le plan d'infrastructure annoncé dans le budget est une occasion importante pour le Canada de maximiser les possibilités, et les dirigeants municipaux sont prêts à contribuer à ces efforts

Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Merci.

• (1555)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Buda.

Monsieur Dijkema, vous avez la parole pour 10 minutes.

M. Brian Dijkema (directeur des programmes, Cardus): Merci. Bonjour et merci de m'avoir invité.

Je tiens à féliciter le comité pour cette étude qui, selon moi, est très importante. J'aimerais également remercier les membres pour leurs efforts au Parlement, et ce à tous les niveaux.

Je m'appelle Brian Dijkema. Je suis le directeur des programmes pour le projet de travail et de recherches économiques chez Cardus. Cardus est un groupe de réflexion public qui étudie depuis longtemps le secteur de la construction, plus particulièrement le rôle des travailleurs de la construction. Avec le temps qui m'est alloué aujourd'hui, j'aimerais aborder deux points.

Premièrement, les appels d'offres ouverts et fermés ne devraient pas être considérés comme étant équivalents à des marchés offerts aux travailleurs syndiqués et non syndiqués. C'est beaucoup plus complexe que ça. La réalité sur les chantiers est beaucoup plus complexe que ce simple modèle binaire. Deuxièmement, la compétitivité et la santé du secteur de la construction dépendent d'un processus d'appel d'offres ouvert et juste, et pas seulement pour des raisons démocratiques — car il s'agit ici d'une question démocratique —, mais aussi parce que ce secteur dépend de l'innovation économique pour les projets d'infrastructure municipaux, et aussi pour d'autres raisons, comme le développement responsable des ressources.

Concernant le premier point, Cardus a publié plusieurs documents de recherche témoignant du rôle du secteur de la construction dans l'économie du pays des années 1970 à aujourd'hui. Un des changements les plus importants concerne la façon dont les travailleurs interagissent avec les propriétaires et les acheteurs. Les travailleurs de la construction constituent un groupe unique, puisque les projets à grande échelle en infrastructure créent une demande cyclique pour une main-d'œuvre hautement qualifiée. À une certaine époque, un seul syndicat — le syndicat des métiers traditionnels de la construction — pouvait fournir et gérer la main-d'œuvre nécessaire pour satisfaire aux demandes cycliques. Ce n'est plus le cas. Aujourd'hui, il existe divers bassins de travailleurs pour répondre à cette demande un peu partout au pays. Plusieurs régions ont des bassins de main-d'œuvre concurrentiels, mais la politique publique actuelle ne tient pas compte de cette réalité.

En 2003, nous avons publié un document intitulé *Competitively Working in Tomorrow's Construction* dans lequel nous soulignons la diversité de la main-d'œuvre. Nous avons remarqué qu'il y a sept catégories de travailleurs, et non pas seulement les travailleurs syndiqués et non syndiqués. Il y a, bien entendu, les membres d'un syndicat des métiers de la construction. Certains syndicats représentent plusieurs métiers. D'autres ont élargi leur portée en représentant des travailleurs ayant des compétences dans plusieurs domaines. Il y a eu l'arrivée des syndicats industriels, comme le SCEP, qui représentent des travailleurs de la construction qui normalement n'auraient pas fait partie de leur effectif. Il y a eu l'écllosion de syndicats alternatifs, comme le CLAC et d'autres, et divers syndicats se sont organisés dans le cadre d'ententes de projets.

Il est faux de dire que les travailleurs de la construction sont soit syndiqués, soit non syndiqués. Cela ne témoigne pas de la réalité sur les chantiers. C'est un changement important. Ces différents modèles organisationnels — ces façons d'organiser la main-d'œuvre et de s'ajuster aux possibilités et aux restrictions — joueront un rôle important dans la réussite ou l'échec du secteur à moyen terme.

En 2005, Cardus a organisé une conférence intitulée « Stepping Forward », à Calgary, à laquelle les employeurs et syndicats du secteur étaient bien représentés. Cette conférence était coparrainée par les syndicats du secteur de la construction — Merit, CLAC, CLRA et PCAC — qui se sont réunis pour discuter des divers enjeux auxquels le secteur était confronté. La conférence a permis de dresser une liste d'enjeux, liste également publiée dans le rapport qui a suivi la conférence, y compris la disponibilité de la main-d'œuvre, la

formation en apprentissage et la qualité de vie selon les modèles de travail utilisés dans le secteur.

Il est important de souligner qu'en plus d'être diversifiée, la main-d'œuvre du secteur de la construction, et donc le secteur lui-même, est de plus en plus nationale. Nous avons mené deux études pour le Conseil sectoriel de la construction intitulées « Working Mobile » et « Working Local ». Dans le cadre de ces études, nous avons demandé à des travailleurs de la construction ce qui les avait motivés à aller travailler dans une autre région, par exemple, des gens de Terre-Neuve qui travaillaient à Fort McMurray, et les obstacles qu'ils ont dû surmonter. Nous avons analysé les raisons pour lesquelles ils ont fait ce choix, les obstacles auxquels ils ont fait face, ainsi que les avantages et inconvénients pour le secteur. Il était clair que les travailleurs voulant travailler dans une autre région étaient confrontés à divers obstacles. Nous avons également remarqué ce phénomène ailleurs.

• (1600)

En 2008, lors d'un exposé qui a été présenté devant le Club économique du Canada, mon collègue Ray Pennings a souligné certaines dimensions économiques des problèmes que pose le fossé qui sépare les politiques et la situation sur le terrain. Le document intitulé *Why is Construction so Expensive in Ontario?* attire l'attention sur le fait que le régime de relations de travail de l'Ontario fait fi du développement de nouveaux modèles d'organisation du travail, qui sont plus répandus dans l'ouest du Canada et qu'on retrouve de plus en plus ailleurs au pays.

C'est ce qui m'amène à mon deuxième point. En Ontario — mais aussi partout ailleurs au pays —, les processus d'appel d'offres fermés constituent un exemple patent du fossé qu'il y a entre les politiques et ce qui se passe sur le terrain. De nos jours, les lois canadiennes sur la construction doivent concorder avec les meilleures options qui existent, ou du moins avec les différentes options. Cela stimulera grandement notre économie étant donné que les budgets d'approvisionnement ne cessent d'augmenter et qu'on a besoin de plus en plus d'argent, comme mes collègues l'ont souligné. Notre démocratie en sera également renforcée puisque les travailleurs canadiens recherchent la liberté de choix, et plus de choix s'offrent à eux maintenant que dans le passé.

Sur le plan économique, selon notre moniteur Cardus de la compétitivité de la construction, un modèle restrictif d'appel d'offres aboutit à une surcharge pour les acheteurs publics variant de 2 %, si l'on accepte le modèle suivi par Toronto et qui est mentionné le plus souvent par les représentants de ceux qui bénéficient des modèles restrictifs, c'est-à-dire les syndicats des métiers du bâtiment, à 40 % pour Hamilton selon l'estimation, ce qui a été fourni par des conseillers et confirmé dans le rapport de la ville sur la question des appels d'offres fermés lorsque cela a donné lieu à un processus d'appel d'offres fermés.

Stephen Bauld, qui a rédigé des textes légaux sur les marchés publics produits par LexisNexis, dit non seulement que la question est pertinente quant à l'admissibilité à soumissionner et aux restrictions de coûts, mais aussi que le nombre de soumissionnaires a des répercussions sur le prix. Selon les recherches de Bauld et de beaucoup d'autres recherches faites par des économistes, les coûts baissent de 20 à 25 % lorsque le nombre de soumissionnaires passe de 2 à 15. Bauld donne trois bonnes raisons d'accroître la concurrence de la construction dans le processus d'appel d'offres, et je le cite:

Premièrement, à mesure que le nombre de soumissionnaires augmente, chacun a intérêt à offrir un meilleur prix, car c'est de plus en plus difficile pour les soumissionnaires participants de prévoir ce que les autres feront. Deuxièmement, un plus grand nombre d'offres augmente les chances de recevoir l'offre d'une partie qui accorde une grande importance à l'obtention du contrat. Une telle partie offrira probablement le prix le plus concurrentiel. Troisièmement, si le nombre d'offres augmente, il est plus difficile pour les soumissionnaires d'adopter des pratiques collusoires.

Bref, les appels d'offres fermés entraînent d'énormes coûts pour nos budgets publics.

Il y a cependant un argument encore plus fondamental et il concerne la démocratie. Exclure des soumissionnaires potentiels des travaux publics à cause des choix qu'ils font ou des choix que les travailleurs font en tant que simples citoyens va à l'encontre des principes canadiens. Non seulement le processus d'appel d'offres fermé coûte plus cher aux contribuables, mais il intègre un modèle de travail au détriment d'autres associations de travailleurs. En bref, il écrase l'innovation et la diversité extraordinaires du secteur sur le terrain.

Les travailleurs devraient avoir la liberté de choisir entre ces modèles d'organisation syndicale sans être exclus de façon arbitraire des travaux publics en raison des choix qu'ils font comme simples citoyens. De plus, la population devrait bénéficier des innovations qui voient le jour dans ces bassins compétitifs en voyant toute la gamme de travailleurs qualifiés qui font concurrence pour des travaux publics financés par les fonds publics.

Selon un vieux principe de gouvernance, ce qui touche tout le monde doit être approuvé par tout le monde. Je dirais au comité et au gouvernement qu'un principe similaire devrait s'appliquer aux appels d'offres pour les projets d'infrastructure financés par les fonds publics. Ce qui est financé par tous devrait être accessible à tous. En d'autres termes, le processus d'appel d'offres ouvert favorise l'équité. Dans une société libre et démocratique, aucune restriction ne devrait empêcher les entreprises qualifiées de soumissionner des travaux financés par l'État en raison de l'affiliation personnelle de leurs employés. C'est tout simplement injuste.

À mon sens, la responsabilité ne devrait pas revenir à ceux qui demandent que les soumissions publiques soient ouvertes à tous les Canadiens, mais plutôt à ceux qui souhaitent limiter les soumissions publiques à un groupe restreint, peu importe de quel groupe il s'agit. Quel objectif de politique publique un processus d'appel d'offres restreint sert-il? Je ne le sais pas encore.

Ce n'est pas une question provinciale ou municipale, mais nationale. Des montants importants de fonds fédéraux sont visés par des appels d'offres fermés, dont 263 millions de dollars en Ontario seulement, selon notre examen des dépenses d'infrastructures fédérales. À Toronto, Union Station — la plupart d'entre nous ont eu l'occasion de la visiter — et le stade des Jeux panaméricains à Hamilton, chez moi, sont deux des exemples notoires de restriction dans les fonds fédéraux.

Au Manitoba, l'agrandissement du canal de dérivation de la rivière Rouge et le projet de route du côté est du lac Winnipeg requièrent la signature d'ententes de projet avec certains syndicats, ce qui empêche les entreprises affiliées à d'autres syndicats et les entreprises non syndiquées de soumissionner des projets d'infrastructure publics dans le cadre du régime de relations de travail choisi par leurs employés. Ces projets reçoivent 324 millions de dollars en fonds fédéraux et une bonne partie des travaux sont effectués dans le cadre d'ententes de projet. C'est donc une question nationale.

●(1605)

En Colombie-Britannique également, la loi est structurée de manière à restreindre les choix et à réduire la concurrence. Les syndicats — peu importe de quel syndicat ou de quel groupe il s'agit — peuvent demander au ministre de leur permettre de négocier collectivement et de conclure une entente syndicale pour la durée de projets majeurs. Cela permet effectivement à un syndicat donné ou à un bassin de travailleurs de demander des droits exclusifs au ministre pour des projets majeurs. Cela politise les travaux publics, ce qui n'apporte rien d'utile.

Nous comprenons que divers intérêts sont en jeu dans cette discussion. Dans notre article de 2003, mon collègue, Ray Pennings, a indiqué que compte tenu des sommes importantes, de la réputation des organisations et des parts de marché en jeu pour les différentes entreprises, les syndicats et les associations qui participent à la construction industrielle au Canada, il est inévitablement nécessaire d'aller au fond des choses dans le cadre de toute discussion publique sur les relations de travail et le rôle du financement des infrastructures.

Les gouvernements ont l'importante tâche d'aller au fond des choses et de reconnaître que le processus d'appel d'offres ouvert constitue une préoccupation stratégique pour le pays. C'est lié au cœur du programme d'emplois et de formation du pays, qui a été établi par le gouvernement actuel. Il favorisera la participation de diverses collectivités, comme les Autochtones. Le processus d'appel d'offres ouvert favorisera une extraction responsable des ressources et fera en sorte que le déficit infrastructurel du Canada sera ramené à un excédent à moindre coût et de façon juste, avec un financement accru.

Il s'agit de déterminer si nous conserverons notre réputation de pays qui accepte la diversité, encourage l'innovation et promeut l'excellence. Nous avons trois recommandations.

Premièrement, une étude devrait être réalisée pour examiner les économies dont pourra bénéficier le gouvernement fédéral des appels d'offres ouverts ou du fait d'en faire une exigence.

Deuxièmement, nous recommandons que le gouvernement rende le versement de fonds d'infrastructures fédéraux conditionnel à l'adoption d'un processus d'appel d'offres ouvert à tous les soumissionnaires qualifiés, peu importe l'affiliation des employés, sauf dans les provinces dont les lois ne le leur permettent pas. Les endroits où l'on conclut des ententes volontaires avec certains syndicats et où l'on exclut des soumissionnaires ne devraient pas recevoir de fonds fédéraux. Les provinces qui ont présentement les mains liées en raison des lois du travail provinciales devraient toujours être admissibles.

Troisièmement, je propose que le gouvernement tienne des rencontres avec ses homologues provinciaux pour déterminer des façons d'assurer des appels d'offres justes, ouverts, transparents sur des projets financés par le gouvernement fédéral en insistant particulièrement sur la suppression des obstacles pour de nombreux bassins de travailleurs.

Je vous remercie de votre attention. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant aux questions. Madame Chow, vous disposez de sept minutes.

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

Ma question s'adresse à la Fédération canadienne des municipalités. La FCM a demandé des fonds dédiés. Elle n'en a pas reçu. Nous sommes encore dans un système de subventions imprévisible. Vous avez demandé un transfert direct de 2,5 milliards de dollars. Ensuite, le fonds de la taxe sur l'essence a été indexé, mais en raison des 100 millions de dollars, les municipalités ne verront pas leur premier dollar avant 2016.

Cela dit, ma question est très précise. L'équipe Obama a lancé une initiative visant à réduire les lourdeurs administratives. Elle a réussi à diminuer de moitié le temps qu'il faut pour approuver une demande. Il y a des exemples. Je crois que pour le remplacement du pont Tappan Zee, le processus d'approbation a été réduit de trois ans. Pour un autre projet, on parle d'une réduction de six mois — c'était le corridor Red Line. Il semble qu'on examine les pratiques exemplaires des différentes demandes et municipalités. Il y a un système de suivi des TI très moderne. On a été en mesure de réduire le délai d'approbation d'au moins 50 %.

Est-ce que la FCM préconise quelque chose comme cela? Souhaiteriez-vous que le gouvernement fédéral suive cette voie?

• (1610)

M. Michael Buda: Je vous remercie de la question.

Ce qui intéresse principalement la FCM dans sa collaboration avec le gouvernement fédéral sur la conception des nouveaux programmes, c'est de prendre les meilleures leçons apprises dans le cadre du plan d'action économique et de les mettre en pratique dans les nouveaux programmes. Pour l'essentiel, cela signifie réduire le délai d'approbation de sorte qu'il soit le plus court possible tout en permettant un examen suffisant et en simplifiant les formulaires de demandes.

La meilleure façon de réussir cela, c'est de se concentrer sur les mécanismes de responsabilité du gouvernement fédéral, qui sont prévus dans les nouveaux plans, pour faire en sorte que l'argent est investi judicieusement. Ainsi, plutôt que de se concentrer sur le type de béton à utiliser ou la forme du pont ou les règles d'approvisionnement, le gouvernement devrait faire des évaluations et des vérifications pour s'assurer que chaque dollar qu'il investit dans l'infrastructure locale est utilisé de la façon la plus efficace possible.

La meilleure façon de le faire, c'est d'examiner les résultats et non les moyens. Cela signifie qu'il faut établir clairement les priorités pour les programmes, améliorer la prévisibilité des fonds, s'assurer que les processus d'approbation fédéraux, territoriaux et provinciaux sont transparents et faire le suivi, comme je l'ai mentionné.

Ce qui se passe aux États-Unis est certes louable, mais je dois mentionner qu'à mon avis, le gouvernement fédéral a appris beaucoup de choses au cours des 10 dernières années. Le Canada devance encore nettement les États-Unis, ce qui ne veut pas dire que nous devons nous reposer sur nos lauriers. Nous devons continuer, car ils sont en train de nous rattraper. Plus nous augmenterons l'efficacité de nos programmes et plus nous les simplifierons, plus nous inciterons le secteur privé à soumissionner et à participer à des projets.

Mme Olivia Chow: À votre avis le gouvernement fédéral doit-il imposer des conditions au financement? Je sais que vous préférez le fonds de la taxe sur l'essence, qui est un transfert direct, mais préféreriez-vous que diverses conditions s'appliquent au programme de subventions qui vient d'être annoncé de nouveau? Mes collègues de l'autre côté ont toujours dit qu'ils veulent que les municipalités locales soient pleinement autonomes, qu'elles prennent leurs propres décisions, car lorsqu'elles font la planification, elles participent directement.

J'ai remarqué qu'on a maintenant tendance à appliquer des conditions comprenant la présélection des PPP ou d'autres conditions qui pourraient être appliquées. Appuyez-vous cela?

M. Michael Buda: Évidemment, le Fonds Chantiers Canada est censé être un programme de partage des coûts à trois, ce qui veut dire à notre avis que trois partenaires y participent. Je pense que nos membres vous diraient qu'il est tout à fait juste que chaque partenaire s'assure que les exigences liées à la reddition de comptes sont respectées au moyen de diverses restrictions ou conditions, ou peu importe comment on les appelle.

Nous comprenons qu'il doit y avoir des restrictions. Le gouvernement fédéral a ses propres objectifs et doit s'assurer de les atteindre. Nous pensons que l'argent sera mieux dépensé si nous essayons de réduire et de limiter les restrictions qui s'appliquent aux fonds imposées par chaque ordre de gouvernement pour ceux qui permettront de tirer le maximum des investissements. En d'autres termes, essayer d'en faire trop en ayant recours à la réglementation est une autre façon d'ajouter des lourdeurs administratives.

Concentrons-nous sur l'obtention d'un maximum de résultats et la reddition de comptes pour tous les ordres de gouvernement à cet égard. Cela signifie que chaque fois qu'un élément est ajouté à un processus d'approbation, pour un nouveau programme, par exemple, nous devons nous assurer qu'il produira des résultats qui iront au-delà des coûts liés aux restrictions. Cela se résume vraiment à une analyse coûts-bénéfices.

Mme Olivia Chow: Il y a deux semaines, le directeur parlementaire du budget a dit que pour les municipalités, il y aura une réduction pouvant aller jusqu'à 2 milliards de dollars de fonds destinés aux infrastructures par année pour les deux années à venir.

Cela correspond-il à votre analyse?

M. Michael Buda: Pas tout à fait. C'est une question complexe en ce sens que les rapports budgétaires sur les fonds d'Ottawa sont versés au partenaire de projet, dans notre cas, aux municipalités, mais selon la façon dont le gouvernement fédéral administre ses programmes fondés sur les demandes, le chèque n'est pas envoyé à la municipalité tant qu'Ottawa n'a pas obtenu un reçu original de sa part.

Habituellement, les municipalités ne paient pas leurs entrepreneurs tant que le projet n'a pas reçu d'approbation finale, ce qui inclut les évaluations des ingénieurs. On peut parler de trois ans après la fin du projet. Cela signifie qu'il s'écoule beaucoup de temps entre le moment où le projet est approuvé et celui où Ottawa envoie l'argent. Vous le constaterez dans le budget; 6 milliards de dollars en financement ont été prélevés de programmes qui remontent jusqu'en 2004.

Ainsi, à notre avis, le montant reporté contenu dans le budget est moins important que la façon dont le programme est conçu, et cela se produira dans les six ou huit mois à venir. Cela nous donnera une indication du rythme auquel le gouvernement approuvera les projets.

Nous nous attendons à ce que le nouveau plan Chantiers Canada maintienne des investissements à peu près au taux moyen, si ce n'est pas plus, des sept dernières années, c'est-à-dire 1,25 milliard de dollars. Le nouveau programme prévoit environ 1,4 milliard de dollars en moyenne au cours des 10 prochaines années, et il sera vraiment important de savoir si ce rythme auquel se fera l'approbation de projets sera maintenu au cours des premières années à venir.

• (1615)

Le président: Merci beaucoup.

Madame St-Denis, vous disposez de sept minutes.

[Français]

Mme Lise St-Denis: Merci.

Vous dites que le gouvernement fédéral ne devrait pas imposer trop de politiques restrictives. Que faites-vous du dépassement des coûts réels? Les coûts des projets sont toujours deux fois plus élevés que ce que vous demandez. Quelles solutions envisagez-vous pour résoudre ce problème de dépassement des coûts?

[Traduction]

M. Michael Buda: Je vous remercie de votre question.

Permettez-moi de préciser que la totalité du dépassement des coûts d'un projet tripartite à coûts partagés du Fonds Chantiers Canada est épongée par l'administration municipale. C'est ainsi même si le dépassement est attribuable au délai d'approbation du projet — il peut s'écouler jusqu'à deux ou trois ans entre la soumission d'une demande de projet accompagnée de l'estimation des coûts et son approbation. Entre-temps, le coût de l'ouvrage augmente naturellement en raison de l'inflation et du reste. C'est donc la municipalité qui assume la totalité de ce dépassement de coûts. Dans les programmes à coûts partagés comme le Fonds Chantiers Canada, les municipalités tiennent absolument à respecter le budget puisqu'elles n'auront pas un sou de plus des instances fédérales et provinciales. Je ne vois donc ni comment ni pourquoi imposer des restrictions puisque ce sont les municipalités qui absorbent les dépassements.

Si le coût du projet est finalement inférieur au budget prévu, la contribution fédérale baissera naturellement. C'est une sorte d'effet de cliquet. La responsabilité incombe à la municipalité si les coûts augmentent, alors que les économies sont réparties entre les trois partenaires si les coûts diminuent.

J'espère avoir répondu à votre question

[Français]

Mme Lise St-Denis: Merci.

Monsieur Dijkema, vous parlez des employés syndiqués et non syndiqués. Y a-t-il des études qui démontrent que l'efficacité des employés syndiqués est meilleure ou moins bonne que celle des employés non syndiqués?

Qu'est-ce qui vous fait dire qu'il serait probablement mieux que les gens ne soient pas syndiqués?

[Traduction]

M. Brian Dijkema: Merci beaucoup. À vrai dire, je n'ai jamais dit que les choses se passeraient mieux si les travailleurs n'étaient pas syndiqués. Ce que j'ai dit, c'est que la main-d'oeuvre, et même la main-d'oeuvre syndiquée, peut être organisée de bien des façons, y compris par de nouveaux syndicats. J'ai dit qu'il n'est pas juste de limiter les soumissionnaires à une seule des sept options possibles.

Comme je l'ai dit au tout début, il ne s'agit pas d'opposer les travailleurs syndiqués à ceux qui ne le sont pas. De toute évidence, les entrepreneurs syndiqués du Canada font de l'excellent travail, et il en va de même des entreprises non syndiquées. Il est également très clair que les entreprises dont les employés sont affiliés à diverses organisations syndicales travaillent bien, ce dont on a la preuve d'un bout à l'autre du pays. Ce n'est donc pas une question de syndicalisation puisque du bon travail est accompli au sein des différentes organisations de travail.

[Français]

Mme Lise St-Denis: Vous avez dit que les gens devaient adopter de nouveaux modèles et abandonner l'ancienne façon de procéder.

Pouvez-vous nous donner des exemples qui prouvent que les résultats de travaux réalisés à l'occasion de PPP sont bien meilleurs sur le plan de la longévité des infrastructures produites que ceux réalisés dans l'ancien système, sans PPP?

• (1620)

[Traduction]

M. Brian Dijkema: Je suis désolé encore ici de ne pas être clair, mais nous ne cherchons pas à opposer les PPP aux modes d'approvisionnement traditionnels. Ce que nous souhaitons en tant que groupe de réflexion, c'est que tous les travailleurs en construction du Canada puissent soumissionner sur les projets financés grâce à l'argent de leurs impôts, peu importe comment ils choisissent de s'organiser sur le terrain et si les projets sont réalisés dans le cadre d'un marché public avec PPP ou non.

Il y a de nombreux exemples de PPP qui fonctionnent bien, mais il y en a d'autres qui marchent moins bien. Dans le cadre de certains PPP, on a recours à une main-d'oeuvre syndiquée de métiers traditionnels de la construction, alors que pour d'autres, on fait appel à une autre catégorie de travailleurs. Ce que nous voulons dire, c'est que la situation a évolué et que les travailleurs ne s'organisent plus comme ils le faisaient à l'époque où les lois sont entrées en vigueur. Sur le plan politique, il faut reconnaître que les travailleurs peuvent choisir toutes sortes d'organisation de travail sans être disqualifiés, s'ils veulent soumissionner pour un projet financé par l'État.

Ce n'est pas une question de PPP, et nous ne voulons pas nous prononcer sur cet aspect. Nous voulons simplement que l'ensemble des contribuables puissent soumissionner sur les projets financés par l'État.

[Français]

Mme Lise St-Denis: D'accord.

[Traduction]

Le président: Il vous reste encore une minute et demie, madame St-Denis.

[Français]

Mme Lise St-Denis: Très bien.

Comment contrôlez-vous les problèmes de surfacturation?

Vous dites plus ou moins qu'on doit abolir les règles pour ce qui est du gouvernement fédéral, par exemple. En effet, on se limitera à parler du gouvernement fédéral, même si une grande partie du financement des projets de construction provient des gouvernements provinciaux et municipaux. Vous dites qu'on devrait abolir les règles parce qu'il y en a trop, que c'est trop compliqué, que ça prend trop de temps et tout ça. Or, comment allez-vous régler les problèmes de surfacturation et, entre autres, de collusion?

Je viens d'une province où il est évident que ça existe. A-t-on tout mis en application, dans ma province? Que ce soit par l'entremise des PPP ou des règles syndicales, les règles ont été appliquées à tous les niveaux.

Quelle solution envisagez-vous afin de diminuer la collusion, si en plus vous proposez de diminuer les règles?

[Traduction]

M. Brian Dijkema: Nous ne proposons pas nécessairement de diminuer les règles en matière d'approvisionnement, quoique j'aimerais qu'elles soient efficaces et permettent d'optimiser l'utilisation des deniers publics. Ce que nous craignons, c'est que le fait de limiter la procédure d'adjudication à un seul type d'intervenant ou d'organisation mène tout droit à la collusion. D'après les analyses économiques, restreindre le nombre de soumissionnaires augmente le risque de collusion. L'OCDE a publié un certain nombre d'articles à ce sujet. Le risque de collusion augmente si l'on diminue le nombre de soumissionnaires en concurrence; c'est une réalité économique relativement bien connue.

La situation du Québec est tout à fait particulière, car on peut choisir entre les syndicats...

[Français]

Mme Lise St-Denis: Je n'en suis pas certaine.

M. Brian Dijkema: Oui, c'est vrai.

[Traduction]

Il y a six options au Québec, un point c'est tout, et la collusion entre ces groupes est donc très facile. À vrai dire, aucune organisation non syndiquée ne compte parmi les options là-bas. Je ne favorise pas nécessairement cette option au détriment des autres, mais j'encourage une grande variété. Tout intervenant devrait pouvoir soumissionner.

Comme je l'ai dit, je ne connais aucun argument qui justifie d'empêcher certains Canadiens de travailler sur des projets financés par l'argent de leurs impôts en raison des choix qu'ils ont faits à titre de citoyens. Nous sommes d'avis que la concurrence entre les bassins de main-d'oeuvre et les entreprises, par conséquent, constitue un outil efficace pour réduire les coûts, mais aussi pour éviter la collusion.

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

J'aimerais que la courte motion suivante figure au compte rendu:

Que le Comité invite le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités à défendre le budget supplémentaire des dépenses (A) et qu'il examine ce dernier au plus tard trois jours de séance avant le 18 juin 2013.

• (1625)

Le président: Vous deviez présenter la motion à la prochaine séance, avec 48 heures d'avis.

Mme Olivia Chow: Je ne propose rien. Ce n'est qu'un rappel au Règlement.

Le président: Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Je remercie les témoins d'être ici.

Monsieur Buda, les municipalités ont très bien réussi à augmenter leurs revenus au cours des 20 dernières années, et plus particulièrement de la dernière décennie. Entre 2001 et 2011, les recettes municipales ont grimpé de 71 %, tandis que l'inflation et la croissance de la population totalisent 30 %. Autrement dit, la croissance des revenus des municipalités est deux fois plus rapide que celle des besoins.

Je crois qu'on peut dire que les contribuables financent désormais adéquatement les municipalités, et que le problème de revenus est

complètement résolu. On peut donc se demander pourquoi les municipalités n'arrivent toujours pas à garder leurs infrastructures en bonne condition. Voilà la question qui a motivé l'étude en cours.

Nous avons découvert que cela pourrait être partiellement attribuable à l'absence de concurrence dans les projets. Que pensez-vous de votre organisation de la procédure d'adjudication fermée, c'est-à-dire des politiques qui interdisent aux travailleurs non syndiqués de participer aux projets d'infrastructure par endroits?

M. Michael Buda: Nous ne nous prononçons pas là-dessus. Lorsque nous avons étudié la question que le comité nous a envoyée, à savoir comment favoriser la concurrence dans le secteur de l'infrastructure, nous avons trouvé d'autres secteurs qui permettraient de stimuler la concurrence et de mieux rentabiliser les investissements.

Mais pour revenir à vos données sur les recettes municipales, je pense que nous devons nous concerter afin d'examiner les différences. D'après nos données tirées de Statistique Canada, les revenus autonomes des municipalités, qui proviennent principalement des impôts fonciers, ont augmenté de 1,5 % seulement entre 1988 et 2008, tandis que les transferts des autres instances gouvernementales ont diminué de 22 % pendant la même période.

Les données que nous avons ne semblent pas refléter la forte croissance des recettes municipales dont vous parlez, mais nous sommes assurément prêts à examiner vos chiffres.

M. Pierre Poilievre: Eh bien, j'ai les données en main, et je vous ai donné les recettes totales puisque c'est le seul chiffre qui compte vraiment. Ces chiffres tirés de Statistique Canada démontrent que les revenus municipaux ont grimpé plus de deux fois plus vite que le taux d'inflation et la croissance démographique combinés entre 2001 et 2011. Je vous les ferai parvenir avec plaisir.

En ce qui concerne la procédure d'adjudication fermée, nous avons un exemple qui nous vient de Hamilton. Permettez-moi de citer Peter Shawn Taylor, un envoyé spécial du magazine *Maclean's*.

[Le bassin de] soumissionnaires admissibles pour les contrats de construction à Hamilton a été réduit de plus de 90 p. 100. Le personnel de la ville estime que seulement 17 des 260 entreprises qui ont déjà présenté des soumissions pour des contrats municipaux sont affiliées au syndicat des charpentiers.

L'article souligne que les projets réalisés à Hamilton coûtent entre 20 et 40 % plus cher pour cette raison. Kitchener—Waterloo commence à être aux prises avec un problème semblable.

Puisque la Fédération canadienne des municipalités se préoccupe du fait que les villes ont du mal à financer leurs infrastructures, pourquoi ne réagit-elle pas à cette inflation inutile des prix, que les politiques provinciales imposent aux administrations municipales?

M. Michael Buda: Si vous nous demandiez si le comité ou Infrastructure Canada devrait mener des recherches plus approfondies concernant l'influence de la procédure d'adjudication fermée sur le coût des infrastructures, nous serions tout à fait d'accord.

M. Pierre Poilievre: C'est justement ce que nous sommes en train de faire.

M. Michael Buda: Nos recherches ne nous ont permis de recueillir que des données empiriques. Il est vrai que ce qui se passe à Hamilton et à Kitchener pourrait nécessiter plus de recherches. Or, la situation semble être le fruit d'une réglementation provinciale en place depuis près de 20 ans.

Pour définir le rôle du gouvernement fédéral à cet égard, revenons à ce que je disais plus tôt, à savoir que les nouveaux programmes doivent être conçus le plus simplement possible et s'attarder aux domaines où le gouvernement fédéral a le plus de poids. Je crains qu'édicter un règlement fédéral pour régler un problème qui ne touche peut-être qu'une seule province soit un peu excessif et occasionne toutes sortes de conséquences imprévues ailleurs.

Par exemple, un règlement concernant l'adjudication fermée est actuellement en vigueur à la ville de Montréal pour empêcher les sociétés de construction nommées à la Commission Charbonneau de soumissionner sur les projets. Je crains qu'un règlement fédéral uniforme pouvant être lourd et fastidieux finisse par entraîner des conséquences imprévues en interdisant la procédure d'adjudication fermée même s'il est très logique de le faire.

Mais comme je l'ai dit, il ne semble pas y avoir beaucoup de données sérieuses là-dessus. Si des recherches plus poussées permettent de démontrer que le problème est fréquent, il serait logique que le gouvernement fédéral veille à optimiser les investissements. Mais jusqu'à maintenant, nous n'avons aucune preuve en ce sens.

• (1630)

M. Pierre Poilievre: À vrai dire, nous avons le communiqué de la municipalité de Hamilton qui fait état d'une augmentation de 20 à 40 %. Il y a des instruments semblables à Waterloo. Mais je présume que si la Fédération canadienne des municipalités tenait à maintenir les coûts peu élevés pour ses membres, elle s'opposerait à ce genre de pratique imposée par une autre instance gouvernementale.

Puisque la fédération commente toujours les politiques des instances supérieures, il n'aurait pas été étonnant qu'elle le fasse dans un cas semblable.

J'aimerais poser la question à M. Dijkema. Êtes-vous au courant des données sur l'inflation des coûts attribuable à la procédure d'adjudication fermée?

M. Brian Dijkema: Oui. À vrai dire, nous avons fait enquête sur les diverses estimations publiées, qui varient entre 2 et 40 %, comme je l'ai dit. D'après le rapport de la Ville de Hamilton sur l'augmentation estimée des coûts d'un projet particulier, la soumission la plus basse était 83 % supérieure au budget de la ville. Les faits sont donc plutôt éloquentes. Les économistes affirment que limiter la concurrence entraîne une augmentation des prix. À la lumière de toutes les données que nous ont présentées les villes et leurs employés, qui sont probablement compétents, sans quoi ils ne seraient pas en poste, rien n'indique qu'une procédure d'adjudication fermée permet de réduire les coûts. À vrai dire, même ceux qui profitent de la procédure disent qu'elle entraîne plutôt une augmentation.

Je ne sais toujours pas en quoi c'est profitable aux contribuables, aux gouvernements et aux Canadiens. Les données semblent indiquer l'inverse.

M. Pierre Poilievre: Avez-vous des données précises qui établissent une corrélation entre baisse de la concurrence et risque accru de collusion?

M. Brian Dijkema: Oui, il y a un certain nombre d'articles là-dessus, et l'OCDE en a publié plusieurs.

M. Pierre Poilievre: Pourriez-vous nous les faire parvenir?

M. Brian Dijkema: Oui, je peux certainement les trouver et vous les transmettre.

M. Pierre Poilievre: Pourrions-nous les remettre aux analystes pour qu'ils en tiennent compte dans leur rapport?

Le président: Oui.

Les aurez-vous...?

M. Brian Dijkema: Je vais devoir passer en revue mes dossiers, mais je vous les ferai parvenir.

Le président: Excellent. Merci.

Monsieur Adler, vous avez sept minutes.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

J'aimerais commencer par M. Buda.

Idéalement, quelle solution proposeriez-vous au manque de financement des municipalités canadiennes dont vous parlez?

M. Michael Buda: Merci.

En fait, notre recommandation à cet égard se trouve dans le mémoire sur le budget de 2013. Il s'agit de principes assez simples. Premièrement, il faut que les municipalités arrivent à mieux planifier à long terme en matière d'infrastructure. La meilleure façon d'y parvenir, c'est d'harmoniser le financement des autres instances gouvernementales à cette vision à long terme. Le financement est de plus en plus prévisible grâce aux échéances des investissements en infrastructure du gouvernement fédéral, ce qui permet de mieux planifier. C'est d'ailleurs l'effet du Plan d'action économique de 2013. L'échéance du plan Chantiers Canada est passée de 7 à 10 ans. Le plan actuel de sept ans était déjà l'échéance la plus lointaine. À elle seule, cette mesure permet de réduire les coûts et de stimuler la concurrence sans augmentation de l'investissement annuel. La proposition permet véritablement d'optimiser les ressources.

Les formes de financement les plus importantes sont le financement à long terme et le financement prévisible. Comme je l'ai dit en ouverture, il faut ensuite trouver un équilibre entre les investissements en infrastructure et l'entretien des infrastructures en place. Les municipalités ont toujours bien du mal à y parvenir lorsqu'elles sont aux prises avec des contraintes fiscales. Du côté des opérations, il faut assurer un approvisionnement en eau, déneiger les rues et équilibrer le budget de fonctionnement aux termes de la loi. Si c'est difficile pour des raisons financières, on peut finir par négliger la remise en état des infrastructures, ce qui décuplera les coûts au bout du compte. Comme on dit, celui qui ne met pas un dollar pour réparer un nid-de-poule se retrouvera avec 2 000 \$ de réparations structurales majeures.

À vrai dire, le Plan d'action économique de 2013 parvient à cet équilibre grâce au fonds de la taxe sur l'essence, y compris l'indexation — c'est permanent —, et aux fonds axés sur les demandes, comme le Fonds Chantiers Canada. En troisième lieu, comme je l'ai mentionné plus tôt, il faut vraiment comprendre l'objectif des investissements de chaque instance et harmoniser les rapports à ces objectifs dans le but d'évaluer les progrès.

En fait, la Fédération canadienne des municipalités a collaboré avec trois autres organisations à la conception d'un bulletin visant à évaluer véritablement la condition actuelle des infrastructures. Nous prévoyons nous livrer à cet exercice aux trois ans pour que l'ensemble des Canadiens puissent constater à quel point toutes les instances améliorent les infrastructures, et qu'ils puissent nous tenir responsables des progrès, mais de l'absence de progrès aussi.

•(1635)

M. Mark Adler: Il me semble, alors, que nous avons essentiellement honoré notre part de l'entente. Donc, diriez-vous que les municipalités doivent également assumer une part de responsabilité? Nous leur avons accordé un financement prévisible à long terme. Il n'y a qu'un seul et même contribuable au bout du compte. Ne diriez-vous pas que les municipalités doivent assumer une part de responsabilité, qu'elles ne dépensent peut-être pas leur argent aussi judicieusement qu'elles le devraient?

M. Michael Buda: Puisque je travaille pour elles, je ne suis pas d'accord avec vous, mais pour des raisons précises.

D'abord, jusqu'à il y a seulement deux ou trois ans, les dépenses des municipalités dans les infrastructures municipales au pays représentaient 90 % des dépenses dans ce domaine au Canada. Le reste provenait des gouvernements provinciaux et fédéral. Jusqu'à tout récemment, le gouvernement fédéral jouait un rôle apprécié mais secondaire. Cette situation a changé considérablement ces deux ou trois dernières années, surtout avec le budget 2013.

Le rôle du gouvernement fédéral dans les infrastructures locales est maintenant très important, mais depuis tout récemment. Il fait suite à environ 30 années de sous-investissement et de désinvestissement de la part de tous les ordres de gouvernement, y compris les administrations municipales. Nous n'avons jamais laissé entendre que les municipalités n'ont pas... Elles méritent certainement de se faire pointer du doigt. Mais le fait est que le problème découle de 30 années de désinvestissement de la part des gouvernements.

Si, en tant que pays, nous convenons que cette infrastructure locale de base est en fait le fondement même de notre croissance économique, nous pouvons soit choisir de trouver des coupables et de jeter le blâme, soit travailler ensemble à résoudre le problème. Pendant que nous mettons les plans en place pour résoudre ce problème, nous devons évidemment veiller à ne pas en créer de nouveaux et demander des comptes aux gouvernements afin que le problème ne se reproduise pas.

Nous croyons que c'est ce que nous faisons, mais ce n'est pas une solution à court terme, et les niveaux d'investissement actuels nous permettent seulement de rattraper le retard. Comme notre réaction au budget l'a montré, nous pensons qu'il s'agit d'un fondement très important. Nous voyons la lumière au bout du tunnel, mais il nous reste du chemin à faire.

M. Mark Adler: Je vous remercie.

Nous inversons une tendance sur 30 ans ici; c'est donc un pas dans la bonne direction. Nous corrigeons 30 années de négligence, dans bien des cas, et nous faisons ce qui s'impose.

Les résultats nous intéressent. Pour obtenir les résultats appropriés, n'est-il pas judicieux d'envisager des solutions que nous n'avons peut-être pas déjà envisagées? L'une des solutions proposées par Merit Canada lors de séances précédentes et Cardus aujourd'hui, c'est que nous devrions envisager d'utiliser une main-d'oeuvre non syndiquée, car les municipalités obtiendraient peut-être ainsi de meilleurs résultats.

Ne devrait-on pas inciter les municipalités à le faire?

M. Michael Buda: Tout à fait. Je crois que la question est de savoir quelle est l'ampleur du problème. Le problème est-il suffisamment important pour compenser les coûts liés à sa résolution?

Selon les propres recherches menées par Cardus dans la province de l'Ontario, qui semble avoir le plus de problèmes à cet égard, 91 % des municipalités ontariennes, qui représentent 70 % de la population, suivent le processus d'appel d'offres ouvert pour ces projets.

Est-ce 100 %? Manifestement pas. Qu'en coûterait-il pour se rendre à 100 %?

La dernière chose que je dirai à ce sujet, c'est qu'il semble que l'Ontario ait le plus de problèmes en partie en raison des règles provinciales. Mais est-il logique que le gouvernement fédéral règle un problème qui semble ne toucher qu'une province ou une région? Comme je l'ai dit, cela occasionnera des conséquences imprévues ailleurs et augmentera les délais et les lourdeurs administratives pour les programmes fédéraux qui ont déjà une tendance en ce sens.

•(1640)

M. Mark Adler: Monsieur Dijkema, voulez-vous essayer de répondre à cette question?

M. Brian Dijkema: Nous avons procédé à un examen des budgets municipaux en jeu en Ontario seulement et, selon nos estimations, si la région de Waterloo — nous parlons de toute la région — fait l'objet d'appels d'offres restreints, près de 942 millions de dollars seront en jeu. Je crois que c'est un gros problème.

Et ce n'est que dans la province de l'Ontario. Cela n'inclut pas certains projets de la rivière Rouge, le canal de dérivation, qui ont exigé un financement fédéral de 324 millions de dollars à eux seuls.

Ces 942 millions de dollars viennent du coût des projets mêmes, mais le gouvernement fédéral investit des centaines de millions de dollars dans ces projets. Certains Canadiens se voient interdire de travailler à ces projets en raison de leurs choix personnels, et ce n'est tout simplement pas juste. Ce n'est pas juste, et les contribuables n'en ont pas pour leur argent.

La situation n'est pas juste, le contribuable n'en a pas pour son argent. Je ne sais pas pourquoi on devrait maintenir le statu quo.

M. Mark Adler: Pourquoi, monsieur Buda? Pourquoi le maintient-on?

M. Michael Buda: Eh bien, comme je l'ai dit, plusieurs données empiriques ont été fournies, et je n'ai pas cette information parce que nous ne sommes pas des spécialistes en appels d'offres.

Encore une fois, nous sommes un organisme national représentant des municipalités de partout...

M. Mark Adler: Les municipalités n'agissent pas de façon négligente avec l'argent des contribuables.

Le président: Vous pouvez répondre, monsieur Buda.

M. Michael Buda: J'hésite à parler de négligence, puisque d'autres ordres de gouvernement utilisent les appels d'offres fermés, y compris le gouvernement fédéral. Je pense qu'il y a toutes sortes de raisons qui justifient l'appel d'offres fermé. La Ville de Montréal en est un exemple. Les règlements provinciaux jouent certainement un rôle important et ont été adoptés à la fin des années 1980. Il y a bien des raisons de le faire. Certaines ne sont plus valables, comme l'a fait observer M. Dijkema, et doivent être revues.

Je doute que la réglementation fédérale soit le moyen le plus efficace de le faire dans tous les cas. L'une des recommandations de M. Dijkema proposait que le gouvernement fédéral travaille avec les provinces afin que les règles provinciales relatives à l'approvisionnement puissent garantir que les fonds fédéraux d'infrastructure soient investis le plus efficacement possible. Cela me semble être une approche plus souple et ciblée qu'une réglementation fédérale universelle.

Je ne veux pas dire que la FCM est en faveur de règles qui feront augmenter les coûts. C'est un raisonnement qui ne s'appuie pas nécessairement sur des preuves quantitatives, qui semblent peu nombreuses.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin, vous disposez de cinq minutes.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, monsieur le président.

Je vous souhaite la bienvenue et vous remercie d'être parmi nous.

Ma première question s'adresse aux représentants de la FCM.

Depuis plusieurs mois, nous entendons aux réunions de ce comité une phrase maintenant devenue célèbre: on dit que les municipalités n'ont jamais reçu autant d'argent du gouvernement fédéral. C'est peut-être vrai, mais ces sommes accrues du gouvernement fédéral ont-elles été accompagnées de nouvelles responsabilités pour les municipalités? Ces nouvelles responsabilités font-elles en sorte que le déficit demeure le même? Pire encore, la situation s'est-elle aggravée, si on considère les sommes dont vous disposez et les travaux à faire? Vit-on vraiment une embellie?

[Traduction]

M. Michael Buda: Il est clair que les besoins des municipalités, en particulier en matière d'infrastructure, ont augmenté en raison de situations qui échappent à leur contrôle, comme le besoin de s'adapter aux changements climatiques. C'est une réalité avec laquelle les municipalités doivent composer. Il y a aussi d'autres éléments comme le nouveau règlement fédéral sur les eaux usées. Les municipalités accueillent favorablement toute obligation d'améliorer la qualité de nos plans d'eau naturels, mais en même temps, ces obligations s'accompagnent de coûts très importants: de 20 à 40 milliards de dollars. Comme je l'ai dit tout à l'heure, ce sont de nouveaux coûts qui s'ajoutent aux coûts déjà importants des 30 années de désinvestissement de la part de tous les ordres de gouvernement.

Cela reprend ce que disait M. Poilievre, à savoir qu'il se peut très bien que les municipalités dépensent davantage en infrastructure, probablement parce qu'elles n'ont pas suffisamment investi au cours des 30 dernières années, mais aussi en raison de nouveaux coûts importants. Cela ne comprend pas les coûts non liés aux immobilisations qui augmentent en raison du transfert des responsabilités d'autres ordres de gouvernement. Il pourrait s'agir de transferts provinciaux, comme les responsabilités en matière de logement dans certaines provinces, ou des transferts fédéraux

indirects, comme la diminution des services policiers fédéraux, qui force les municipalités à procéder à des patrouilles frontalières sur les Grands Lacs.

Ces coûts ne sont habituellement pas censés être assumés par les municipalités axées sur l'impôt foncier, mais ils le sont néanmoins. Nous travaillons avec le gouvernement fédéral à résoudre ce genre de problèmes. Nous travaillons de façon très productive dans certains domaines. Cela fait certes augmenter les coûts, et il est plus difficile pour les municipalités d'investir de l'argent et de l'énergie pour s'assurer que notre infrastructure est en place pour l'ensemble de l'économie.

• (1645)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci beaucoup.

Ma prochaine question s'adresse à M. Dijkema.

J'ai reçu ce midi l'étude de Cardus. Malheureusement, je n'ai pas eu le temps de la lire au complet. Malgré tout, certains éléments m'ont interpellé. J'aimerais que vous y réagissiez. Tout d'abord, on peut lire dans le document que « la présente étude est la première d'une série d'analyses plus larges ». Combien y en aura-t-il? Quand les autres analyses seront-elles disponibles?

Par ailleurs, pourriez-vous rapidement esquisser un portrait de la méthodologie utilisée afin de donner toute la crédibilité possible à cette étude?

[Traduction]

M. Brian Dijkema: Oui.

Il y a un certain nombre d'autres études. La question des appels d'offres fermés concerne également les conseils scolaires de l'Ontario. Cette étude mettait l'accent sur les conseils scolaires au niveau provincial. Elle touche aussi les principaux producteurs d'énergie, notamment. Nous allons examiner cela. Ces études devraient être publiées cette année.

En ce qui concerne la méthodologie, ce document était une enquête sur les estimations disponibles à partir d'une variété de sources. Vous remarquerez que nous avons cité l'étude de la Ville de Toronto. Nous avons cité les gens des métiers de la construction qui ont cité l'étude de la Ville de Toronto. Nous avons examiné l'étude de la Ville d'Hamilton, et plusieurs autres. Aucune n'a révélé autre chose que des augmentations. Il va sans dire que c'est inquiétant, et nous en avons tenu compte.

Pour ce qui est du montant des fonds en cause, comme nous l'avons indiqué dans notre document, nous avons examiné les divers budgets. Je ne veux pas entrer dans les détails trop techniques, mais selon le droit du travail, certains projets seraient régis par ces pratiques d'appels d'offres fermés et d'autres, non. Nous avons examiné les budgets municipaux ligne par ligne, et c'est de cette façon que nous en sommes arrivés à notre total.

[Français]

M. Robert Aubin: Depuis le début de cette étude, nous entendons à peu près toujours les mêmes chiffres en ce qui concerne les coûts découlant de la concurrence. S'il n'y a pas d'appel d'offres ouvert, l'augmentation des coûts variera de 2 à 40 %. C'est un écart assez large, et j'ai de la difficulté à m'y retrouver.

À la page 16, vous dites qu'il y a absence de données empiriques. Voici ce qu'on peut y lire:

Mais quelles sont les hausses de coûts *réelles* le cas échéant? Malheureusement, aucune de ces estimations ne peut être considérée scientifique et aucun des calculs sur lesquels elles se fondent — si tant est qu'ils ont été effectués — n'ont été publiés.

Donc, aucune étude empirique ne justifie cette augmentation des coûts de 2 à 40 %. À mon avis, cela nécessiterait une explication plus approfondie.

[Traduction]

M. Brian Dijkema: Nous espérons entreprendre une telle étude. Il nous faut évidemment des données contrefactuelles, et je ne veux pas entrer dans un débat d'érudits à ce sujet.

Ce qu'il est essentiel de noter, c'est qu'il y a deux éléments en jeu, ici. Le premier, c'est que l'estimation de la Ville d'Hamilton, qui était de 40 %, par exemple, est fondé sur la comparaison du nombre de soumissions qu'elle recevait habituellement pour un projet similaire et pour d'autres projets. Il ne s'agit donc pas d'une étude parfaite et contrefactuelle qui obtiendrait l'approbation des pairs, mais il ne s'agit pas non plus d'une étude que nous pouvons tout simplement ignorer, car c'est la ville qui doit payer pour ces travaux au bout du compte.

L'augmentation des coûts pour son usine de traitement de l'eau, par exemple, a causé un dépassement de budget de l'ordre de 83 %. La norme n'est pas ce que nous aimerions voir en tant que groupe de réflexion, mais je pense que nous ne pouvons pas ignorer cela. La prépondérance de la preuve indique que c'est au-delà.

Ensuite, si on cherche de la valeur, la question de la justice, de savoir si c'est juste pour tous les Canadiens a de l'importance dans ce cas-ci. Pourquoi les contribuables qui choisissent de se joindre au SCEP ou à un autre syndicat affilié ou alternatif ou qui décident qu'ils préfèrent ne pas se syndiquer devraient se voir exclus? Personne ne m'a encore donné de réponse satisfaisante à ce sujet.

Il y a donc des questions économiques, mais il y a aussi des questions démocratiques. Je pense que les deux sont étroitement liées.

• (1650)

Le président: Merci beaucoup.

C'est au tour de M. Poilievre, pour cinq minutes.

M. Pierre Poilievre: Je suis à la page 13 de votre rapport, monsieur Dijkema. À la figure 6, on dit que le pourcentage de contribuables dans les municipalités restreintes est de 62 %. Cela représente-t-il la population totale des villes de Toronto, Hamilton, Kitchener et Sault Ste. Marie?

M. Brian Dijkema: Oui. Cela a été mis à jour.

Voulez-vous que je réponde?

M. Pierre Poilievre: Oui, allez-y.

M. Brian Dijkema: Si Waterloo reste ouverte, comme elle l'est actuellement... L'affaire est devant la CRTO. Sans Waterloo, 26 % des contribuables ontariens — et je pense que c'est environ 11 % de la population canadienne, car l'Ontario est très peuplée — sont touchés par les appels d'offres fermés. C'est le pourcentage de 26 % qui est là. Parmi toutes les municipalités ontariennes, 26 % des contribuables vivent dans des municipalités assujetties aux appels d'offres fermés. Si on inclut Waterloo, on parle de 28 %.

C'est le quart de la population de l'Ontario. Plus de 10 % de la population du pays. C'est beaucoup de contribuables.

M. Pierre Poilievre: Je vois 38% et 62 %, dans cette figure. À quoi correspondent ces chiffres?

M. Brian Dijkema: Nous avons mené un sondage auprès de 44 municipalités. Nous n'avons pas sondé toutes les municipalités, car il y en avait trop.

M. Pierre Poilievre: Oui.

M. Brian Dijkema: Parmi les municipalités examinées — parmi les 44 —, du nombre total des contribuables sondés, 38 % étaient touchés par les appels d'offres fermés. Si l'on extrapole à partir de ce chiffre pour l'ensemble de la province et que l'on présume que les autres municipalités sont ouvertes — les plus petites qui n'ont pas fait l'objet de l'étude —, alors c'est 26 %.

M. Pierre Poilievre: Je comprends. Mais ce chiffre pourrait être supérieur, étant donné que certaines municipalités qui n'ont pas été examinées sont également restreintes.

M. Brian Dijkema: C'est possible. Nous ne le savons pas, car nous n'utilisons pas ce...

M. Pierre Poilievre: C'est un problème plutôt important, si l'on tient compte du fait que nous parlons d'assez grosses municipalités, dont Toronto et Hamilton.

Selon vous, y aura-t-il des accréditations en Ontario dans l'avenir qui pourraient encore exclure les travailleurs non-syndiqués des projets publics?

M. Brian Dijkema: Je tiens à répéter ce que j'ai dit au début. Il ne s'agit pas d'opposer les travailleurs syndiqués à ceux qui ne le sont pas. Il existe d'autres modèles, d'autres syndicats qui ne sont pas...

M. Pierre Poilievre: Oui, mais croyez-vous qu'il y aura une expansion des appels d'offres fermés, selon les règles existantes et la trajectoire des événements?

M. Brian Dijkema: En fait, il y en a une sous nos yeux. Waterloo a récemment eu une demande d'accréditation. C'est un problème qui pourrait prendre beaucoup d'ampleur.

M. Pierre Poilievre: Au sujet du transfert de responsabilités, je tiens à souligner que le gouvernement fédéral a pris en charge énormément de coûts pour les municipalités. Au début des années 1990, il n'y avait aucun financement fédéral pour l'infrastructure municipale. Ce n'est qu'en 1992 ou 1993 que cela a commencé. Le tiers de la contribution en capital aux projets dans l'ensemble du pays représente un énorme transfert de coûts en capital, qui a augmenté avec le temps et a atteint un niveau record dans les deux derniers programmes d'immobilisations d'infrastructure qu'a mis en oeuvre le gouvernement du Canada.

Nous avons besoin de cette étude notamment pour vérifier comment, étant donné que la question des revenus a été réglée, nous pouvons faire diminuer les coûts. L'un des moyens est d'accroître la concurrence.

J'aimerais savoir si l'un des groupes de témoins a des suggestions à formuler au sujet de l'accroissement de la concurrence pour les projets, et je parle d'autres suggestions que les appels d'offres ouverts par rapport aux appels d'offres fermés et que le financement à long terme par rapport au financement à court terme.

Y a-t-il, par exemple, des restrictions touchant les appels d'offres interorganisationnels qui pourraient être éliminées? Le système permet-il qu'il y ait des politiques particularistes, selon lesquelles une municipalité n'autorise pas les gens d'une autre municipalité à soumissionner afin de protéger les entreprises locales? Y a-t-il quelque chose dans ce domaine que nous pourrions examiner?

M. Brian Dijkema: Je crois qu'il faut noter quelque chose d'important; diverses lois provinciales et municipales empêchent de tels monopoles. Je crois qu'une telle tentative avait été faite dans le comté d'Essex — je ne suis pas très certain — par un syndicat en vue de disqualifier certains syndicats affiliés avec lesquels il travaille normalement très étroitement. C'était une tentative de fermer le processus d'appel d'offres. Cela n'a pas été possible en raison de la Loi sur les municipalités de l'Ontario. Il y a donc cela.

Je tiens par contre à souligner qu'il s'agit d'un enjeu fédéral. Ce n'est pas seulement un enjeu municipal ou provincial. Cela concerne beaucoup d'argent au Manitoba et possiblement en ce qui a trait à d'autres gros projets d'infrastructure, à mesure que nous essayons d'exploiter de manière responsable nos ressources au pays et de mettre en place l'infrastructure nécessaire pour les acheminer vers les marchés. C'est une préoccupation non seulement pour les municipalités, mais aussi d'un bout à l'autre du pays.

• (1655)

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

M. Pierre Poilievre: Monsieur le président, M. Buda n'a pas pu répondre à la question. Serait-ce possible de lui en donner l'occasion?

Le président: Oui. Je crois que c'est possible.

Si vous le pouvez, veuillez être bref.

Je m'excuse, monsieur Sullivan. Ce sera votre tour bientôt. Votre temps ne sera pas amputé.

M. Michael Buda: J'allais dire que j'étais d'accord avec M. Dijkema, à savoir qu'il y a diverses lois provinciales. En fait, l'Accord sur le commerce intérieur garantit que de telles pratiques monopolistiques sont en théorie illégales.

Étant donné que nous ne participons pas à cet égard dans les activités sur la scène municipale, nous ne pouvons pas le dire de façon certaine, mais nous savons que dans le cadre des discussions au sujet de l'ACIMMO — qui s'appelle maintenant le New West Partnership, je crois — entre les diverses provinces de l'Ouest canadien et de l'AECG, soit l'Accord économique et commercial global, de telles pratiques sont déjà comprises dans les processus d'appel d'offres sur la scène municipale. Comme M. Dijkema l'a rappelé, ces pratiques ne sont déjà pas permises.

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan.

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

Ma question s'adresse aux représentants de la FCM. Une partie de votre exposé a porté sur le fait que les projets des municipalités rurales et des petites villes n'atteignent généralement pas le seuil fixé à 100 millions de dollars pour les projets en PPP; elles ne sont donc pas aux prises avec le problème de devoir passer par la présélection des PPP.

De toute façon, vous avez dit que les PPP ne sont généralement pas une manière efficace de réaliser des projets dans les zones rurales. Cela signifie donc qu'il y a 2 milliards de dollars en fonds fédéraux pour les infrastructures auxquels les municipalités rurales et les petites villes n'ont vraiment pas accès.

Mon hypothèse est-elle correcte?

M. Michael Buda: Le nouveau Fonds PPP est évalué à 1,25 milliard de dollars.

M. Mike Sullivan: Oui. C'est 1,25 milliard.

M. Michael Buda: Je pense que chaque règle a ses exceptions.

M. Mike Sullivan: De manière générale...

M. Michael Buda: L'une des recommandations que nous avons faites au gouvernement fédéral et à PPP Canada était certainement de réserver une portion du Fonds PPP Canada en vue d'investir et de donner les moyens aux municipalités d'envisager les PPP et d'y avoir possiblement recours. Donc, il s'agit vraiment de leur en donner les moyens et de réserver une partie des sommes en vue d'adapter le tout et de vraiment le rendre accessible aux collectivités rurales qui sont en fait visées par ces exceptions.

Cependant, de manière générale, vous avez raison. Par contre, comme je l'ai mentionné, je crois que le Fonds PPP et PPP Canada se veulent vraiment des expériences et des moyens de trouver comment étendre l'utilisation des PPP là où c'est adéquat. Je crois que c'est notre position. Si c'est sensé, les municipalités devraient être celles qui prennent les décisions, parce que ce seront elles qui devront rendre des comptes. Le Fonds PPP peut jouer un rôle en ce qui a trait au renforcement de la capacité, des ressources et de l'expertise en la matière.

M. Mike Sullivan: Les municipalités aiment aussi embaucher des gens sur la scène locale. Le gouvernement fédéral a notamment dit que des conditions seront rattachées à certains fonds en vue d'assurer de la formation et de l'apprentissage sur la scène locale dans le cadre de projets d'envergure sur la scène municipale. Je crois que cela s'inscrira dans le même ordre d'idée que ce que les municipalités — du moins, ma ville — essayent de faire, tandis que le taux de chômage atteint 8, 10 ou 12 %, soit d'utiliser l'argent investi pour créer des emplois dans leur ville, ce qui semble être une bonne chose.

En fait, Toronto s'est assuré que les gens à Thunder Bay conservent leur emploi en faisant affaire avec un fournisseur exclusif, soit Bombardier, ce qui a provoqué une grande controverse, mais Toronto a au final un bon produit à un bon prix, et cela permet à l'Ontario d'avoir beaucoup de gens qui conservent leur emploi.

Vous avez parlé de l'AECG. Je sais que Toronto s'inquiète beaucoup de l'AECG, parce que l'accord pourrait l'empêcher d'avoir de telles politiques d'embauche de main-d'œuvre locale, ce qui la forcerait à investir ses propres fonds d'infrastructure ailleurs, même si ce n'est pas logique de le faire sur le plan économique pour la ville. Pourriez-vous dire quelques mots à cet égard?

• (1700)

M. Michael Buda: La FCM a élaboré sept principes pour aider à orienter les négociations du gouvernement fédéral avec l'Union européenne en vue de nous assurer que les dispositions de l'AECG concernant les contrats d'approvisionnement infranationaux traitent le plus équitablement et le plus raisonnablement possible les appels d'offres à l'échelle municipale. Par exemple, l'une des dispositions visait à permettre d'exempter de cette règle certains secteurs stratégiques ou importants d'une région donnée. La majorité des provinces font en fait parvenir au gouvernement fédéral les secteurs qui, selon elles, ont une importance régionale ou stratégique.

Selon ce qu'on entend, parce que les négociations sont secrètes, l'Ontario chercherait à obtenir une exemption pour son secteur du transport en commun aux termes des dispositions de l'AECG. Bref, nos principes servent à protéger la reddition de comptes et la responsabilité des municipalités en ce qui a trait à la passation de marchés publics équitables et raisonnables, tout en reconnaissant que la libéralisation des échanges profitera également aux collectivités. Nous essayons de trouver un équilibre. Jusqu'à présent, le ministre du Commerce international a confirmé qu'il pense que nos principes sont en fait justes et raisonnables et qu'il a l'intention de les suivre.

Jusqu'à maintenant, nous sommes assez satisfaits des progrès réalisés, mais l'accord définitif nous en dira bien entendu davantage à ce sujet.

M. Mike Sullivan: J'ai une question pour vous, monsieur Dijkema. Il y a certains secteurs de notre économie auxquels je n'ai pas accès, en tant que simple citoyen, même s'ils sont financés par l'État. Ce que vous proposez et ce que d'autres ont proposé avant vous, c'est que si c'est financé par des fonds publics tout le monde devrait, en gros, pouvoir le faire. Par contre, je pense à des secteurs comme la Cour suprême, la Cour d'appel de l'Ontario. À moins d'être admis au barreau et de verser une cotisation de 200 000 \$ pour être un avocat, je ne peux pas y faire de représentations. Je n'y ai pas accès. Avez-vous quelque chose à dire à cet égard?

M. Brian Dijkema: Oui. Ce n'est en fait pas ce que j'ai dit, mais je vous remercie de votre question.

Ce que j'ai dit était que ceux qui étaient admissibles ne devraient pas être disqualifiés en raison de leurs choix personnels. De toute évidence, certaines entreprises qui sont qualifiées pour accomplir le travail et qui le font en fait dans la municipalité voisine ou une autre province, par exemple, sont disqualifiées en raison des choix personnels de leurs employés.

Nous ne proposons pas que Brian Dijkema Inc., qui emploie deux travailleurs qui n'ont jamais fait de travaux de plomberie de leur vie, s'occupe de la construction de l'usine de traitement des eaux usées. Ce que je dis, c'est que si vous êtes un entrepreneur qualifié, si vos employés sont qualifiés pour exécuter les travaux, vous ne devriez pas être disqualifié en raison des choix personnels de vos travailleurs.

Le président: Merci, monsieur Sullivan.

Monsieur Watson, vous avez cinq minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de leur présence aujourd'hui à ce que je considère comme une importante étude sur la manière de nous assurer de tirer davantage de nos investissements dans les infrastructures ou sur comment la concurrence nous permettra d'y arriver. Diverses administrations doivent bien entendu composer avec la réalité, à savoir que les ressources, soit les recettes fiscales, ne sont pas illimitées. Les contribuables s'attendent à en avoir pour leur argent lorsqu'il est question des sommes durement gagnées qu'ils versent en taxes municipales ou en impôt sur le revenu du gouvernement fédéral ou provincial. Je crois que c'est une étude pertinente à mener.

Monsieur Buda, si je résume un peu votre position, vous vous êtes montré critique à l'égard de toute exigence dans une entente provinciale-fédérale sur les infrastructures qui obligerait la tenue d'un appel d'offres ouvert, pour le dire ainsi, dans le cas de projets d'infrastructure. Vous avez dit qu'une telle exigence ferait augmenter d'un certain montant les coûts pour les municipalités. Avez-vous une idée de ce qu'il en coûte pour les municipalités en Nouvelle-Écosse,

par exemple, pour s'y conformer? Je crois comprendre que l'entente Canada-Nouvelle-Écosse, qui est en vigueur depuis 2007, prévoit que « Le processus de passation des marchés respectera les principes de la concurrence, de l'équité et de la transparence. » Cela élimine non seulement les contrats à fournisseur unique, mais aussi les processus visant exclusivement un syndicat.

Avez-vous une idée de ce qu'il en coûte à ces municipalités?

• (1705)

M. Michael Buda: Non. Je ne le sais pas.

Je ne qualifierais pas mon analyse de critique. Je vous conseille de faire preuve de prudence, à savoir qu'une approche unique à l'échelle du pays à ce sujet risque de coûter plus cher à tout le monde, au lieu d'optimiser les avantages. Donc, une approche qui varie d'une province à l'autre est certainement ce que nous prônerions, principalement parce que la surveillance et la réglementation en matière d'appels d'offres sont des compétences provinciales.

Je pense que votre exemple de la Nouvelle-Écosse est un exemple parfait de notre compréhension. C'était la province en collaboration avec le gouvernement fédéral qui souhaitait principalement utiliser cette entente en vue de poursuivre ses propres mesures pour faire exactement ce qu'elle faisait. Bref, une approche qui varie d'une province à l'autre ou d'un territoire à l'autre nous donnera une flexibilité et une adaptabilité en fonction du contexte, ce qui nous assurera que les nouveaux règlements seront rationalisés autant que faire se peut.

Je vous donne seulement un conseil, à savoir qu'une réglementation unique à l'échelle nationale risque peut-être de nous coûter plus cher que cela le devrait.

M. Jeff Watson: Cependant, vous n'avez aucune idée de ce qu'il en coûterait. Je ne suis pas certain qu'il soit juste de dire que cela augmentera les coûts, sans être en mesure de le prouver. Je crois que vous avez fait valoir que les chiffres de M. Dijkema étaient peut-être erronés, parce que vous en avez contesté certains. Néanmoins, il a présenté des données qui donnent une idée d'une gamme de coûts qui pourraient augmenter dans le cas d'un appel d'offres fermé. Je ne crois pas que c'est juste de venir en comité et de prétendre que les coûts augmenteront si cela devient un élément principal de la manière dont nous négocions les ententes relatives aux infrastructures.

M. Michael Buda: Je m'attends certainement à ce qu'Infrastructure Canada soit en mesure de démontrer que les coûts pour se conformer à la réglementation — pas seulement celle-ci — supplantent les avantages que les règles apportent. C'est tout ce que je prétends.

M. Jeff Watson: Vous avez dit que c'était exagéré. C'est un qualificatif très puissant, monsieur Buda. Je m'attendrais à ce que vous nous présentiez des données qui viennent l'étayer.

M. Michael Buda: Je vous demande d'être prudents pour éviter que ce soit le cas. Cependant, certains processus d'approbation concernant des programmes fédéraux de financement axés sur les demandes peuvent prendre jusqu'à trois ou quatre ans. Cela représente un véritable coût en capital. Chaque jour que des fonds publics dorment à Ottawa au lieu d'être investis dans des infrastructures productives sur le plan économique occasionne un coût d'option.

Par contre, vous avez raison; je n'ai certainement aucune donnée empirique, si ce n'est de souligner les 6 milliards de dollars reportés, en partie en raison de processus d'approbation fastidieux.

M. Jeff Watson: Je ne fais que souligner que c'est vous qui avez utilisé le mot « exagéré »; ce n'est pas moi.

Monsieur Dijkema, dans votre rapport au comité, si cela devait devenir un point fondamental de la stratégie de négociations du gouvernement fédéral en ce qui a trait aux provinces, en Ontario, par exemple, à savoir que les processus seront ouverts et équitables, et si nous insistions pour inclure une telle exigence dans les ententes sur les infrastructures, quel serait le pourcentage de municipalités qui devraient s'inquiéter d'être touchées ou non par ce nouveau système d'appel d'offres ouvert, pour le dire ainsi?

M. Brian Dijkema: Merci beaucoup de votre question.

Je vous répondrais que ces enjeux dépassent aussi le monde municipal. J'aimerais encore une fois rappeler que le gouvernement fédéral finance de gros projets d'infrastructure liés au secteur de l'énergie, ainsi que d'autres projets d'infrastructure...

M. Jeff Watson: Je mets l'accent sur les municipalités, parce que votre rapport se concentre sur les municipalités; donc...

M. Brian Dijkema: Absolument. Je ne fais que répéter mon point. Pour ce qui est du pourcentage de municipalités qui seraient touchées, il serait très faible, si vous ne regardez que les chiffres.

M. Jeff Watson: Selon ce que vous rapportez, je crois que 91% des villes affirment qu'elles n'ont pas besoin de s'en faire avec cela, parce que leurs appels d'offres sont déjà ouverts.

M. Brian Dijkema: D'accord. Par contre, si Waterloo va de l'avant, cela représente 28 % des contribuables ontariens...

M. Jeff Watson: Mais ce ne sont que quatre municipalités...

Le président: Votre temps est en fait plus qu'écoulé, si vous voulez bien le laisser terminer sa réponse.

M. Brian Dijkema: Vous avez raison. Ce ne sont que quatre municipalités, mais Toronto, Hamilton, Sault Ste. Marie et la région de Waterloo sont de très grosses agglomérations. Il s'agit aussi de centres industriels et de centres économiques divers; par conséquent, ces villes sont très stratégiques et très importantes.

• (1710)

Le président: Merci.

Madame Chow, vous avez cinq minutes.

Mme Olivia Chow: Pouvons-nous reprendre là où nous nous sommes arrêtés, monsieur Buda?

En ce qui a trait à la formule de financement de la taxe sur l'essence, vous préférez une taxe sur l'essence, en partie parce que c'est prévisible, à long terme et direct. Vous n'avez pas à vous enlisier dans les lourdeurs administratives, les formulaires de demande et les tracasseries administratives. Le problème avec une partie de la présélection des PPP et tout le reste est que des municipalités rurales se sentent laissées pour compte lorsqu'il y a des subventions globales.

Dans votre prochaine ronde de négociations, chercherez-vous à mettre de côté une somme en vue de la protéger et d'ainsi assurer en quelque sorte aux municipalités rurales que leurs projets seront acceptés, en particulier les programmes de traitement des eaux usées dont les gens ont désespérément besoin? Est-ce un aspect sur lequel la FCM se concentre?

M. Michael Buda: Certainement. Dans le cadre des consultations du ministre Lebel sur un plan d'infrastructure à long terme, notre document recommandait le maintien et la poursuite du volet sur les petites collectivités du Fonds Chantiers Canada, qui se veut en gros une enveloppe budgétaire au sein de la grande enveloppe budgétaire

du Fonds Chantiers Canada. L'accès au programme est précisément pensé en fonction des petites collectivités.

Cela revêt deux aspects importants. Premièrement, les petites collectivités savent qu'il y a une enveloppe budgétaire à cet effet. Elles savent donc environ le montant auquel elles pensent pouvoir avoir accès. Le deuxième aspect, mais non le moindre, est que les programmes ont été élaborés en tenant compte de leurs besoins. Il ne s'agit pas d'une approche unique pour tout le monde.

Un processus de demande de financement de Toronto excèdera évidemment de beaucoup ce qu'une petite collectivité peut faire. Le programme a donc en fait été élaboré avec des processus de demande de financement beaucoup plus simplifiés. Du soutien technique est fourni; des représentants fédéraux et provinciaux aident les municipalités à mettre en oeuvre le processus de demande de financement, la reddition de comptes et tout le reste. Nous prônerions certainement le maintien d'une telle enveloppe budgétaire.

Mme Olivia Chow: Pour ce qui est du logement abordable, par exemple — ce qui n'entre pas exactement dans le fonds d'infrastructure, et la FCM insiste sur l'importance de construire des logements abordables — peut-être pourriez-vous nous dire quel programme, selon vous, devrait en être responsable. Pendant un certain temps, il y a quelques années, les municipalités insistaient pour que le logement abordable soit couvert par le financement global de l'infrastructure. Ce n'est plus le cas?

Où en sont les choses côté logement abordable?

M. Michael Buda: Vous avez tout à fait raison qu'à l'échelon local, bien des municipalités considèrent que le logement — surtout le logement public — est une forme d'infrastructure, car c'en est une. Il suppose des coûts en immobilisations très importants, surtout pour les municipalités de l'Ontario. Mais nous avons constaté que les besoins municipaux ne cadrent pas très bien dans la structure fédérale, principalement parce que le gouvernement fédéral verse le financement destiné au logement et aux programmes relatifs au logement par l'intermédiaire de la SCHL et de RHDCC, et le financement destiné à tous les autres types d'infrastructure publique par le truchement d'Infrastructure Canada.

Nous avons le sentiment que le fait de les réunir tous les deux créerait de la confusion ou, en fait, donnerait lieu à des sous-investissements, probablement dans les deux secteurs, car on se retrouverait avec un amalgame d'objectifs confus et un programme géré par un ministère ou l'autre. Alors nous avons vraiment dissocié les deux.

Je pense que pour ce qui est de pouvoir traiter efficacement avec chaque ministère en fonction de ses responsabilités... mais les besoins sont les mêmes. Le rôle du fédéral de répondre aux besoins municipaux en matière d'infrastructure ou de logement est le même, mais nous prenons les deux ministères séparément.

Mme Olivia Chow: Est-ce que le ministère, Infrastructure Canada, vous a dit que le financement sera reporté en 2014 et 2015 — car cela se fait vraiment dans le cadre d'un programme déjà en place... Comme vous l'avez dit, une grande partie du financement actuel a été consacré, a été affecté. Il est dépensé. Il n'a simplement pas encore été reporté, parce qu'on vient de commencer à recevoir les reçus.

Sait-on s'il y a suffisamment de financement ou s'il en reste à appliquer? Si les petites municipalités ont du mal à comprendre tous ces grands chiffres, à quel montant leur dites-vous qu'ils ont droit, et pas pour 2016, mais pour 2014 et 2015?

Le Fonds d'amélioration de l'infrastructure communautaire de 150 millions de dollars est épuisé; c'est tout. Qu'y a-t-il pour 2014 et 2015?

• (1715)

M. Michael Buda: Je pense que le fonds Chantiers Canada affecte 200 millions de dollars en 2014, si je ne m'abuse. Mais cela ne se rapporte qu'au montant d'argent que le gouvernement s'attendrait à envoyer à l'extérieur d'Ottawa sous forme de chèque.

Nous croyons que c'est une grande exagération de ce qui va réellement se passer, et que très peu de financement sera dépensé la première année. Même si notre cible serait de faire en sorte que des projets à hauteur d'un milliard de dollars soient approuvés pendant cette première année — ou plus — il faudra des années pour qu'Ottawa reçoive les reçus.

Nous disons à nos membres que nous estimons que le nouveau fonds Chantiers Canada accroît en fait les niveaux d'investissement par rapport au Plan Chantiers Canada, ce qui est une bonne nouvelle, bien entendu, et que le poste budgétaire est vraiment plus représentatif des pratiques comptables d'Ottawa que des objectifs du ministère.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, le plan d'investissement d'Infrastructure Canada devra être... Nous ferons bientôt valoir le besoin d'une approche plus transparente à l'égard de la vitesse à laquelle le gouvernement compte investir chaque dollar. Cela signifie ne pas regarder chaque chèque qui part d'Ottawa, mais plutôt le montant que le fédéral approuvera pour les projets chaque année, ce qui est différent.

En ce moment, nous disons à nos membres qu'on devrait fonctionner à plein régime si on en juge par les pratiques antérieures.

Le président: Merci.

Monsieur Holder, vous avez cinq minutes.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier nos invités d'être ici aujourd'hui.

C'est assez intéressant que M. Sullivan ait posé des questions à l'appui de la loi sur les emplois au Canada que nous avons annoncée dans le budget. Il en a tellement parlé en bien que je me réjouis à la perspective de voir l'opposition officielle appuyer le budget à l'avenir.

Des voix: Oh, oh!

M. Mike Sullivan: Dommage qu'il contienne autant de mauvaises choses.

M. Ed Holder: Lorsqu'il a soulevé la question de l'Accord économique et commercial global auprès de vous, monsieur Buda, j'ai été impressionné que vous disiez que vous êtes très satisfait du dialogue qu'ont entretenu notre équipe commerciale et les provinces à ce sujet.

Vous avez formulé un autre commentaire qui, selon moi, était intéressant. Vous avez parlé du niveau sans précédent de soutien fédéral. Quand on y songe, c'est bien vrai. Depuis que notre gouvernement est au pouvoir, nous avons pérennisé la taxe sur l'essence, nous l'avons doublée, et maintenant, nous l'avons indexée au coût de la vie. Je pense qu'il s'agit de fonds fiables que les municipalités peuvent s'attendre à recevoir. Alors je vous sais gré de

votre vote de confiance, mais j'aimerais vous demander des clarifications si vous me le permettez.

Monsieur Thompson, vous avez l'air esseulé là-bas dans votre coin. J'aimerais vous faire participer à la conversation si je le puis.

Nous avons beaucoup entendu parler tout à l'heure de la question des ateliers syndicaux et des ateliers non syndicaux, pour ce qui est des négociations et de pouvoir être concurrentiel sur le plan professionnel. Nous avons entendu dire qu'il pourrait y avoir ou non une différence au plan financier. M. Dijkema a clairement indiqué qu'il estimait qu'il y en avait une. M. Buda a fait preuve de prudence.

Monsieur Thompson, même s'il n'y avait pas un cent de différence entre un atelier syndical et un atelier non syndical, si l'on part du principe que les niveaux de compétence sont les mêmes — et je pense que c'est ce que M. Dijkema a dit — comment pourriez-vous justifier le point de vue de la FCM que nous faisons preuve de discrimination à l'égard des travailleurs non syndiqués?

J'essaie de comprendre l'obligation morale ici. J'essaie de poser la question: comment pouvons imaginer que nous pourrions dire aux gens qu'ils n'ont pas le droit de travailler simplement parce qu'ils ne sont pas membres d'un syndicat? Pouvez-vous m'aider à comprendre, s'il vous plaît?

M. Adam Thompson (analyste principal, Politique et recherche, Fédération canadienne des municipalités): Bien sûr. Comme mon collègue M. Buda l'a dit, les municipalités s'efforcent déjà d'offrir au contribuable la meilleure rentabilité possible, et pour y arriver, elles font des séries d'investissements prévisibles sur lesquels on peut miser et à partir desquels on peut planifier.

Si on en juge par ce que les membres que nous avons consultés nous ont dit, les discussions à la table du conseil portent rarement sur des obligations morales. La plupart du temps, les municipalités s'attachent entièrement à leur modèle d'affaires principal, qui consiste à fournir une infrastructure pour, à la fois, créer des emplois et permettre au secteur privé de prospérer au sein de leur collectivité.

• (1720)

M. Ed Holder: Monsieur Thompson, je suis désolé de vous interrompre. Croyez-vous que la FCM ait l'obligation morale de donner à chaque travailleur le droit de travailler au Canada, quel que soit son statut syndical, du moment qu'il est qualifié?

Qu'en pensez-vous?

M. Adam Thompson: Il est clair que le travail que la FCM accomplit à Ottawa vise à aider nos membres dans leur travail. Nous gardons pour nos réunions autour de la table du conseil les discussions concernant les décisions relatives au meilleur cas à l'échelon local. Dans ce cadre, nous discutons rarement de présenter des obligations morales à nos membres.

M. Ed Holder: C'est simplement ce qu'il convient de faire.

Monsieur Buda, vous pouvez vous joindre à la conversation. Si quelqu'un a une opinion sur ce qu'il convient de faire... Peut-être que je me trompe, mais il me semble que si je suis syndiqué — et je l'ai été par le passé lorsque j'étais jeune et que je travaillais à temps partiel. Lorsque je travaillais à temps plein, je n'étais pas syndiqué. En passant, il s'agit de personnes honorables, qu'elles soient ou non syndiquées; cela ne m'importe pas vraiment.

Mais avez-vous une opinion personnelle? Vous avez déjà dit que vos patrons sont ce qu'ils sont, et je comprends. Oublions le point de vue personnel. À quel stade vous — ou plutôt les municipalités — avez le droit de dire à une personne, même si la loi provinciale l'autorise à le faire, et je le comprends aussi, que, selon qu'elle est ou non syndiquée, elle n'a pas le droit de travailler avec vous?

Vous remarquerez que je n'ai soulevé ici aucune question financière. Je parle simplement de ce qu'il convient de faire.

Oublions même les mots « obligation morale ». Ce sont de grands mots. Parlons simplement de ce qu'il convient de faire, et dites-moi pourquoi vous, en tant que conseiller principal en politiques auprès de la FCM, ne diriez pas à ces personnes « Parfois, nous devons simplement faire ce qu'il convient de faire »?

Aidez-moi à comprendre cette partie, parce que je n'y arrive simplement pas.

M. Michael Buda: Personnellement, je pense que dans un monde idéal, ce que vous suggérez devrait s'appliquer. Je pense que le vrai monde est incroyablement compliqué, et les politiques consistent en fait à décider entre divers tons de gris. Rien n'est noir et blanc.

Je vais vous donner un exemple très précis. Manifestement, une partie de la main-d'oeuvre municipale, surtout au point de vue opérationnel, est syndiquée. C'est ainsi — comme ce l'est, en fait, à l'échelon du gouvernement fédéral. Il y a bien sûr des cas dans lesquels les conventions collectives qui ont été négociées avec le syndicat municipal l'ont été en partant du principe que certains des contrats donnés en sous-traitance seront accordés à l'issue d'un processus d'adjudication fermé.

Alors hypothétiquement, si c'était le cas et vous l'utilisiez comme tactique de négociation pour réduire le coût de votre contrat avec les unités de négociation de vos syndicats et les économies l'emporteraient sur toute augmentation de coûts potentielle de votre travail donné en sous-traitance, ne s'agirait-il pas d'un compromis auquel un politicien à la table d'un conseil aurait à s'intéresser?

M. Ed Holder: Monsieur, peut-être qu'un bureaucrate de la FCM doit finalement dire qu'il faut voir les choses en noir et blanc, qu'il n'y a pas de tons de gris et que, parfois, c'est ce qu'il convient de faire, et qu'il faut laisser les gens nous évaluer en fonction de cela.

J'ai espoir, à l'avenir, que lorsque vous prodiguez des conseils à vos membres, vous leur disiez qu'au bout du compte, il faut simplement faire ce qu'il convient de faire.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Watson, la dernière question est pour vous.

M. Jeff Watson: Comment suivre M. Holder...

Monsieur Dijkema, permettez-moi d'enchaîner sur ce que je disais tout à l'heure.

Si un accord entre le Canada et l'Ontario pour la prochaine génération de programmes de Chantiers Canada stipulait que les contrats pour les projets d'infrastructure devaient être ouverts, nous avons déjà déterminé dans votre rapport que 91 % des municipalités ontariennes n'auraient pas à se soucier de pareille procédure. Elles ont déjà un processus ouvert.

Vous dites que quatre municipalités dans votre étude, qui représentent le quart de la population provinciale en Ontario, sont sujettes à des monopoles au plan de la main-d'oeuvre. Vous avez déterminé que trois quarts de milliard de financement de l'infrastructure sont actuellement assujettis à ces restrictions.

Ai-je bien compris votre rapport? L'inflation estimée que votre organisme a cernée sur ces trois quarts de milliard de dollars est d'environ 83 millions de dollars. Est-ce le chiffre exact? Je l'ai lu dans l'un des tableaux.

Est-ce bien ce que vous dites?

• (1725)

M. Brian Dijkema: Le montant — si nous englobons Waterloo et partons du principe que c'est le cas — se chiffre en fait à 942 millions de dollars en Ontario seulement. Il ne comprend pas, par exemple, le financement qui a été affecté à l'infrastructure énergétique dans cette province, est aussi sujet à un processus de soumissions fermées, mais pour lequel nous n'avons pas fait le bon travail que nous avons fait à l'échelon municipal. Cela exclut aussi le Manitoba, et il y a des centaines de millions là-bas. Alors, si nous prenons ce montant, la fourchette que nous avons suggérée se situe entre 2 et 40 %. Alors sur 941 millions de dollars, cela se traduit par des économies de 4 à 78 millions de dollars.

M. Jeff Watson: Dans le tableau 11, que signifient les 83 millions de dollars attribués à Cardus?

M. Brian Dijkema: Il s'agit du pourcentage... Je vais me reporter à mon document pendant un instant.

M. Jeff Watson: C'est à la page 12, tableau 11.

M. Brian Dijkema: C'est 10 % de l'étude initiale, qui était de 747 millions de dollars.

M. Jeff Watson: L'inflation serait plus élevée que cela.

M. Brian Dijkema: En effet.

M. Jeff Watson: D'accord.

S'il est plus élevé que cela, ce montant permettrait d'acheter le plan d'immobilisations complet de Belleville en Ontario. Si mes chiffres sont exacts, je pense qu'il s'agit d'une valeur dont les contribuables devraient se préoccuper.

Nous avons eu des témoins qui ont affirmé que des études menées aux États-Unis ont montré que les processus de soumissions fermées accroissent de 12 à 18 % l'inflation que les contribuables doivent subir. Après avoir religieusement fait le suivi, sur une période de trois ans, des bons de commande et des factures de l'un des six syndicats qui faisaient partie du monopole local, le Conseil scolaire du district de Greater Essex County a parlé de 10 à 20 %. Alors ces chiffres ne sont pas sans conséquence au plan de la rentabilité.

Une compétition fermée pose-t-elle problème parce qu'elle enlève la possibilité que quelqu'un fasse une basse soumission pour que le processus reste intègre? Comment caractériseriez-vous l'inflation dans le cadre de ce processus?

M. Brian Dijkema: Comme je l'ai noté dans mes remarques liminaires, il y a vraiment trois facteurs en jeu dans le cas d'un processus de soumissions ouvertes. L'un est que, au fur et à mesure que les montants montent, vous avez intérêt à battre votre concurrent. Plus il y a de concurrents, moins vous êtes en mesure de prévoir le comportement de quelqu'un d'autre. Si vous faites régulièrement concurrence aux deux mêmes joueurs, par exemple, dans votre milieu, vous savez peut-être qu'ils sont occupés et qu'ils ne pourront pas faire le travail. Alors vous allez observer leur comportement, faire une offre un peu plus élevée et agir en conséquence.

Mais il y a aussi des moments dans le monde de la construction où les sociétés sont ce qu'on appelle affamées. Elles veulent garder leur main-d'oeuvre au travail, car elles savent qu'elles ont du travail dans deux ans et elles accepteront de sacrifier une partie de leurs profits pour gagner. C'est le deuxième facteur. Le troisième, bien sûr, est que cela a tendance à réduire la collusion.

M. Jeff Watson: Le facteur collusion, qui se rapporte directement à la prévisibilité qui vient du fait que l'on connaît les joueurs dans le bassin de soumissionnaires?

M. Brian Dijkema: Il y a une gamme de raisons qui expliquent la collusion. L'infrastructure rapporte beaucoup. Elle représente une source importante de revenus pour les entreprises de construction, alors il y a diverses raisons qui l'expliquent. Il y a parfois des éléments douteux en jeu. Dans d'autres cas, c'est donnant-donnant.

M. Jeff Watson: Pour les téléspectateurs, et en ce qui touche l'Ontario, par exemple, comment une municipalité devient-elle un employeur du milieu de la construction? Cela semble un peu étrange.

M. Brian Dijkema: D'accord. C'est une question de loi provinciale. Mais le régime juridique des relations de travail de la construction a été mis en place dans les années 1970 en fonction de certains types de syndicats et de relations, et il a été légèrement modifié par la suite. Cela dit, il est démodé. Il y a un écart entre la politique et la réalité. Dans les faits, il y a divers joueurs du milieu de la main-d'oeuvre qui entrent en ligne de compte. La politique ne le reconnaît pas.

• (1730)

M. Jeff Watson: Alors le processus d'appels d'offres est anti-syndicats?

M. Brian Dijkema: Pas du tout.

M. Jeff Watson: Très bien.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Dijkema, monsieur Thompson et monsieur Buda, merci beaucoup d'être venus et d'avoir participé à notre étude. Nous vous en savons gré.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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