



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 068 • 1<sup>re</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 25 avril 2013**

**Président**

**M. Larry Miller**



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

Le jeudi 25 avril 2013

• (1545)

[Traduction]

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

Je vous souhaite la bienvenue, messieurs.

Monsieur Moist et monsieur Stoney, sans plus de cérémonie, je vous donne la parole pour au plus 10 minutes.

**M. Paul Moist (président national, Syndicat canadien de la fonction publique):** Merci. Monsieur le président, mesdames et messieurs.

Je m'appelle Paul Moist. Je suis le président du Syndicat canadien de la fonction publique. C'est avec grand plaisir que je me présente devant vous et que je prends quelques minutes pour vous parler d'infrastructures et de leur financement.

Nous travaillons aux côtés de la Fédération canadienne des municipalités. Nos membres employés dans les municipalités se comptent par dizaine de milliers et l'ensemble de nos membres atteint 600 000 salariés partout au Canada. J'ai eu le plaisir d'échanger un peu avec le gouvernement à l'occasion du Forum sur les infrastructures municipales organisé par la Fédération.

Aujourd'hui, je parlerai surtout des partenariats public-privé, ou PPP, en regard du financement des infrastructures. Disons que nous abordons la question sous l'angle des politiques publiques. Ce qui nous préoccupe le plus, ce sont les finances publiques et la prestation des services, mais nous ne mettons pas en question pour un instant le partenariat historique existant entre le secteur privé et le secteur public.

Vous tous connaissez bien le mode d'approvisionnement traditionnel et la procédure d'appel à la concurrence pour les marchés d'étude et les marchés de travaux. En général, cette procédure a bien servi le Canada pendant des décennies. Le secteur public est le bailleur de fonds habituellement, car il peut emprunter à un faible taux, et, au Canada, il offre généralement les services dans des structures bâties par le secteur privé.

Le nouveau paradigme que nous appliquons, qu'on a baptisé le PPP, ou partenariat public-privé, est marqué par la remise en question de beaucoup de fonctions différentes maintenant. Il continue d'être utilisé comme une sorte de financement au noir parfois et il est sujet à controverse dans bien des milieux. L'idée de réussir à dépenser plus et à bâtir plus d'infrastructures en dépit d'un faible apport personnel doit être soumise à un examen vraiment approfondi.

Dans notre exposé, au bas de la première page, nous parlons un peu de la situation au Royaume-Uni. Nous soulignons que le ministre actuel de la Santé du gouvernement britannique dit que leur propre version d'une initiative de financement public place le système de santé « au bord du gouffre financier ». Un des témoins qui sont parus devant le Comité permanent des opérations

gouvernementales et des prévisions budgétaires, M. Siemiatycki, a qualifié l'expérience britannique d'une sorte de « tour de magie ». Nous ne voulons pas reproduire cette expérience au Canada, du moins de l'avis du SCFP. Au Royaume-Uni, le passif pour ces initiatives atteint plus de 300 milliards de livres, ce qui correspond à près de 500 milliards de dollars canadiens, soit environ 20 000 \$ par famille britannique. Il incombe maintenant au régime public de faire face à un tel niveau d'endettement.

Par comparaison, le Canada est là où en était le Royaume-Uni avant que n'éclate la bulle des PPP. Notre exposition au risque est beaucoup moindre, mais j'ai envie de vous dire, monsieur le président, mesdames et messieurs, de bien regarder ce qui arrive autour de nous.

La semaine dernière, le vérificateur général de l'Ontario a déposé les résultats préliminaires de la vérification de l'usine à gaz de Mississauga. C'était une forme de PPP visant à desservir en énergie le sud de l'Ontario. La révocation du contrat coûtera près de quatre fois le coût réel de la construction de l'usine. Un taux d'intérêt de 14 p. 100 d'un fonds spéculatif basé aux États-Unis et dans les îles Caïmans. On n'est pas près de voir le fond du baril dans cette affaire. À mon avis, c'est ce qui a fait tomber le premier ministre de l'Ontario. C'est un PPP.

Au Québec, le vérificateur a constaté que le PPP conclu pour la construction du Centre universitaire de santé McGill est beaucoup plus coûteux que ne l'aurait été l'option publique. La vérification n'est pas terminée. Il y a deux ans à peine, le Conseil canadien pour les partenariats public-privé décernait la médaille d'or à ce projet pour la qualité de son financement. Aujourd'hui, l'ancien PDG du Centre fait l'objet d'un mandat d'arrestation. SNC-Lavalin est accusée de fraude en lien avec ce projet. Vous savez tous que la Banque mondiale, la semaine dernière, a décidé d'exclure SNC-Lavalin de sa liste de fournisseurs pour une période de 10 ans. Le gouvernement du Québec a indiqué qu'il n'y aurait pas d'autres hôpitaux construits selon la formule d'un PPP au Québec. L'histoire du Centre n'est pas terminée.

Le gouvernement conservateur du Royaume-Uni fait le nécessaire en vue de limiter les opérations et l'entretien dans le cadre de futurs PPP et d'accroître la transparence. Nous allons dans la direction opposée, PPP Canada déclarant en fait que les opérations et l'entretien doivent faire partie des PPP bénéficiaires d'un financement du Fonds PPP Canada.

• (1550)

Il y a un mois, j'ai eu une rencontre avec le maire de Regina. La municipalité fait une demande d'aide financière au Fonds PPP Canada, parce qu'on lui a dit que c'était le seul moyen d'obtenir un financement à hauteur de 25 p. 100 des travaux de 200 millions de dollars que nécessitera la construction d'une usine de traitement des eaux usées. Le maire a déclaré au *Leader-Post* de Regina que ce n'était pas là son option préférée, mais que c'était la seule façon d'obtenir de l'argent du gouvernement fédéral.

Les organes de PPP aux échelons fédéral et provincial — pas toutes les provinces, mais sûrement en Colombie-Britannique et au Nouveau-Brunswick — ont la tâche impossible de promouvoir les PPP et d'évaluer les PPP. Du coup, il y a un conflit d'intérêts. Je ne sais pas comment on peut faire les deux.

Nous savons, quand la vérité sort du sac et que la preuve en est faite, que l'hôpital de Brampton, construite en PPP, aurait dû être construit par le secteur privé, bien sûr, mais que le financement des travaux n'aurait pas dû être assuré par le secteur privé. Le vérificateur général de la province a appris à M. McGuinty, au moment où ce dernier est entré en fonction, je crois que c'est en 2004, la deuxième année de son mandat, que le gouvernement aurait pu épargner 200 millions de dollars en finançant lui-même la construction de l'hôpital, soit en appliquant la façon de faire traditionnelle.

Je veux qu'on comprenne bien qu'on ne remet pas en question qui doit construire ces ouvrages. La qualité des travaux ne fait aucun doute. Le respect des délais ne fait aucun doute.

M. McGuinty est devenu premier ministre en 2003, contestant un PPP couronné de succès sur lequel on a beaucoup écrit, et je parle de l'autoroute 407. C'est une bonne autoroute. Ça fonctionne très bien. Elle est bien construite. Elle a été terminée dans les délais. Ce fut un bon investissement pour certains. M. McGuinty était d'avis qu'un contrat de 99 ans représentait un investissement épouvantable pour les Ontariens. Il voulait, dans l'intérêt public, revoir cette clause des 99 ans. Il s'est adressé aux tribunaux pendant les six premiers mois de son entrée en fonction, pour se faire dire que le contrat était inattaquable du point de vue du consortium. C'est une très bonne autoroute, bien construite, construite dans les délais, et un très bon investissement pour certains, notamment les caisses de retraite. Mais est-ce que l'intérêt public prime, si on tient compte de l'argent versé par les citoyens de l'Ontario pour une autoroute que peu d'Ontariens emprunte?

En dernier lieu, monsieur le président — car le temps file —, le comité réfléchit à la question de la réduction de la bureaucratie en plus des PPP. Nous avons lu avec intérêt les observations du ministre Clément au sujet de la réduction de la réglementation et de allègement du fardeau pour les entreprises faisant affaire avec le gouvernement. Nous trouvons cela plutôt ironique, car le mouvement syndical, pour sa part, subit une bureaucratie encore plus tatillonne. Le projet de loi C-377, encore à l'étude au Sénat, ajoute une bureaucratie incroyable alors que la fonction publique fédérale subit des coupures.

Le coût de transaction initial des PPP, pour ce qui concerne la paperasserie, est plus de deux fois plus élevé que pour un approvisionnement traditionnel. Je sais que beaucoup de petites municipalités se sont plaintes à tous les ordres de gouvernement du fait qu'elles ne peuvent se permettre de faire concurrence, même pour soumissionner à un PPP. Elles n'en ont pas les moyens. Si la bureaucratie fait partie de vos préoccupations, vous en trouverez beaucoup en vous penchant simplement sur le processus de PPP.

Les administrations locales sont obligées de mettre de l'argent sur la table et elles sont responsables de ces services. Nous croyons qu'elles savent ce qui est le mieux. Certaines choisissent les PPP, d'autres pas. Certaines ont l'impression qu'elles n'ont pas le choix à l'heure actuelle.

Finalement, vous devez prendre en considération également l'augmentation des infrastructures dans le secteur privé — les investissements du secteur privé dans son propre secteur. Nous ne sommes pas compétents en la matière, mais à titre de chef syndical, j'assiste à la rencontre annuelle des présidents des syndicats avec le gouverneur de la Banque du Canada. Il se montre toujours intéressé à nous rencontrer. Nous lui avons posé des questions au sujet des commentaires qu'il a formulés plus tôt cette année relativement au peu d'empressement du secteur privé d'investir les plus de 500 milliards de dollars en capitaux qui dorment dans ses coffres, ni de moderniser l'équipement de ses usines. Certains ont reproché à M. Carney d'avoir fait ces remarques, mais nous croyons que le gouvernement actuel et ceux qui l'ont précédé ont tenté de créer un environnement favorable à la croissance des affaires au Canada, notamment en réduisant l'impôt des sociétés.

Quand les entreprises ont un coussin de centaines de millions de dollars et qu'il n'existe pas vraiment une stratégie de développement de la main-d'oeuvre au pays — ce qui se passe au pays soulève beaucoup de controverses, et notamment le programme de travailleurs temporaires étrangers —, nous pensons que les entreprises, quand nous améliorons leurs résultats, ont la responsabilité de réinvestir leurs profits au Canada. Nous sommes plutôt d'accord avec le gouverneur Carney. La plupart de nos observations ont visé les PPP.

• (1555)

Pour terminer, monsieur le président, il y a un intervenant qui n'a pas été en mesure de venir aujourd'hui et c'est le professeur John Loxley. Nous avons déposé sur le bureau du comité, dans les deux langues officielles, un travail commandé à ce dernier. Il s'agit d'un guide qui traite des questions que les municipalités devraient se poser en regard des PPP. Nous l'avons distribué à toutes les administrations locales au Canada et je vous le recommande. J'aurais aimé qu'il soit là. L'optimisation des ressources, le transfert du risque, l'illusion est quelquefois plus forte que la réalité.

Nous encourageons fortement le gouvernement du Manitoba à adopter une loi obligeant les décideurs à faire preuve de plus de transparence dès le début de la démarche décisionnelle.

**Le président:** Merci beaucoup. Votre temps est écoulé.

Monsieur Larose, vous avez sept minutes à votre disposition.

[Français]

**M. Jean-François Larose (Repentigny, NPD):** Merci, monsieur le président.

Je remercie également nos invités d'être ici avec nous aujourd'hui.

[Traduction]

**Le président:** Pardon, monsieur Larose.

J'avais en tête que vous veniez tous les deux de la même organisation, ce qui n'est pas le cas.

Monsieur Stoney, vous avez 10 minutes. Allez-y.

**M. Toby Heaps (président-directeur général et co-fondateur, Corporate Knights Inc.):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de m'accueillir. J'aurais une précision à apporter pour le compte rendu: je m'appelle Toby Heaps, je ne suis pas M. Stoney, malgré ce qui est inscrit sur mon porte-nom.

Je dirige un groupe qui s'appelle les Corporate Knights et je chapeaute les secteurs des médias, de la recherche en placements et les services de représentation. Nous avons pour mission de responsabiliser les marchés pour rendre le monde meilleur et nous nous spécialisons dans la quantification des incidences financières d'un secteur privé viable.

Du côté de la représentation, nous coordonnons le groupe Council for Clean Capitalism. Ce groupe formé de PDG se préoccupe essentiellement de combler les lacunes du marché pour permettre au Canada d'être une nation plus globalement prospère. Le groupe compte neuf PDG, et notamment ceux des compagnies suivantes: Catalyst Paper, The Co-operators Group, Hewlett-Packard Canada, Interface, Mountain Equipment Co-op, Teck Resources...

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Oui, monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Le nom du témoin n'apparaît pas à l'ordre du jour.

**Le président:** Monsieur Heaps, êtes-vous avec le Syndicat canadien de la fonction publique?

**M. Toby Heaps:** Je suis avec les Corporate Knights.

**Le président:** Qui?

**M. Toby Heaps:** Je suis avec les Corporate Knights, « knights » avec un k.

J'ai été invité par Rémi, le greffier.

**Le greffier du comité (M. Jean-François Pagé):** Oh! non! Vous êtes au mauvais endroit.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le greffier:** C'est au deuxième étage.

**M. Toby Heaps:** Bien! Ça m'a fait plaisir de faire votre connaissance.

Au revoir.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Eh bien! nous vous sommes reconnaissants d'être venus nous voir.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Monsieur, êtes-vous M. Stoney?

**Une voix:** C'est bien M. Stoney. Il est arrivé en retard, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Stoney, j'aurais aimé que vous vous fassiez entendre. Ça aurait évité que nous nous mettions tous les deux dans l'embarras.

Monsieur Stoney, si vous êtes prêt, vous avez 10 minutes.

**M. Christopher Stoney (professeur agrégé, École de politique et d'administration publiques, Université Carleton, à titre personnel):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de m'avoir invité. Je m'excuse pour le retard. Je croyais que la rencontre avait lieu dans les immeubles sur la Colline. Les quiproquos s'enchaînent. Malgré tout, tout est bien qui finit bien.

Je m'adresse à vous aujourd'hui à titre personnel. J'enseigne à l'École de politique et d'administration publiques de l'Université Carleton. J'ai également dirigé le Centre de recherche et de formation sur le milieu urbain, qui s'intéresse entre autres aux secteurs d'investissement dans les infrastructures, en particulier les infrastructures municipales, et évidemment, le lien entre cela et la

fonction du gouvernement fédéral. Nous nous occupons également des questions d'approvisionnement. J'ai vu qu'une partie des questions sur lesquelles se penche le comité auraient un rapport avec cela également et c'est pourquoi, si je peux me permettre, j'aimerais apporter ma contribution au débat sur la question.

Il y a peu de temps, un collègue et moi-même nous préparions à rédiger une étude sur ce sujet même de l'investissement dans les infrastructures, et en particulier sous l'angle de la fonction remplie par le gouvernement fédéral. Je n'ai pas eu le temps de coucher sur papier les éléments de mon argumentaire, mais il me fait plaisir de transmettre les points que j'ai réussi à réunir.

Voici une ou deux choses pour simplement clarifier les hypothèses.

Quand vient le temps de s'attaquer à la question de savoir quel est le meilleur moyen d'investir dans les infrastructures, il s'agit en fait de peser le pour et le contre de divers critères. Au nombre des critères que nous avons mis en lumière, il y a l'efficacité, la responsabilité, la transparence, l'autonomie et la flexibilité à l'échelon local, l'équité, la facilité à administrer, la viabilité financière — c'est-à-dire la stabilité de ce financement —, le risque de politisation, le risque d'éviction, par rapport certainement aux investissements du secteur privé, sans oublier la sensibilité aux facteurs environnementaux. Ce ne sont là qu'une partie des critères qu'on aborde quand on examine les infrastructures.

Pour ce qui est d'une définition, l'autre jour, j'ai écouté le débat. Une des questions posées a été la suivante: « Que voulez-vous dire par "infrastructure"? » En général, j'applique la définition suivante: les installations, les services et les immobilisations de base nécessaires pour assurer le bon fonctionnement d'une communauté ou société, par exemple, les systèmes de transport et de communication, les aqueducs et les lignes électriques, et les établissements publics tels que les écoles, les bureaux de poste et les prisons. Bien sûr, il existe d'autres définitions, lesquelles renvoient à d'autres choses en plus, mais il est certain que je n'engloberais pas, à cette étape, l'infrastructure sociale, l'infrastructure culturelle, voire les infrastructures sportives, ce genre de choses.

La première question qu'on nous a soumise concernait la réduction de la bureaucratie. Je crois que le problème auquel vous êtes confrontés dans ce cas et auquel nous sommes nous aussi confrontés, c'est que la bureaucratie pour l'un est la diligence raisonnable pour l'autre. Comme nous le savons tous, en ce moment même, nous en voyons la preuve à la Commission Charbonneau. La commandite et autres cas du genre sont encore frais à l'esprit dans la population. Il y a toujours, je crois, la préoccupation croissante d'en avoir pour son argent.

De plus, si nous voulons réfléchir sérieusement à la réduction de la bureaucratie, alors moi comme bien d'autres prétendons que le meilleur moyen d'y arriver consiste à vraiment décentraliser le système plutôt qu'à le centraliser, que ce soit à l'échelon provincial ou, dans le cas présent, à l'échelon fédéral. Je vais en parler dans mes recommandations, mais particulièrement en ce qui concerne les grandes villes, idéalement, je souhaiterais que le gouvernement fédéral accroisse l'espace fiscal accordé aux municipalités pour l'impôt sur le revenu, ou peut-être le partage des recettes fiscales. On réduirait ainsi les coûts de transaction — donc surveillance et audit — qui sont constatés dans tous les transferts entre gouvernements et administrations, et la responsabilité locale serait sans aucun doute accrue. On atténuerait ainsi, en un certain sens, la tendance à politiser le financement des infrastructures.

De plus, on réduirait la dépendance des municipalités à ce qu'on appelle quelquefois « les fonds gratuits » et à ce qui a été comparé récemment à une sorte de crack pour les administrations municipales. Elles n'arrêtaient pas d'aller trouver les gouvernements pour obtenir une dose de financement, mais l'effet est temporaire et se dissipe et la somme obtenue n'est jamais tout à fait suffisante. Donc, je pense vraiment que nous avons un problème avec cette culture de la dépendance entre administrations publiques.

• (1600)

Je sais que mon collègue a traité en profondeur des PPP; je vais donc consacrer un peu plus de temps à parler de la question de la politisation. Dans son rapport 2010, intitulé *The Changing Face of Infrastructure*, KPMG a affirmé que la politisation des dépenses incitatives causait un problème fondamental pour les programmes futurs et que, dans un sondage international récent de KPMG, les hauts fonctionnaires avaient caractérisé la tendance des gouvernements à envisager trop souvent les infrastructures sous l'angle politique, de principal obstacle à un investissement soutenu à long terme dans les infrastructures.

Voici une autre citation. Je vous en donne une seule de plus par Lafleur, laquelle, à mon avis, rend plutôt bien cette idée.

Au lieu d'essayer d'esquisser une stratégie des transports nationale, ce qui comportera inévitablement le choix des gagnants et des perdants, le gouvernement fédéral devrait transférer une capacité budgétaire. Car c'est bien le noeud du problème, après tout. On imagine mal le gouvernement fédéral plus qualifié que les élus municipaux pour prendre des décisions en matière d'infrastructure locale. Il peut cependant atténuer le manque de recettes auquel font face quasiment toutes les municipalités en versant à ces dernières le produit des taxes sur les carburants réparti selon le nombre d'habitants. Les villes auraient ainsi accès à une nouvelle source de revenus stable. La mesure mettrait ainsi fin aux accords de financement ponctuels hyper-politisés qui amènent souvent les municipalités à prendre de mauvaises décisions en matière de transports.

Je pense que le principal enjeu, c'est de déterminer l'ampleur des attributions que vous considérez possible et dans quelle mesure cette transformation est réaliste. Nous savons, bien sûr, que la Constitution pose problème, mais, d'un autre côté, les municipalités, comme vous le savez, se sont vues dépouillées de leur pouvoir d'imposition sur le revenu par le gouvernement fédéral, qui ne leur a jamais rendu. Ce pouvoir a été redonné aux provinces, mais pas aux municipalités. Je dirais que, si vous examinez sérieusement le coût de ces opérations, vous constaterez qu'ils sont considérables, en particulier s'il faut assurer la surveillance des travaux. En tant que position par défaut, je vous demanderais s'il est nécessaire que vous soyez dans cette position de bailleur de fonds et s'il vous est possible de décentraliser cette fonction ou de déléguer ces pouvoirs à l'échelon local. Les municipalités ont les outils nécessaires. Si elles en ont besoin d'autres, les options pourront être étudiées plus à fond.

En ce qui concerne les détails de la réduction de la bureaucratie, le problème est grave, je le sais, surtout pour les petits entrepreneurs qui ne sont pas en mesure de soumissionner à un trop grand nombre d'appels d'offres avant de connaître les résultats de concours auxquels ils participent. Les doléances dont j'entends parler ont trait plus particulièrement au grand nombre d'étapes de sélection et d'enquêtes exigées par plusieurs ministères. On en vient à se demander si ce n'est pas cet aspect qui pourrait être centralisé.

Lors de notre étude portant sur la taxe sur l'essence, ils ont également fait ressortir qu'il arrive pas mal souvent que le début des travaux soit retardé jusqu'à ce que le ministre ou le député soit disponible pour la première pelletée de terre ou la presse. Encore une fois, je crois que ces questions — la politisation et l'efficacité — doivent être étudiées en même temps. Quant à une plus grande concurrence, la première chose à examiner certainement, c'est la

notification d'un marché et peut-être le temps et l'information nécessaires pour que les entreprises sachent quel est l'état du marché.

Le deuxième enjeu soulevé concerne le dégroupage des contrats. Comme vous le savez, en particulier dans le cas des PPP, on a tendance à regrouper tout le fourbi, ce qui, dans une certaine mesure, rend le marché moins attrayant ou moins réalisable pour les petites entreprises, ce qui laisse la voie libre aux suspects habituels, soit quelques-uns des gros joueurs dans les infrastructures et en particulier les PPP à l'échelle internationale.

L'autre source de préoccupations, ce sont les contrats à compartiments, qui favorisent les titulaires pour le travail à venir. Pour ceux qui sont familiers avec cette formule, il y a ce qu'on appelle une entente-cadre, qui présente l'inconvénient de pouvoir servir de schéma orientant les choix contractuels à venir. Une entente-cadre ne s'intéresse pas habituellement aux modalités du contrat immédiat, mais à celles des autres contrats potentiels. Le schéma sert de barème à la préparation de futurs contrats.

• (1605)

Si c'est un enjeu, je crois qu'il a été soulevé au moins à l'échelon municipal.

**Le président:** Merci, votre temps est écoulé. Je suis certain que vous serez en mesure de compléter en réponse aux questions.

Sur ce, monsieur Larose, vous avez sept minutes à votre disposition.

[Français]

**M. Jean-François Larose:** Merci, monsieur le président.

Y a-t-il un autre témoin qui doit comparaître?

[Traduction]

Je blaguais.

[Français]

Je remercie nos invités de leur présence. Je suis très heureux de vous rencontrer.

J'ai eu le privilège de siéger au Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires. D'ailleurs, notre rapport est paru dernièrement. On a fait une recherche sur les PPP et je me rends compte que les mêmes questions reviennent. Malheureusement, les solutions que nous avons proposées n'ont pas été écoutées.

Un des points soulevés était la question de la transparence. On a aussi dit qu'il fallait considérer la solution des PPP parce qu'on manquait d'expertise. C'était un des points qui avaient été soulevés. Toutefois, si on va dans toutes les directions avec les PPP, on finit par perdre complètement notre expertise et on n'a plus aucun contrôle sur tout ce qui arrive sur le terrain.

Monsieur Moist, pourriez-vous nous parler un peu plus du Royaume-Uni? Je trouve cela intéressant parce qu'au Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires, on a fait des comparaisons. On a dit que les PPP, au Canada, étaient une chose complètement nouvelle, mais qu'on avait appris nos leçons et qu'on n'allait pas se trouver dans la même situation. Pourtant, j'ai l'impression que le Royaume-Uni est toujours utilisé comme exemple. Pouvez-vous nous en parler plus en détail?

• (1610)

[Traduction]

**M. Paul Moist:** Merci. Avec votre permission, monsieur le président, le Royaume-Uni est un exemple flagrant des conséquences que peuvent avoir le manque de transparence ou l'absence d'un débat public au départ. Quand on construit un hôpital sans avoir de quoi l'exploiter, que l'on soit un gouvernement provincial ou un gouvernement du Royaume-Uni, le seul moyen de baisser les coûts, c'est de fermer des services et supprimer des lits. Ainsi, la plupart des hôpitaux financés par des initiatives privées au Royaume-Uni fonctionnent en utilisant moins de 60 p. 100 de la superficie des locaux, faute de moyens.

Avec les frais de location qu'il faut verser au consortium, il ne reste pas d'argent pour gérer le système des soins de santé. Lorsqu'un ministre de la Santé conservateur affirme qu'on est au bord du gouffre financier et qu'il ne s'agit plus de conclure le genre d'ententes qui étaient de mise il y a une dizaine ou une quinzaine d'années, il y a sans doute une leçon à tirer de tout cela.

Une des personnes qui ont témoigné devant le Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires — j'ai du mal à prononcer son nom — Matti Siemiatycki, professeur de l'Université de Toronto, a affirmé que tout cela était un peu comme un mirage comptable. Cela s'est tellement avéré dans le monde entier depuis 2008 que si les gens vous préviennent que c'est trop compliqué pour que vous puissiez le comprendre, dites-vous bien que c'est le moment de poser davantage de questions.

**M. Jean-François Larose:** Nous finissons pour ainsi dire par nous retrouver dans une situation où je m'inquiète un peu de ce que nous réserve l'avenir. Je n'ai pas l'impression que nous soyons en train de poser les bonnes questions, et quand nous accueillons des témoins qui sonnent l'alarme en connaissance de cause, il n'y a rien qui se fait.

Si nous devons faire une projection en fonction du cheminement que nous suivons actuellement pour la formule PPP et de l'obligation que nous semblons imposer aux municipalités de suivre dans cette voie sans avoir leur mot à dire, quelle serait cette projection? Allons-nous tout droit vers la même bulle qui a éclaté au Royaume-Uni? Est-ce là l'impression qui prédomine?

**M. Paul Moist:** L'avenir nous le dira. J'estime que c'est une manière très imparfaite de composer avec... L'histoire du Canada consiste à éprouver la coopération gouvernementale. Il n'y aura pas de... constitutionnel, comme dit M. Stoney. Je ne vois pas de solution au grief très réel des municipalités. Nous n'avons que le loisir de coopérer les uns avec les autres, de conclure des ententes entre les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux pour bâtir l'infrastructure.

Ce que j'espère, c'est que nous n'allons pas assister à une répétition de ce qui s'est passé à Abbotsford en 2011. La localité avait besoin de 65 millions de dollars pour l'épuration des eaux. Le gouvernement fédéral pouvait fournir une partie de l'argent, à condition de le puiser à même le Fonds PPP Canada. La question a été débattue lors d'une élection et, en Colombie-Britannique, ce genre de question peut faire l'objet d'un plébiscite. La question posée aux habitants d'Abbotsford était: Voulez-vous une station d'épuration d'eau PPP? Et 75 p. 100 ont voté non. Ils se sont débarrassés du maire qui avait été reconduit dans ses fonctions pour un deuxième mandat. L'enjeu, c'était l'eau.

Ce n'est donc pas une bonne façon d'obtenir des infrastructures à Abbotsford. Il faut le soutien du gouvernement fédéral. Il faut le soutien du gouvernement de la Colombie-Britannique. Les maires avec lesquels nous avons parlé n'ont pas de principe idéologique à

exprimer à ce sujet, et ils sont assez enclins à envisager des formes de PPP. Il existe des formes de PPP au sujet desquelles le SCFP n'a rien à redire.

Il est tout à fait judicieux de marier la conception à la construction, au lieu d'avoir des entreprises distinctes, où l'une s'occupe de la conception, l'autre de la construction. C'est la définition même d'un PPP.

[Français]

**M. Jean-François Larose:** Les solutions qui ont été proposées dans le cadre du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires concernaient justement d'avoir une entité de vérification visant à s'assurer du déroulement en matière de contrats. Or nous parlons toujours de solutions.

Je vous remercie, monsieur Stoney. Malheureusement, vous n'étiez pas parmi nous au comité, mais je trouve que certains des points que vous avez soulevés sont intéressants. Ce sont des pistes de solution à considérer. En avez-vous d'autres à nous suggérer? C'est je crois ce que nous recherchons.

Nous ne sommes pas contre les PPP, mais nous nous rendons compte que des problèmes doivent être réglés dans ce domaine. Malheureusement, ceux-ci se répètent depuis plusieurs années. Beaucoup d'exemples à l'échelle du monde démontrent que ces problèmes existent bel et bien.

Monsieur Stoney, auriez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

[Traduction]

**M. Christopher Stoney:** Oui. Ma position à l'égard des PPP c'est qu'ils ne sont pas du tout mauvais au départ. J'estime que tout dépend des règles d'engagement. Si on peut avoir un cadre de travail pour que l'engagement se fasse avec un certain degré de transparence, ce serait un excellent début.

En regardant plus près de chez nous, nous avons récemment vécu la question du projet d'aménagement de Lansdowne où la participation du public avait beau être légitime, on y a coupé court pour aller de l'avant et confier l'initiative à un fournisseur unique, et ce, de manière tout à fait spontanée. Il me semble que si nous participons à des projets de ce genre, la méfiance à l'égard des PPP ne fera que persister. Il faut bien entendu un certain degré de confidentialité commerciale, mais nous sommes en train de souscrire à des ententes qui demeureront valables d'ici 20 ou 30 ans sans avoir à être renouvelées tous les quatre ans au terme de chaque cycle électoral. Il me coûte de croire que nous ayons permis qu'un projet comme celui de Lansdowne ait pu aller de l'avant dans la capitale d'un pays qui se veut parmi les meilleurs en termes de gouvernance. Et pourtant, nous avons permis que cela se produise.

Je cherchais une citation. C'est quelque chose que — si je peux le trouver. Il s'agit essentiellement de la banque d'investissement asiatique qui dit que sous aucun prétexte... C'est un conseil donné au Pakistan et à l'Afghanistan, soit qu'un partenariat public-privé ne doit sous aucun prétexte être confié à un fournisseur unique. Ce genre de partenariat est strictement interdit, or c'est exactement ce que nous avons permis qu'il arrive.

J'ai eu le bonheur de constater que de nombreux gouvernements provinciaux sont en train d'essayer de consolider ce cadre de travail afin que les PPP puisse être perçus comme fiables, transparents, etc. Côté législation, ils ont demandé une transparence claire et concise de la part des PPP et des responsabilités bien définies dans chaque situation. Plus particulièrement, ils ont demandé que les PPP effectuent une analyse détaillée des risques et de la rentabilité pour déterminer si une entente PPP fournit le meilleur rapport qualité-prix, une fois de plus, quelque chose qui n'a pas été fait ici dans cette ville.

Consulter le public avant de lancer l'appel d'offres, et non pas après. C'est là la clé. Désigner un tiers indépendant pour l'examen de l'appel d'offres et la surveillance du processus, afin de veiller à ce que les choses se déroulent de manière juste et équitable. Rendre du domaine public les conditions et modalités du contrat de PPP. Évidemment, nous ne devrions même pas avoir à mentionner ces choses, et cependant il le faut.

• (1615)

**Le président:** Je dois vous couper, monsieur Stoney. Le temps qui vous est alloué comprend la question et la réponse. J'ai été très généreux.

Monsieur Coderre, vous avez sept minutes.

**L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.):** Cela veut-il dire que vous allez être généreux avec moi aussi? Merci.

**Le président:** Je suis toujours généreux avec vous, monsieur le maire.

**L'hon. Denis Coderre:** J'en suis fort aise.

[Français]

Bonjour, messieurs.

[Traduction]

Monsieur Stoney, j'ai toujours des problèmes quand nous parlons de politiser les choses. Gouverner c'est choisir, cela fait partie de notre institution démocratique. Cela fait partie des responsabilités. J'aimerais savoir ce que vous en pensez, car d'une certaine manière, vous ne voulez pas dépendre du système, mais vous ne voulez pas non plus que le système dépende de vous. La question réside davantage dans le comportement des personnes plutôt que dans le système proprement dit. Si nous appliquons les freins et contrepoids qu'il faut — et c'est peut-être l'évidence même — n'est-ce donc pas ainsi que nous devrions travailler, au lieu de dire qu'il faut dépolitiser les choses. Si je m'adresse à ma circonscription, à ma ville ou à ma province pour leur faire voir l'importance d'avoir un pont, ce pont ne se construira pas de lui-même sans une volonté politique. Comment pouvez-vous faire la part des choses entre ce que vous avez dit et ce que je viens de dire?

**M. Christopher Stoney:** Je pense probablement que le cadre hybride de la taxe sur l'essence se rapproche assez de cela, car il permet un certain degré d'autonomie locale. Les autorités locales peuvent essentiellement décider, sous réserve de certaines limites, le genre de projets qu'elles souhaitent bâtir localement, au lieu de contourner les priorités locales, comme ce qui est arrivé lors du stimulus, il me semble. Nous savons que cette mesure d'incitation répondait à un ensemble de critères distincts. Je ne suis pas en train de critiquer cela. Mais je crois que le système de la taxe sur l'essence, si nous parlons de faire passer les fonds du fédéral vers le local, est en fait une maudite bonne politique. Ce qui est certain, c'est que les municipalités l'aiment bien. La surveillance est bonne et surtout, elle allège leur fardeau à présent qu'elle est en place.

Je ne vais pas tergiverser. Un des problèmes pour un gouvernement fédéral c'est de savoir comment nous pouvons obtenir notre capital politique de l'argent destiné à ces choses. Les gouvernements, si je ne m'abuse, doivent montrer de la valeur pour l'argent ou une présence autour de ces projets, mais je crois que cela est différent. La production d'affiches, la signalisation sont une chose légitime à faire d'après moi. Mais je crois qu'il faut s'arrêter en deçà d'une ingérence politique directe dans les priorités locales à financer. Je crois que c'est ce que je veux dire et ces gens aussi.

• (1620)

**L'hon. Denis Coderre:** C'est donc un genre de localisation: penser à l'échelle mondiale, agir à l'échelon local.

**M. Christopher Stoney:** Oui, je crois que c'est cela. Une fois que les conditions et modalités du financement sont précisées je ne crois pas que ces limites devraient être dépassées de manière indue politiquement...

**L'hon. Denis Coderre:** Dans ce cas-là, devrions-nous parler de cohérence? Nous n'avons pas nécessairement à décentraliser les choses tout le temps simplement parce que vous ne voulez pas créer tous ces petits royaumes, que vous ne pourrez pas du tout gouverner par la suite. Où se trouve l'équilibre?

**M. Christopher Stoney:** Une fois de plus, c'est une question de perspective. Selon ma propre optique, j'estime que le meilleur type de responsabilité est la responsabilité locale. J'ai beaucoup de mal à accepter la question de l'argent dépensé à titre gratuit, c'est-à-dire quand un ordre de gouvernement dépense de l'argent qu'il n'a pas obtenu de lui-même. Tous les problèmes d'attribution et de responsabilité partagée, ce sont les problèmes classiques auxquels nous sommes confrontés.

**L'hon. Denis Coderre:** Nous sommes donc d'accord pour dire qu'il nous faut davantage de diligence raisonnable, davantage de freins et contrepoids, et moins de paperasserie, bien entendu. Pouvons-nous y arriver avec des règlements intelligents?

**M. Christopher Stoney:** Oui, et une fois de plus, c'est là que la tension se fait sentir. L'efficacité et la vitesse à laquelle les choses se déroulent sont bien évidemment cruciales. Par « paperasserie » j'entends la bureaucratie qui n'ajoute que très peu au processus.

**L'hon. Denis Coderre:** Ou peut-être que c'est la main droite qui ne sait pas ce que fait la main gauche...

**M. Christopher Stoney:** ... ce que fait la main gauche. Mais laissez-moi reprendre l'exemple de Lansdowne, car je crois que tous les présents sont au courant. Le processus de Lansdowne a fait fi de la diligence raisonnable. Il s'est retourné contre ses propres politiques d'approvisionnement. Il a enfreint la loi qui avait été expressément formulée. Il s'est essentiellement agi d'un flagrant abus du système, et tout cela a été fait au nom de l'opportunisme face à des promoteurs qui menaçaient de renoncer au projet si la concurrence était invitée à participer. Voilà qui devrait sonner l'alarme. Je pense que c'est vraiment une erreur que de couper ce genre de diligence raisonnable.

**L'hon. Denis Coderre:** Monsieur Moist, en toute franchise, je trouve que ce que vous dites est un peu dogmatique. Croyez-vous que ce qui est public est bon et que ce qui est privé est mauvais, ou pouvons-nous suivre une approche pragmatique? La question n'est pas de savoir si le PPP est une mauvaise chose. La question est de savoir à qui vous faites affaire et si vous n'avez pas de freins et contrepoids. Mais, bien entendu, l'argent sort toujours de la même poche. Y a-t-il moyen de faire les choses de manière acceptable?

**M. Paul Moist:** Je ne crois pas que nous puissions être dogmatiques en parlant de ces choses. Le secteur privé construit les infrastructures du secteur public presque universellement partout au Canada. Il n'appartient pas au secteur public de construire un hôpital ou une autoroute. Les fonctionnaires ont une fonction de maintenance lorsqu'il s'agit de la voirie. Les travaux d'envergure sont exécutés par le secteur privé.

Le problème se pose quand nous essayons d'étirer la valeur du dollar. Nous avons un déficit de plusieurs milliards de dollars en termes d'infrastructure et nous voulons entreprendre davantage de projets, alors nous hypothéquons la dette. C'est là que je crois que les gouvernements, voire les gouvernements municipaux, deviennent un peu trop exubérants. Je crois que vous devez séparer les promoteurs des PPP d'une évaluation sobre et indépendante des PPP. Ils ne peuvent se retrouver dans le même bureau. Je ne suis pas en train d'affirmer que les gens ne sont pas honnêtes et qu'ils ne travaillent pas fort, mais vous devez faire la distinction entre ces fonctions.

Je crois que le Manitoba est en train de faire une bonne chose avec sa loi, qui n'est pas dogmatique. La loi exige une analyse objective indépendante au départ ainsi que la transparence. Il y a également une exigence visant une audience publique, élément qui était absent du projet Lansdowne.

• (1625)

**L'hon. Denis Coderre:** Messieurs, voici ma dernière question. Je sais qu'il me reste à peine 25 secondes. Pour les questions de politique publique, devrions-nous avoir des fonds dédiés au lieu de tout placer dans la même marmite? S'il s'agit de transport, la manière dont le gouvernement fédéral devrait agir en partenariat avec l'autre...

**M. Paul Moist:** Je ne vais pas parler pour la FCM, mais il semble qu'elle va envoyer des représentants, et je crois qu'ils vont dire que nous avons besoin d'un plan pour les transports, qu'il nous faut un certain nombre de projets différents... et tout cela ne sera pas dans une seule marmite. Je crois qu'ils ont particulièrement apprécié le fait qu'un ancien gouvernement fédéral les a exonérés de la TPS sur les achats, ensuite l'introduction de la taxe sur l'essence, et enfin l'indexation de cette taxe par le gouvernement actuel. Ce sont là des mesures progressives très positives.

Là où les choses commencent à mal tourner c'est lorsque les niveaux subordonnés du gouvernement se font donner l'ordre d'agir de telle ou telle façon, au pied de la lettre. C'est une décision qui doit être prise à l'échelon local, entre les résidents de Moncton et leur conseil.

**Le président:** Merci. Votre montre avance beaucoup plus lentement que celle de mon greffier.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Monsieur Poilievre, vous avez sept minutes.

**M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC):** Monsieur Moist, vous avez dit que certains régimes de retraite sont en train de profiter de la 407. Pouvez-vous en nommer un?

**M. Paul Moist:** Pas directement, non. Je sais que l'un des principaux investisseurs est un consortium espagnol, mais je serais surpris qu'il n'y ait pas de régime de pension qui investisse dans la 407. Il ne s'agira pas nécessairement d'un régime de retraite canadien.

**M. Pierre Poilievre:** Pourriez-vous nous donner une idée de l'investissement le plus important des régimes de retraite dans ce projet?

**M. Paul Moist:** Je serais surpris si le régime des enseignants n'avait pas ses propres intérêts en jeu, mais je ne saurais l'affirmer avec précision. Je ne suis pas en mesure d'en témoigner.

**M. Pierre Poilievre:** Le Régime de pensions du Canada?

**M. Paul Moist:** Oui.

**M. Pierre Poilievre:** Il détient 40 p. 100 de la 407 en ce moment. Par conséquent, 40 p. 100 des dividendes de cette autoroute appartiennent au Régime de pensions du Canada, mais je crois que votre organisme a demandé une expansion.

**M. Paul Moist:** Absolument.

**M. Pierre Poilievre:** Le Régime de pensions du Canada est également propriétaire de banques et de sociétés pétrolières lucratives partout au pays et compte sur les bénéfices de ces sociétés pour ses recettes. Bien entendu, ces bénéfices ne sont disponibles qu'après impôt, mais vous vous êtes prononcé aujourd'hui contre les réductions d'impôt pour les entreprises canadiennes.

Si le Régime de pensions du Canada ne devait pas profiter de la 407 et s'il ne devait pas profiter d'affaires comme les banques et les sociétés pétrolières, comment voulez-vous qu'il obtienne le rendement du capital investi dont il a besoin pour payer les prestations aux bénéficiaires?

**M. Paul Moist:** Monsieur le président, il pourrait y avoir conflit parmi ces initiatives publiques, car j'estime que c'est dans l'intérêt du Régime de pensions du Canada d'obtenir des taux de rendement et de distribuer des pensions aux Canadiens.

L'autre critère public, cependant, est le suivant: la 407 comporte-t-elle un intérêt pour les contribuables ontariens, qui sont en train d'en assurer la prise ferme pour 90 ou 99 ans? Je dirais 90. M. McGuinty s'est fait élire en affirmant qu'une fois qu'il serait premier ministre, il irait jusqu'au fond de la question et qu'il voulait que certains de ces bénéfices reviennent aux Ontariens. Les tribunaux lui ont dit d'oublier la chose.

Alors il peut s'agir d'une magnifique autoroute pour les investisseurs institutionnels tels le RPC. M. McGuinty, au moins une personne donc — et je suis d'accord avec lui à ce sujet — a pensé que c'était une mauvaise décision du gouvernement Harris pour les gens de l'Ontario. Il y a convergence de différentes questions d'ordre public ici.

**M. Pierre Poilievre:** La situation est tellement déplorable qu'il a élargi la décision et il est en train d'allonger la 407 en suivant le même modèle de PPP qui existait avant qu'il n'occupe le pouvoir.

En Colombie-Britannique, nous avons la Canada Line, qui est financée à un tiers par des investisseurs du secteur privé. L'un d'eux est également un régime de retraite. Il s'agit de la Caisse de dépôt. Nous avons donc des retraités québécois qui financent le transport public en Colombie-Britannique, alors que les gens de la Colombie-Britannique sont en train de payer des retombées aux retraités du Québec au moyen des tarifs perçus.

Je regrette, mais je ne vois pas tellement ce qu'il y a de mal à cela. Pourriez-vous me le dire?

**M. Paul Moist:** Du point de vue des investisseurs institutionnels ou des investisseurs des régimes de pensions, il pourrait n'y avoir rien de mal. Est-ce que c'est...

• (1630)

**M. Pierre Poilievre:** Mais du point de vue des voyageurs...?

**M. Paul Moist:** Est-ce que ce sont là de bonnes affaires pour la province de la Colombie-Britannique?

**M. Pierre Poilievre:** Selon le gouvernement de la Colombie-Britannique, le projet a coûté des dizaines de millions de dollars de moins que ce qui aurait été le cas dans le contexte d'un appel d'offres conventionnel. Le projet était prêt trois mois avant l'échéance prévue, il a respecté le budget et le nombre d'usagers a amplement dépassé les attentes. Alors j'ai toujours du mal à comprendre quel est le problème.

**M. Paul Moist:** Nous n'avons jamais vu les détails de cette affaire, et nous ne savons pas si c'est une bonne affaire dans l'intérêt des contribuables ou des citoyens de la Colombie-Britannique.

**M. Pierre Poilievre:** C'est le plus grand projet d'immobilisations de l'histoire de la Colombie-Britannique. Je n'ai rien entendu dire de négatif à propos de ce projet, mais si vous pouvez me signaler quelque chose, je ne demande pas mieux que de vous entendre.

Je crois que nous sommes tous d'accord pour dire que la raffinerie de gaz a été un projet futile. Je crois que même le gouvernement libéral provincial qui a pris la décision en conviendrait à ce stade-ci.

Pouvez-vous me dire quelle entité du secteur privé a causé la perte de 250 millions de dollars, et ce qu'elle a fait pour causer cela?

**M. Paul Moist:** Je ne suis pas au courant d'une entité du secteur privé qui aurait causé le débours de 200 millions de dollars. Ce sont les détails qui posent problème, et nous avons découvert que quelqu'un, au nom des habitants de l'Ontario a négocié pour que le secteur privé débourse jusqu'à 50 ou 60 millions de dollars. *Le Globe* a fait allusion à ces deux chiffres. Pour en finir avec cette affaire, nous en sommes à présent à 240 millions de dollars.

Ainsi, quelqu'un du milieu public, au nom des habitants de l'Ontario a négocié ce degré d'exposition au risque pour les citoyens de l'Ontario. Je crois qu'il en coûtera la carrière à quelqu'un.

**M. Pierre Poilievre:** Si le gouvernement devait faire appel à quelqu'un pour construire une usine, ne pensez-vous pas que l'entrepreneur chercherait à se faire indemniser si le gouvernement décidait inopinément de révoquer son propre contrat?

**M. Paul Moist:** Avec votre permission, monsieur le président, je suis négociateur de métier et je crois que le consortium privé a fait du bon travail en négociant pour lui-même dans ce cas, et le gouvernement de l'Ontario devra donner des explications aux Ontariens à un moment donné.

**M. Pierre Poilievre:** Vous ne pensez pas qu'il faudrait inculper le gouvernement qui a décidé en premier de bâtir l'usine et qui a ensuite changé d'avis après avoir conclu l'affaire?

**M. Paul Moist:** La politique de cela est bien établie. Je ne saurais vous contredire à ce chapitre.

**M. Pierre Poilievre:** Je crois qu'en tout et pour tout, il s'agit d'une question de politique. Ce que je veux dire, c'est que si les PPP sont un problème, en l'occurrence le PPP qui a causé le problème était public. C'est le gouvernement, et non pas le secteur privé, qui a pris la décision et s'est conduit d'une manière qui coûte de l'argent. Peut-être que vos arguments sont excellents pour préconiser moins de planification centrale pour les pouvoirs d'acquisition, plutôt que davantage de contrôle gouvernemental au niveau de la production.

**M. Paul Moist:** Avec votre permission, monsieur le président, je m'attends à ce que les gouvernements de tous les ordres se préoccupent des intérêts publics et ce n'est pas dans l'intérêt public que d'avoir un fournisseur unique ou un tel manque de transparence.

Mon collègue qui est assis derrière moi, notre économiste en chef, a témoigné devant l'autre comité qui s'est rencontré sur ce sujet. Des années après certains PPP, sept vérificateurs généraux en tout, y

compris le vérificateur général du Canada, ont affirmé qu'ils ne semblent pas avoir transféré beaucoup de risque et qu'ils ont fait des choix plus dispendieux.

Comprenez-moi bien. Il n'y a rien de mauvais avec le pont de la Confédération entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick. Il a été bien construit, et achevé à temps. Votre vérificateur général, et non pas le SFCP a affirmé que les travaux ont coûté 45 millions de dollars de plus que l'option publique. Les péages ont augmenté plus vite que ce que le gouvernement avait prédit, alors le problème se trouve au niveau des détails. Vos vérificateurs généraux sont en train de vous dire que le problème se trouve dans les détails.

**M. Pierre Poilievre:** La prochaine question s'adresse à M. Stoney. Vous avez parlé de la question de l'argent dépensé à titre gratuit et de votre préférence quant au transfert d'une marge fiscale aux municipalités. Mais les municipalités ne sont pas à court d'argent, elles ont une croissance spectaculaire en termes de recettes, probablement plus grande que tout autre ordre de gouvernement. Les recettes municipales ont augmenté de 71 p. 100 entre 2001 et 2011...

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Monsieur le président, il a largement dépassé ses sept minutes.

**Le président:** Oui, et votre collègue a dépassé neuf minutes.

Je vais le couper. J'essaie d'être généreux avec tout le monde.

**M. Pierre Poilievre:** ... et la croissance démographique et l'inflation combinées donnent 30 p. 100, avec des revenus qui continuent d'affluer vers les municipalités. Or, lorsqu'elles perçoivent ces recettes, elles demandent en plus un financement de contrepartie pour des projets particuliers.

Ne pensez-vous pas que, quels que soient la portion de l'assiette fiscale et les montants que l'on transfère aux autorités municipales, ces dernières vont les empocher et ensuite prétendre que le gouvernement fédéral leur verse un montant équivalent?

•(1635)

**Le président:** Votre temps est écoulé, mais je vais le laisser répondre.

**M. Christopher Stoney:** Je pense que vous avez parfaitement raison et que nous avons créé une culture d'assistanat. Il serait bon, selon moi, que les villes, en tout cas les grandes agglomérations, disposent de leurs propres mécanismes pour pouvoir percevoir l'impôt sur le revenu, car je crois qu'elles ont plus intérêt à miser sur l'augmentation de la richesse que sur l'imposition de la propriété. En fait, elles disposent des moyens permettant de lever les sommes nécessaires; cela dit, en tant que politicien, est-ce que vous ne préféreriez pas obtenir l'argent d'un autre palier de gouvernement, le laisser percevoir les impôts à votre place? C'est de l'argent obtenu à bon compte.

Cela ne veut pas dire, pour autant, que le gouvernement fédéral doive se plier à ces exigences. C'est comme avec un enfant capricieux, il suffit de leur répondre, désolé, vous allez devoir lever ces impôts vous-même.

**Le président:** Merci.

Monsieur Watson, vous disposez de sept minutes.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président. Merci, également, à nos témoins de comparaître aujourd'hui.

Commençons par vous, monsieur Moist. À la page 2 de votre exposé, vous citez l'expérience du Royaume-Uni et notamment son initiative de financement public. À la fin du premier paragraphe, vous concluez: « Le ministre de la Santé, un conservateur, a déclaré que cette initiative a contribué à mener le système de santé "au bord du gouffre financier." »

Pour autant que vous sachiez, est-ce que tous les fonds de fiducie sanitaires du Service de santé national britannique (NHS), qui sont plus de 60, sont « au bord du gouffre financier »?

**M. Paul Moist:** Monsieur le président, je ne crois pas qu'ils soient tous au bord du gouffre, mais je sais pertinemment qu'un grand nombre de ces nouveaux hôpitaux répondent au problème de la dette en fermant des services et en supprimant des lits, et c'est le cas pour la plupart d'entre eux.

**M. Jeff Watson:** En réalité, on dénombre un tiers de fonds de fiducie sanitaires qui ont du mal à honorer leurs paiements.

Peut-être qu'en lisant l'article plus attentivement, vous auriez vu que le ministre conservateur a, en fait, déclaré que certaines portions du système national de santé sont au bord du gouffre financier. Il en reste donc une quarantaine, dont un grand nombre ont été constitués dans le cadre de l'initiative de financement public, et ils ne sont pas au bord de la faillite. Est-ce donc cette initiative qui fait problème? Pouvons-nous conclure que, du fait de l'initiative de financement public, le système de santé est véritablement sur le point de s'effondrer?

S'il en reste un bon nombre qui s'en sortent bien financièrement... D'ailleurs, John Appleby, un économiste indépendant, a déclaré qu'un grand nombre d'hôpitaux restent « parfaitement sains financièrement parlant », et ce en dépit du fait qu'ils ont été créés dans le cadre de l'initiative de financement public.

Ne serait-il pas plus exact de dire que les raisons pour lesquelles les fonds de fiducie sanitaires britanniques connaissent des difficultés sont complexes, et ne sauraient être nécessairement ou de façon exclusive rattachées à l'initiative de financement public?

**M. Paul Moist:** Monsieur le président, cette déclaration est peut-être exacte, mais il reste que le montant global de l'endettement repose sur le gouvernement britannique, et c'est un montant considérable.

**M. Jeff Watson:** Je m'intéresse simplement à l'exactitude de votre déclaration, ou plutôt à son inexactitude.

**M. Paul Moist:** Tout de même, 300 milliards de dollars, cela fait beaucoup d'argent; or, c'est un déficit attribuable au système de santé, dont une bonne partie a été mise sur pied au moyen de l'initiative de financement public — mais pas tous, vous avez raison.

**M. Jeff Watson:** Soit dit en passant, le ministre conservateur que vous citez n'a pas dit, de façon spécifique, que la faute en revient à l'initiative de financement public. Je me reporte à la citation où il est question d'effondrement financier, et je vois qu'il a reproché au Parti travailliste d'avoir mené certains secteurs du système au bord de l'effondrement financier. Je vous cite un article du *Guardian*, qui traite de l'initiative de financement public au Royaume-Uni.

Je crois que l'on peut dire, statistiques à l'appui, que ce n'est pas l'initiative de financement public qui, en soi, est à l'origine du problème et qu'il y a un grand nombre d'hôpitaux qui ne sont pas au bord de la faillite.

Monsieur Moist, étant donné que l'une de vos réponses précédentes manquait quelque peu de clarté, je voudrais vous demander, de façon très précise, si vous avez connaissance d'un

modèle de partenariat public-privé qui donne de bons résultats et que vous recommanderiez?

**M. Paul Moist:** Comme l'a dit M. Stoney, il existe toute une gamme de définitions du partenariat public-privé, ou PPP. Il a donné lecture de l'une d'entre elles, qui consiste à fusionner la conception et la construction. Pour ma part, je ne suis pas un ingénieur, mais je crois en effet que c'est efficace, et que cela permet de réaliser des économies: le principe de la conception-construction-transfert est une forme de PPP.

Comme vous le constaterez, M. Loxley ne se contente pas de rhétorique dans son livre, il passe en revue un certain nombre de PPP différents, dont le partenariat historique qui consiste à séparer les marchés de conception et les marchés de construction. Une personne qui a comparu au nom de PPP Canada devant le comité précédent, je veux dire le Comité permanent sur les opérations et les prévisions budgétaires, a décrit l'éventail des PPP, en précisant qu'ils ne répondent pas aux besoins de tous les types d'infrastructures.

Le SCFP n'a rien contre le principe de la conception-construction-transfert; là où je crains que nous n'ayons des difficultés, c'est avec celui de la conception-construction-financement-exploitation et transfert dans 35 ans.

• (1640)

**M. Jeff Watson:** Vous avez effectivement déposé le livre de M. Loxley, lequel, si je ne me trompe, essaie de démontrer que les municipalités se sont entièrement retirées des PPP et s'en tiennent exclusivement aux modalités contractuelles traditionnelles, n'est-ce pas? C'est ce que je vois à la page 31 de son livre.

Est-ce également votre position?

**M. Paul Moist:** Non.

C'est peut-être la position de M. Loxley, mais je précise que sa prospection a porté sur la ville de Moncton, qui a opté pour un PPP en matière de traitement des eaux usées. Une société du secteur privé, que l'on n'avait pas sollicitée, a déclaré qu'elle pouvait effectuer le traitement des eaux usées de la ville à meilleur prix, mais le conseil municipal a refusé. C'est le genre de problèmes qu'on rencontre lorsqu'on s'adresse à un fournisseur unique.

Dans son livre, M. Loxley passe en revue toute une série de problèmes, et je crois qu'il le fait de façon très équitable et sans préjugé idéologique.

**M. Jeff Watson:** Notre gouvernement propose actuellement la création d'un nouvel ouvrage de liaison internationale entre Windsor et Detroit, sous forme de projet PPP de conception-construction-financement-exploitation-entretien.

Seriez-vous opposé à l'application de cette formule pour le projet?

**M. Paul Moist:** Non, je n'aurais aucune opposition de principe à ce projet, dont je ne sais d'ailleurs absolument rien.

Nous avons étudié un cas de construction de pont, un ouvrage beaucoup plus modeste et de construction remarquable, à Winnipeg. Cela ne posait aucun problème au SCFP, qu'il s'agisse d'emplois ou autres, mais, lorsque nous avons enfin obtenu les informations pertinentes quatre ans après la construction du pont, il est apparu que la ville de Winnipeg avait versé deux fois plus que si elle avait fait construire le pont avec appel d'offres et financement municipal, étant donné qu'elle pouvait emprunter à un taux inférieur de moitié à celui du secteur privé.

S'agissant du pont Windsor-Detroit, le diable ira se cacher dans les détails, mais j'évite d'entrer dans ce débat. Je recommande simplement de ne pas emprunter à un taux d'intérêt plus élevé que nécessaire.

**M. Jeff Watson:** Monsieur Stoney, j'espère que nous trouverons, dans un rapport comme celui-ci, une sorte de feuille de route contenant des mesures concrètes et réalistes permettant de réduire les entraves bureaucratiques.

Auriez-vous, sous une forme succincte, des recommandations à faire au gouvernement fédéral pour la mise en oeuvre de projets d'infrastructures, par exemple des recommandations nous permettant d'accélérer de façon marquée l'exécution de ces projets d'infrastructures sans porter atteinte à la diligence raisonnable?

**M. Christopher Stoney:** Je crois que tout dépend du contexte, et qu'il faut se demander: va-t-il y avoir, dans ce cas particulier, une surcharge au niveau de la surveillance, de la diligence raisonnable ou encore de l'imputabilité? Si tel n'est pas le cas, alors pourquoi ne pas externaliser?

Comme je l'ai dit, nous tendons parfois à nous laisser piéger, notamment avec les PPP, en comptant, disons, sur plus ou moins de transparence afin d'accélérer le processus, si bien que les choses tendent à se dérouler à huis clos.

Je ne crois pas que ce soit toujours le cas, et, à ce propos, il suffit de se tourner vers... c'est ce que la Banque d'investissement asiatique avait prédit dans son rapport, à savoir que le public commencerait à se méfier; et il y a effectivement un manque de confiance et une opposition envers les PPP, comme nous l'avons vu pour Lansdowne, avec en fin de compte, un ralentissement du processus.

S'agissant des étapes...

**M. Jeff Watson:** Ma question était d'ordre général et ne portait pas de façon spécifique sur les PPP mais sur n'importe quel programme d'infrastructure fédéral.

**Le président:** Votre temps de parole est écoulé.

Souhaitez-vous répondre très brièvement, monsieur Stoney?

**M. Christopher Stoney:** J'ai effectivement participé au programme d'allègement de la bureaucratie, et j'ai même rédigé un long rapport là-dessus, que je me ferai un plaisir de soumettre à nouveau à votre comité car certaines parties traitent directement de ce sujet.

•(1645)

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Sullivan, vous disposez de cinq minutes.

**M. Mike Sullivan:** Merci.

Monsieur Moist, vous nous avez donné tout à l'heure l'exemple de Regina lorsque vous avez évoqué l'élaboration de stratégies tournées vers l'infrastructure et le transport collectif. La partie d'en face n'a cessé de marteler qu'il ne faut pas imposer aux municipalités une façon d'opérer, et qu'elles doivent demeurer indépendantes. Or, vous nous avez dit que certaines municipalités se font précisément dicter la marche à suivre, et nous craignons donc qu'on ne les oblige à adopter le régime des PPP comme condition sine qua non d'obtention d'un financement.

Avez-vous quelque chose à ajouter là-dessus?

**M. Paul Moist:** Après avoir lu le *Leader-Post* de Regina, j'ai assisté ce printemps à notre congrès, où le nouveau maire a fait une intervention. Je suis donc allé me présenter et lui ai demandé s'il avait été bien cité dans le *Leader-Post*, à savoir que la formule le

général au plan des principes mais qu'ils avaient besoin de ces 25 p. 100 — 57 millions de dollars en d'autres termes. Il m'a dit qu'il n'avait pas été cité de façon erronée, que la question s'était posée avant la présentation du budget et que le Fonds PPP Canada était la seule source de financement disponible.

Je lui ai dit que la formule conception-construction-transfert était un PPP, ce à quoi il m'a répliqué: « Non, il fallait que ce soit conception-construction-financement-exploitation, avec transfert à la ville au bout de 35 ans. » Je lui ai fait observer qu'il n'était pas obligé d'accepter, et il m'a répondu qu'il n'avait pas eu le choix, car les citoyens de Regina attendaient de lui qu'il obtienne le financement fédéral.

Vous pouvez poser la question au maire de Regina: on lui a dit que la seule façon d'obtenir le financement consistait à accepter la formule conception-construction-financement-exploitation. Donc, pour la première fois dans l'histoire de Regina, une partie du système d'adduction d'eau sera exploitée par une entreprise privée, contrairement aux vœux du conseil municipal.

**M. Mike Sullivan:** Monsieur Stoney, vous avez parlé de choix injustifiés en matière de transports en commun, ou, pour vous citer plus exactement, de décisions inadéquates en matière de transports en commun. Nous avons connu ce genre de situation à Toronto, lorsque nous avons un peu tourné en rond sur la question de la construction du métro, et chacun y allait de son influence, les politiciens provinciaux, les politiciens municipaux, sans oublier les politiciens fédéraux qui mettaient eux aussi leur grain de sel.

Mon homologue d'en face a évoqué la question du service de transport Canada Line. Si je me souviens bien, Canada Line a récemment été condamnée pour avoir donné une rémunération insuffisante à ses employés, en l'occurrence des travailleurs en provenance du Costa Rica et de l'Équateur que l'on payait 3,50 \$ de l'heure pour construire la ligne. De ce côté-ci de la Chambre, nous ne voulons pas d'un PPP qui finit par payer ses employés le montant qui leur est dû au bout de 11 ans seulement, et encore les gens que l'on réussit à retrouver car il s'agit de travailleurs étrangers temporaires qui retournent dans leur pays. C'est uniquement grâce à l'action entreprise par l'un des syndicats qu'ils ont réussi à obtenir un règlement en faveur de ces personnes, pour un montant de plusieurs millions de dollars.

Ce que nous craignons, c'est que les PPP ne soient qu'une étiquette servant à recouvrir la réalité du travail sous-payé; or, nous ne sommes pas favorables à un recours au travail à bon marché qui ferait reculer le niveau de vie au Canada. Est-ce là la véritable signification de l'étiquette PPP?

Je pose ma question indifféremment à l'un ou l'autre d'entre vous.

**M. Paul Moist:** Cela se pourrait, et j'espère que non.

M. Loxley cite Larry Blain, l'ancien dirigeant de Partnerships BC. S'ils veulent obtenir des financements pour Partnerships BC — et ils ont contribué à la prise en compte de Canada Line —, ils doivent passer par la formule des PPP. C'est comme ça qu'ils se font financer, donc vous voyez qu'il n'y a pas de vérification indépendante et impartiale. Selon Larry Blain, les comparateurs avec le secteur public ne vous seront guère favorables, de toute façon, car en manipulant les taux d'actualisation et ce que l'on appelle le transfert des risques, on peut présenter le secteur public sous un jour défavorable et donner l'avantage au secteur privé.

Monsieur le président, je crois que pour aller au fond des choses il faudrait que les membres de votre comité se rendent au congrès de la Fédération canadienne des municipalités (FCM). Vous pourriez y rencontrer quelque 2 000 conseillers locaux et maires de municipalité, des gens venant de tout le pays. Nous y avons un stand, même si nous ne sommes pas bien importants, et nous y sommes tous les ans. C'est là que les gens viennent nous parler, et nous voyons bien que ces responsables politiques sont soumis à des pressions écrasantes lorsqu'il s'agit de l'entretien de leur ville ou de leur localité. C'est pourquoi ils sont à l'écoute des démarches en collaboration; ils ne veulent pas qu'on leur impose une manière de faire, même si bon nombre d'entre eux ont l'impression que c'est bel et bien le cas — et pas seulement à Regina, loin de là.

**M. Mike Sullivan:** Vous dites que la durée du contrat est de 35 ans à Regina, mais je vous rappelle que pour l'autoroute 407, c'était 99 ans. Je crois que, s'agissant de Canada Line avec SNC-Lavalin, la durée est de quelque chose comme 35 à 50 ans, et avec ça la transaction n'est pas transparente. En d'autres termes, personne ne sait quel sera le risque à supporter par le secteur public si l'on n'atteint pas le nombre prévu d'usagers. Je rappelle en effet qu'il y a une garantie portant sur le nombre d'usagers, et si ce dernier n'est pas atteint, les exploitants recevront un dédommagement de la part des pouvoirs publics, et ce pendant les 50 années du contrat.

À l'origine, la construction du lien air-rail à Toronto aurait dû être une opération entièrement privée, sans aucun investissement public, et M. Collette avait dit que l'on ne toucherait pas aux deniers publics. Eh bien, nous en sommes aujourd'hui à 2,5 milliards de fonds publics pour un système de transport où le taux d'occupation sera de 12 passagers par wagon sur le trajet aéroport-centre-ville. Voilà une drôle de façon de dépenser l'argent du contribuable sur ce qui, au départ, devait être une affaire purement privée, laquelle, aujourd'hui, n'est même pas un PPP.

• (1650)

**M. Paul Moist:** Le risque est invariablement supporté par la sphère publique. Par exemple, la ville de Hamilton s'est dégagée d'une transaction concernant le système de traitement des eaux usées. En 10 ans d'existence, le consortium contractant a changé trois fois de propriétaire, avant de mettre la clé sous la porte. Mais le conseil municipal de Hamilton ne peut pas, lui, interrompre le service de traitement des eaux usées et s'en aller. Alors, je vous le demande, qui est-ce qui fait les frais de l'affaire? Les citoyens de la bonne ville de Hamilton.

Je ne veux pas dire par là qu'il ne soit pas tout à fait acceptable que le secteur privé réalise des bénéfices en construisant des infrastructures, et cela a d'ailleurs été conforté par les précédents. Mais l'endettement hypothécaire n'est jamais une bonne chose, et Dieu sait que nous l'avons tous appris à nos dépens.

Il n'est pas normal que les paliers supérieurs de gouvernement dictent aux paliers inférieurs la façon dont ils doivent administrer les organismes publics dont ils ont la responsabilité.

**Le président:** Merci.

Monsieur Holder, vous avez cinq minutes.

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

Je commencerai par remercier nos témoins de leur comparution aujourd'hui.

J'ai ici des chiffres intéressants. Lorsqu'on songe au déficit lié à l'infrastructure publique dans l'ensemble du pays aujourd'hui, on sait bien que c'est un chiffre non négligeable. Je dispose, pour ma part,

du montant qui m'a été communiqué par la Bibliothèque du Parlement, mais j'aimerais vous demander, à l'un ou à l'autre, de me donner un chiffre estimatif.

Monsieur Stoney, connaissez-vous le chiffre? Je pourrais vous le donner, mais j'aimerais savoir si vous avez une idée de l'ordre de grandeur.

**M. Christopher Stoney:** Je crois que les derniers calculs ont donné un chiffre d'environ 140 milliards.

**M. Ed Holder:** Monsieur Moist, un chiffre estimatif?

**M. Paul Moist:** D'après la FCM, rien que pour l'endettement municipal et celui des transports, le chiffre est de 178 milliards.

**M. Ed Holder:** Eh bien, je crois que vous allez pouvoir donner une petite leçon à la Bibliothèque du Parlement, parce que selon leurs estimations, le déficit d'infrastructure se chiffre, au Canada, entre 44 et 125 milliards. Quoi qu'il en soit, c'est un chiffre encore une fois loin d'être négligeable, je crois que nous sommes tous d'accord là-dessus.

Si j'évoque ce déficit, c'est parce qu'on aimerait pouvoir penser que les budgets des municipalités sont équilibrés. Je me souviens que dans ma ville de London, en Ontario — qui est la 10<sup>e</sup> ville du Canada —, nous avons une crevasse dans un secteur central de la ville. Je vous parle d'une situation qui remonte déjà à quelques années, mais il semble que les travaux d'entretien nécessaires n'avaient pas été accomplis, et il s'agissait d'un gros chantier, si bien que la municipalité s'est mise à la recherche d'un financement complémentaire.

Cela m'a rappelé ce que disait, à l'époque, ma maman qui venait du Cap-Breton. Un jour, alors que j'avais du mal à joindre les deux bouts, je me suis adressé à elle et elle m'a répondu: il ne faut pas que, parce que tu planifies mal tes dépenses, je me retrouve moi en difficulté. Je me suis alors tourné vers mon père, mais il ne m'a pas aidé non plus.

Donc, lorsqu'on songe au déficit lié à l'infrastructure, on doit se demander si c'était vraiment inévitable. Je crois que nous savons tous à qui en revient la responsabilité.

Il y a une chose que je n'ai pas entendu évoquer, et c'est le rôle joué par les provinces dans tout cela. Les municipalités sont des créatures de la province, mais voilà que, pour une raison ou pour une autre, peut-être pour se faire valoir politiquement ou pour toute autre bonne raison, le gouvernement fédéral intervient, et du jour au lendemain il se retrouve avec le problème sur les bras, même s'il a ses propres responsabilités par ailleurs. J'aimerais comprendre pourquoi il en est ainsi.

Monsieur Moist, vous avez soulevé une question importante lorsque vous avez dit que c'est notre gouvernement qui a introduit la taxe sur l'essence, pour la doubler par la suite. En fait, vous avez dit qu'elle avait été indexée et c'est moi qui vous dis que nous l'avons doublée. Dans ma ville, cela représente 21 millions de dollars par an, et même si nous ne sommes ni Toronto ni Montréal, une somme de 21 millions indexés, ça n'est pas rien. Par conséquent, imaginons que ma ville de London se lance dans un projet de 100 millions de dollars, nous pourrions compter sur le fait que, pendant un certain nombre d'années, nous saurons d'où viendra l'argent.

Monsieur Moist, est-ce que le SCFP a pris position sur l'indexation de la taxe sur l'essence? Est-ce que c'est une bonne chose, une mauvaise chose, ou quelque chose d'autre?

•(1655)

**M. Paul Moist:** Oui, vous trouverez cela sur notre page Web, nous disons, en réponse au budget 2013, que c'est une bonne mesure prise par le gouvernement fédéral. Je rappelle que la taxe sur l'essence avait été, en fait, introduite par M. Martin.

**M. Ed Holder:** Je veux vous poser une question avec la plus grande clarté possible, car nous envisageons de pérenniser cette mesure. Pensez-vous que les fonds provenant de la taxe sur l'essence devraient être utilisés pour l'entretien du réseau d'égouts, par opposition à des projets de grande envergure? Avez-vous une opinion sur le sujet?

**M. Paul Moist:** Non, car il n'y a pas eu d'annonce publique à ce sujet.

Je pense que les maires et les conseillers municipaux du Canada tout entier apprécient cet argent libre de toute obligation, et M. Stoney est intervenu à ce propos.

Nous devons pouvoir nous en remettre aux autorités locales pour qu'elles prennent les bonnes décisions. Il n'y a pas de prescriptions en la matière, cela n'était pas non plus le cas dans le passé, et nous n'avons pas adopté de position là-dessus. Cela dit, nous avons salué les bonnes initiatives, notamment votre indexation, qui était une mesure prise à bon escient et pour laquelle il y a lieu de vous féliciter.

**M. Ed Holder:** En fait, j'ai fait un sondage auprès de mes commettants à travers mon bulletin courriel hebdomadaire, et la plupart d'entre eux pensent qu'il faut orienter ces fonds vers la réalisation de grands projets d'infrastructures. Voilà qui mérite d'être retenu.

Monsieur Stoney, qu'en pensez-vous? J'aimerais savoir si cette question vous touche particulièrement.

**M. Christopher Stoney:** En fait, j'ai bien l'impression qu'il s'agissait, initialement, d'investir cet argent dans une infrastructure verte, je veux dire des projets de développement durable, avec le Plan intégré pour la durabilité de la collectivité, etc. Lorsque nous avons enquêté sur la question dans l'ensemble du pays, nous avons constaté que plusieurs provinces étaient tout à fait disposées à se conformer aux dispositions de surveillance et à certaines autres conditions. Et certaines provinces en particulier, que je ne nommerai pas, ont complètement refusé de jouer le jeu, et elles se sont contentées d'empocher l'argent et de tourner les talons. De sorte que...

**M. Ed Holder:** Navré de vous interrompre, mais mon temps est sur le point d'expirer.

J'aimerais savoir ce que vous pensez sur la question, s'il vous plaît.

Quel doit être, selon vous, le rôle des provinces en matière de financement des infrastructures? J'aimerais tirer cela au clair.

**Le président:** Votre temps est expiré.

**M. Ed Holder:** Très bien, je m'en tiens là. Merci beaucoup.

**M. Christopher Stoney:** Les provinces doivent jouer un rôle de premier plan et je pense que c'est tout simplement une responsabilité qui leur incombe.

Lorsque le gouvernement fédéral essaie d'aménager l'assiette fiscale au profit des gouvernements provinciaux, et que ces derniers saisissent l'occasion à leur seul profit, je crois qu'il y a là un véritable problème.

**M. Ed Holder:** Merci beaucoup.

Voilà qui m'aide énormément.

**Le président:** Monsieur Holder, je reviens sur l'une de vos observations pour vous dire que nous avons appris aux nouvelles, aujourd'hui, que la ville d'Owen Sound a en fait dépassé la ville de London pour devenir la 10<sup>e</sup> ville du Canada...

**M. Ed Holder:** Owen Sound?

**Le président:** Navré de vous ramener à la réalité.

**M. Ed Holder:** Mon Dieu.

**Le président:** Monsieur Aubin, vous avez cinq minutes.

[Français]

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

Merci, chers invités, d'être avec nous cet après-midi. Les clarifications que vous apportez sont fort utiles. Cependant, j'ai toujours de grandes difficultés à établir mon raisonnement, soit du côté blanc ou du côté noir. J'aimerais donc revenir à la base en vous posant une question qui comporte deux volets.

M. Stoney, dans la définition que vous avez donnée au début de votre allocution, vous avez déjà exclu les programmes d'infrastructures en matière d'investissements culturels alors que les villes en réclament. Selon vous, serions-nous gagnants de financer une certaine catégorie de projets d'infrastructures par des partenariats publics-privés et une autre par des investissements publics?

Si tel est le cas, la réalité sera-t-elle la même si on parle d'une grande ville, comme Montréal ou une autre, par rapport à une plus petite municipalité? Je pose la question parce qu'on utilise des termes depuis tout à l'heure comme s'il s'agissait de lieux communs, alors que la population des municipalités au Canada varie entre 300 habitants et 3 millions d'habitants.

[Traduction]

**Dr Christopher Stoney:** Par l'intermédiaire de la présidence, merci. C'est une très bonne question.

Parmi les problèmes que nous avons rencontrés en étudiant la taxe sur l'essence pendant trois ans, dans cinq provinces, il y a les différents problèmes qui se posaient aux corporations municipales. Certaines nous ont dit qu'elles recevaient 300 types de financements différents, provinciaux, fédéraux et autres. Pour certaines des municipalités les plus petites, c'était un problème. Aussi, parce que c'était en réalité dirigé — là encore probablement pour des raisons politiques — vers les villes ou les collectivités les plus petites, certaines recevaient des chèques de 3 000 \$, ce qui ne va pas loin en matière d'infrastructures. Nous avons eu le sentiment que le plus rentable, c'était les projets d'infrastructures dans les grandes villes.

Dans quel cas un PPP serait-il utile? Certains secteurs s'y prêtent bien, les routes par exemple, parce que l'on peut y installer un péage et générer un revenu. Par rapport à d'autres secteurs, c'est assez consensuel.

Si je peux rapidement inverser la question, dans notre article nous avons mis en avant cinq secteurs qui ne sont pas adaptés à un partenariat public-privé. Si vous avez un contrat à fournisseur unique sans appel d'offre alors il ne faut pas l'envisager. Il me semble que cela va de soi, mais ça arrive parfois.

Par ailleurs je ne crois pas qu'il faille utiliser des partenariats public-privé lorsque l'espace public est concerné et que c'est très controversé. À l'évidence c'est le cas de Lansdowne ainsi que d'Eaton à Toronto. C'est dans ce cas que la participation du public est cruciale. Il ne s'intéressera peut-être pas à une route entre deux villes, mais il se sentira concerné par l'utilisation des terres publiques. Par conséquent, l'utilisation du secret commercial me paraît injuste.

Lorsque des conseillers sont financés par le partenaire privé du modèle de PPP proposé dans l'accord, cela me semble aller contre la notion même de bonne gouvernance. Enfin, l'impression donnée est choquante. Lorsque la capacité municipale est insuffisante, très souvent au niveau municipal mais aussi provincial et fédéral, les gens se font embobiner par de grosses sociétés internationales qui ont des juristes spécialisés dans ce type de contrat.

Enfin, et c'est important, il y a le sport. Je ne crois pas qu'il faille mêler PPP et sport. Le sport a tendance à être trop émotionnel, cela domine les enjeux autour du sport, au contraire d'une véritable analyse coût-bénéfice.

• (1700)

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

Monsieur Moist, aimeriez-vous émettre une opinion sur cette même question?

[Traduction]

**M. Paul Moist:** Je vous conseille vivement la lecture des travaux du M. Loxley. Il décrit des types de PPP, donne des exemples de dimensionnements, et apporte une réponse détaillée à la question de M. Holder concernant le déficit infrastructurel du Canada. De plus, 5 pages de son rapport, qui en compte 35, sont consacrées à l'énumération de 6 questions précises qu'il faut poser aux conseillers municipaux, l'une d'elles portant sur le transfert de risques et la compréhension de la rentabilité des économies supposées qui sont indiquées.

Cela a été écrit pour les élus, pas pour moi. En tant que décideur, si vous ne comprenez pas la réponse à ces questions, vous devez approfondir. C'est la transparence dont les décideurs ont besoin, ils doivent s'assurer que la rentabilité est réelle, que le risque ne porte pas sur le secteur public, nous entrons dans une phase où l'on hypothèque la dette et il serait plus économique...

Je crois que le public est en mesure de comprendre le débat sur la dette et la réparation des infrastructures. Mais n'hypothéquez pas la dette en pensant que vous pourrez entreprendre davantage de projets plus rapidement, car les généraux de tout le pays ont dit que l'on ne peut pas déduire cela de son bilan. C'est une dépense.

**Le président:** Merci.

Monsieur Toet, vous avez cinq minutes.

**M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être parmi nous.

Monsieur Stoney, je voudrais parler d'une ou deux autres notions que vous avez évoquées lors de vos remarques préliminaires et qui m'ont à la fois intéressé et intrigué. Vous avez évoqué la notion de centralisation et de décentralisation. Beaucoup de voix s'élèvent pour exiger une stratégie nationale sur le transport en commun, pour à peu près tout ce qui est imaginable. Vous avez évoqué succinctement l'idée que les administrations municipales et les villes devraient avoir la capacité de prendre leurs propres décisions concernant leurs priorités et leurs besoins. Pourriez-vous développer?

• (1705)

**M. Christopher Stoney:** Encore une fois c'est un principe de subsidiarité, comme le disent les Européens, les gens sur le terrain comprennent les situations locales. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas besoin, pour certains projets, d'une supervision et d'une intervention fédérale. Pour en revenir à la construction de voies de chemin de fer, de ponts interprovinciaux et de ce genre de chose, il

est évidemment logique d'avoir une réflexion à l'échelle nationale. Pas forcément en mettant de l'argent sur la table sur la base d'un projet, mais je crois que le gouvernement fédéral doit jouer un rôle. Si le gouvernement n'y pense pas déjà, nous devrions penser à ce que nous allons faire lorsque la prochaine relance sera nécessaire. Y a-t-il des connexions à haute vitesse que nous puissions mettre en place entre différentes villes?

**M. Lawrence Toet:** Vous parlez de connecteurs et de ce genre de chose...

**M. Christopher Stoney:** En effet.

**M. Lawrence Toet:** ... mais je parle de villes auxquelles on dit que c'est leur argent et qu'elles doivent le dépenser sur ceci ou cela. Vous disiez en réalité que leurs priorités peuvent être très variables d'une région à l'autre. Notre pays est vaste et les conditions climatiques sont très diverses, les situations sont donc variées. C'est une chose à garder à l'esprit, merci de l'avoir souligné.

Je voudrais corriger quelque peu l'idée selon laquelle le gouvernement, lorsqu'il finance des infrastructures, impose les projets à réaliser. Je sais qu'au Manitoba, nous collaborons étroitement avec la province et la ville pour nous assurer que leurs priorités sont prises en compte. Nous ne sommes pas toujours d'accord avec leurs priorités. En tant qu'habitant de la région, je n'approuve pas vraiment l'utilisation de ce financement, mais ils ont leurs priorités et nous leur donnons l'autonomie nécessaire. Il me semble que ce que vous avancez est inexact.

Vous avez parlé de fractionner ces contrats afin que des entreprises de toutes tailles puissent être en concurrence. À l'évidence vous pensez qu'il est nécessaire que tout le monde soit en mesure de signer ces contrats. Y a-t-il selon vous des contrats pour lesquels certains types d'entreprises devraient être exclus du processus de soumission? Dans la mesure où l'entreprise serait en mesure d'effectuer le travail, évidemment. Existe-t-il d'autres raisons d'après vous?

**M. Christopher Stoney:** On voit parfois des conflits d'intérêts, mais je ne crois pas que c'est à cela que vous songez. Si une ou deux entreprises détiennent de fait un quasi-monopole sur les contrats, est-ce anticoncurrentiel? Devrait-on instaurer un seuil et dire qu'une entreprise ne peut avoir plus de 50 p. 100 d'un contrat et que les 50 p. 100 restants doivent être ouverts à d'autres entreprises? Il me semble que la relation devient complaisante lorsqu'il y a des entrepreneurs majeurs. Dans cette ville deux ou trois grosses entreprises obtiennent au moins 80 p. 100 des marchés. Peut-être qu'elles offrent les meilleures conditions, mais il me semble qu'il y a là une part de connivence et je m'interroge quelquefois sur l'authenticité de la compétition. Donc je crois que nous devons l'envisager. Je sais que l'Europe le fait.

**M. Lawrence Toet:** Je peux vous donner un exemple. Au Manitoba, il s'est créé des regroupements d'entreprises constitués de petites entreprises du bâtiment. Ces regroupements auront soumis pour certain de ces contrats. Ils ont été exclus, on leur a dit qu'ils ne pouvaient faire une offre pour certaines raisons. Raisons qui n'ont rien à voir avec leurs qualités, ni leurs compétences, ni leur capacité à jouer le jeu de la concurrence sur un pied d'égalité. À vrai dire ils n'ont même pas le droit d'annoncer leur prix, alors personne ne le connaît.

Ne trouvez-vous pas que c'est une curieuse manière de favoriser la compétitivité et d'utiliser au mieux les financements publics?

**M. Christopher Stoney:** Si. Je suis totalement pour la concurrence. C'est dans l'intérêt public d'avoir un processus de mise en concurrence. Il en faudrait beaucoup pour me convaincre du contraire.

J'ai mentionné les contrats-cadres c'est l'une de leurs caractéristiques, ils empêchent les entreprises qui ne sont pas présentes au stade initial de participer plus tard, lorsque les choses ont pu changer. C'est l'un des dangers des contrats-cadres.

**Le président:** Votre temps de parole est terminé.

MM. Larose et Sullivan partagent leur temps de parole.

Vous avez cinq minutes.

• (1710)

**M. Jean-François Larose:** Merci monsieur le président.

Je veux commencer par m'excuser auprès de M. Stoney pour avoir écorché son nom en le citant tout à l'heure, ce n'était pas intentionnel. Je suis navré.

**M. Christopher Stoney:** Quelqu'un a tenté de m'imiter tout à l'heure.

[Français]

**M. Jean-François Larose:** Je voudrais commencer en disant que j'ai entendu un peu plus tôt la position du gouvernement et je dois avouer que j'ai eu un petit mal de coeur.

Lorsque je siégeais au Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires, il avait au moins la décence de dire qu'il y avait effectivement un problème par rapport à l'étude et que les PPP n'étaient pas applicables en toutes circonstances. Aujourd'hui, j'entends dire que ce n'est pas le cas. Peu importe les conséquences, il y a des gens qui en profitent et c'est correct de faire des PPP.

On a parlé du Royaume-Uni, où il y a des conséquences en ce qui a trait à la dette et aux services dans les hôpitaux. Je vois des drapeaux rouges. Bientôt, le pont Champlain sera construit au Québec. Il y a aussi eu la construction de la A-25. Je pense qu'à un moment donné, il faut faire un peu attention à la position qui est adoptée.

Quand le gouvernement impose sa volonté en précisant qu'une somme d'argent sera octroyée aux transferts à condition que ce soit des PPP et qu'il n'a même pas la prétention et l'ouverture requises pour faire face aux problèmes, cela entraîne des conséquences.

Dans ma municipalité, en ce qui a trait aux infrastructures, on parle de millions de dollars et les gens n'ont pas les moyens de procéder à cette modification. Maintenant, on nous dit qu'on peut avoir l'argent et qu'il n'y a pas de problème en autant qu'on fasse des PPP, et ce, peu importe les conséquences puisqu'on n'est même pas regardant à cet égard. Il y a un problème. De notre côté, on est en faveur des PPP, mais on a besoin d'une évolution. Tant mieux si notre société peut évoluer.

Je me demande si les témoins ont de brefs commentaires à formuler au sujet des conséquences.

[Traduction]

**M. Paul Moist:** Très rapidement, par l'intermédiaire de la présidence, le député mentionne le Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires. J'ai lu les recommandations du comité et je peux vous dire que si le professeur Loxley était là, il serait d'accord avec bon nombre d'entre elles. Elles disaient: « Le calcul des primes de risques doit être étayé par des chiffres vérifiables basés sur des données empiriques pour les projets PPP fédéraux. »

Ce sont les recommandations du comité.

J'en citerais encore une:

En outre, le comité recommande que la méthodologie de l'étude de rentabilité pour les projets PPP fédéraux soit immédiatement disponible et précise, et que des informations complètes soient toujours disponibles concernant le détail des calculs de rentabilité.

Le professeur Loxley exhorte les municipalités à se soumettre aux mêmes exigences. Le comité a fait du bon travail. Ces recommandations — je sais que nous aimerions en ajouter d'autres qui ne s'y trouvent pas — sont précieuses et devraient être intégrées aux recommandations de notre comité.

[Français]

**M. Jean-François Larose:** Merci.

[Traduction]

**M. Christopher Stoney:** Par l'intermédiaire de la présidence, c'est une excellente question et une très bonne remarque.

Idéologiquement, je ne suis ni pour ni contre les partenariats public-privé. Si dans un cas précis ils constituent un meilleur outil, pour répartir les coûts, ou pour toute autre raison, je suis pour que le gouvernement apporte des financements. Je reviens à l'idée que le gouvernement est aussi l'autorité de réglementation. Il faut une autorité de réglementation pour ces contrats. Dans l'affaire Lansdowne, il n'y a pas eu d'étude de rentabilité.

[Français]

**M. Jean-François Larose:** Merci.

[Traduction]

**M. Mike Sullivan:** Le véritable titre de cette étude est comment faire plus avec l'argent destiné aux infrastructures, grâce à la concurrence. Je voudrais revenir au titre de l'étude et suggérer l'idée que si nous créons un système qui impose un PPP et tout ce qui s'en suit, comme seule possibilité de mener à bien un projet, alors nous diminuons la concurrence. Car nous n'avons plus à notre disposition, pour concevoir et mener à bien la construction, la totalité des partenaires potentiels, c'est ce qu'est le secteur privé, qui en a la capacité.

Nous diminuons la concurrence en créant ce monstre mythologique nommé PPP qui prendra en charge la conception, la construction, le fonctionnement et la maintenance. Tous les partenaires potentiels ne sont pas capables d'assurer le fonctionnement et la maintenance. Est-ce que cela ne réduit pas de fait la concurrence, au détriment du prix?

**M. Paul Moist:** Je dirais rapidement que la question de M. Toet concernant le fractionnement ou le non fractionnement était excellente.

Voici un exemple en Alberta, qui n'a rien à voir avec le gouvernement fédéral. Le gouvernement de l'Alberta a dit vouloir construire un ensemble de 10 écoles dans le cadre d'un PPP. Un monsieur est venu me voir à la convention de la FCM. Il dirige une petite entreprise du bâtiment à Lethbridge, et il a déjà construit des écoles. Il ne peut pas soumissionner pour 10 écoles, car il ne peut pas en construire 10. Il sait construire des écoles et dirige une entreprise du bâtiment. Il n'a pas de lien syndical car il est venu à la table du SCFP. Il est très en colère parce que le gouvernement de l'Alberta a groupé la construction des 10 écoles et l'a mis hors jeu. Il aurait pu construire les deux écoles dont ils ont besoin à Lethbridge.

C'est une conséquence involontaire. Je suppose que si le gouvernement de l'Alberta était présent, il dirait: « Eh bien, ça sera moins cher. C'est mieux. Nous devons financer ces écoles et le PPP est la solution. » Ils n'ont pas lu le rapport de l'auditeur général de Nouvelle-Écosse à ce sujet.

Je dirais que dans ce cas, il y a moins de concurrence pour la construction des écoles en Alberta. Ce n'est dans l'intérêt de personne. Nous avons une responsabilité collective, nous devons soutenir les entrepreneurs locaux qui dirigent de petites entreprises du bâtiment.

• (1715)

**Le président:** Merci, monsieur Moist.

Tout à l'heure, vers le milieu de séance, une question portait sur les raffineries. Vous avez fait un commentaire disant que cela lui avait probablement coûté son poste.

Aux fins de clarification, je déteste être présomptueux mais vous parliez bien de l'ancien premier ministre McGuinty?

**M. Paul Moist:** C'est exact.

Le vendredi précédent le lundi de sa surprenante démission, ou de sa déclaration d'intention, le deuxième ensemble de documents rédigés a été présenté. Il y avait 20 000 pages.

**Le président:** Je connais toute cette histoire.

Je voulais simplement clarifier le propos.

**M. Paul Moist:** C'est bien de lui que je parlais.

**Le président:** Monsieur Holder.

**M. Ed Holder:** Merci monsieur le président.

Merci encore de me donner l'occasion de m'exprimer.

Tandis que vous parliez, monsieur Moist, j'essayais de me faire une idée du contenu du livre de M. Loxley.

Il y a clairement un point de vue, je lui accorde cette qualité. L'écriture est assez intéressante. C'est destiné aux politiciens municipaux, comme vous l'avez indiqué. Il donne des conseils et des mises en garde... Je crois que tout politicien doit être méfiant.

C'est intéressant. Je ne sais pas à quel point c'est objectif. Pour être franc, je l'ai simplement survolé, mais je vais le lire d'un oeil plus critique.

**Le président:** Monsieur Holder, les cloches retentissent.

Je vous laisse terminer votre question, puis je crois que nous devons partir.

**M. Ed Holder:** J'avais deux questions, mais tant pis.

Vous avez parlé de l'affaire de la raffinerie. J'allais dire qu'il ne faut pas confondre mauvaise politique et mauvaise gestion dans toute cette affaire. Il se pourrait bien que cela ait coûté son poste au premier ministre ainsi qu'à d'autres, et c'est tragique.

Ma question s'adresse à M. Stoney. Vous dites que vous êtes un pragmatique et je vous crois sur parole. J'aimerais savoir: quand d'après vous est-il valable de mettre en place des PPP?

J'en ai terminé, monsieur le président. Merci.

**M. Christopher Stoney:** En gros, je crois que c'est valable lorsqu'ils remplissent les conditions de l'étude de rentabilité. S'il est démontré que c'est nettement moins cher qu'en interne ou par rapport au service public, alors il faut envisager un PPP.

Comme je l'ai dit, il faut aussi qu'ils ne contreviennent pas aux conditions que j'ai mentionnées tout à l'heure. En particulier si c'est un fournisseur unique, on ne devrait jamais plus refaire ce choix. C'est votre tâche, c'est à ce stade que les conseillers entrent en jeu et les provinces doivent réguler ces choses-là. Nous savons qu'il leur faut un certain niveau de secret commercial, mais il faut que cela soit encadré par une bonne gouvernance, sinon le public ne l'acceptera pas.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Stoney, monsieur Moist.

Avec les témoins d'aujourd'hui, c'est la première fois que nous assistons à cela.

Merci de votre présence.

Bonne fin de semaine à tous.

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>