



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des finances

FINA • NUMÉRO 005 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 12 février 2009

Président

M. James Rajotte

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des finances

Le jeudi 12 février 2009

• (0900)

[Traduction]

Le président (M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC)): Il s'agit de la cinquième réunion du Comité permanent des finances au cours de la deuxième session de la 40^e législature.

Nous accueillons ce matin le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude des priorités financières du gouvernement fédéral.

Nous tiendrons deux séances aujourd'hui. De 9 heures à 10 heures, nous entendrons l'honorable John Baird.

Bienvenue, monsieur le ministre. On m'informe que vous êtes accompagné ce matin de trois collaborateurs que je vous demanderai de présenter lorsque vous ferez votre déclaration préliminaire.

Monsieur le ministre, je sais que des députés de tous les coins du pays ont beaucoup de questions à vous poser sur le programme d'infrastructure. Il va sans dire que c'est un élément important de la loi de mise en oeuvre du budget dont discute actuellement la Chambre. Je vous demande de vous en tenir à une déclaration préliminaire d'au plus 10 minutes. Les députés auront ensuite entre 45 et 50 minutes pour vous poser des questions.

Veillez commencer. Bienvenue devant le Comité.

[Français]

L'hon. John Baird (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): Merci beaucoup, monsieur le président. C'est un grand plaisir pour moi d'être ici.

[Traduction]

Je me réjouissais de comparaître devant le Comité des finances pour deux grandes raisons: premièrement, parce que je n'ai jamais comparu devant un comité que vous dirigiez — avec beaucoup de compétences, dois-je ajouter —; et deuxièmement, j'ai beaucoup d'admiration et de respect, et même un peu d'affection, pour le porte-parole en matière de finance de l'opposition officielle. Lorsque j'ai reçu votre invitation à comparaître, je me suis dit que ce serait une excellente occasion pour lui de me poser des questions et d'engager un dialogue avec moi. Comme ce n'est pas moi qui suis le ministre des Finances, il ne me fait pas cet honneur à la Chambre des communes. Comme j'ai beaucoup de respect pour lui, je me réjouis à l'idée de répondre à ses questions fort pertinentes et d'être ainsi à même de juger par moi-même combien il s'acquitte avec brio de sa tâche de porte-parole en matière de finance de l'opposition officielle.

Donc, merci d'être ici monsieur McCallum.

J'ai préparé une déclaration, mais je me suis dit que je pourrais peut-être tout simplement parler des dépenses en infrastructure.

Je crois qu'il va sans dire que notre pays est confronté à la même incertitude économique que tous les autres pays du monde. En effet, le Canada n'a pas été épargné. Tous les dirigeants du G20 s'entendent

pour reconnaître la nécessité d'importantes mesures de stimulation de l'économie. Notre gouvernement a commencé à mettre en oeuvre de telles mesures en 2008 en consentant d'importantes réductions d'impôt. Nous avons aussi alors fait d'importants investissements dans l'infrastructure, mais nous sommes conscients qu'il nous faut les accroître. Nous attachons beaucoup d'importance aux projets d'infrastructure. Nous ne pensons pas qu'ils vont à eux seuls régler le problème auquel nous faisons face, mais nous pensons qu'ils contribueront beaucoup à relancer l'économie canadienne. Voilà pourquoi nous investissons de façon déterminée dans l'infrastructure.

Nos gouvernements successifs ont appris que dans une fédération comme le Canada, il est essentiel que le gouvernement fédéral collabore avec les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi qu'avec les municipalités de tout le pays. Cela n'est pas facile et cela exige aussi du temps.

Le gouvernement précédent et notre gouvernement ont mis sur pied des programmes et ont souvent pris un an ou même trois ans — et cela a été le cas du programme d'infrastructure précédent annoncé en 2003 — à négocier des accords cadres avec chaque province en vue de la mise en oeuvre des projets. Les grands projets, en particulier, exigent du temps. À titre d'exemple, nous avons établi un partenariat dynamique avec la Ville de Toronto en vue du prolongement de la ligne de métro Spadina. La TTC ne peut pas se permettre d'entreprendre de longs travaux d'ingénierie et de conception ainsi que de longues évaluations environnementales avant que le gouvernement fédéral lui fournisse des fonds tout simplement parce qu'elle n'a pas la marge de manoeuvre financière voulue pour cela.

Nous devons aplanir de nombreuses difficultés de nature réglementaire et législative et nous devons aussi suivre de nombreux processus. Lorsque le premier ministre m'a demandé d'accepter le poste qu'il m'a offert, il m'a notamment confié comme mandat d'accélérer le processus parce que je crois qu'aucun palier de gouvernement — que ce soit provincial, territorial ou municipal — n'est satisfait de la rapidité avec laquelle les programmes d'infrastructure ont été mis en oeuvre au cours des 25 dernières années.

Nous consentons des investissements records dans l'infrastructure. L'un des moyens auxquels nous recourons à cette fin, c'est le transfert direct aux municipalités de la taxe sur l'essence. Nous avons pérennisé ce transfert dans le budget de l'an dernier et ces fonds sont envoyés deux fois l'an aux municipalités de tout le pays, parfois par l'entremise des gouvernements provinciaux et parfois par l'entremise des associations de municipalités, selon la région du pays. Ce transfert est très important tout comme le remboursement de la TPS qui est une autre source d'aide financière sur laquelle les municipalités peuvent compter à long terme. Cette aide financière est gérée par le ministère du Revenu national.

Voilà les deux formes que prend la majorité des dépenses d'infrastructure. Tant qu'aux accords cadres, nous mettons trop de temps à les négocier avec les provinces. Ce sont des mécanismes trop lents et trop bureaucratiques. En me confiant le poste que j'occupe, le premier ministre m'a demandé non seulement de travailler avec mes collaborateurs, mais de parler aussi avec les représentants de toutes les provinces, de tous les territoires et de toutes les municipalités du pays. La majorité de ces discussions ont eu lieu en décembre et quelques-unes, en janvier.

J'ai demandé à toutes les provinces et à tous les territoires quels étaient, à leur avis, les obstacles à la mise en oeuvre rapide de projets d'infrastructure. Mes collaborateurs et moi avons pris bonne note de ce qui nous a été dit. Nous avons examiné le travail accompli par divers comités de la Chambre des communes. La Fédération canadienne des municipalités ainsi que l'Association of Municipalities of Ontario nous ont également fait part de leur avis. Nous avons invité les dirigeants municipaux à participer aux réunions portant sur les projets d'infrastructure, et nous croyons que c'est ce qui a fait la force du processus.

Le gouvernement fédéral propose un plan comportant cinq points qui vise à accélérer la mise en oeuvre des projets. Nous allons proposer des modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables. Presque tous les intervenants se sont entendus pour dire qu'il nous fallait régler ce problème. L'un des premiers ministres provinciaux nous a dit qu'il s'agissait du plus grand tueur d'emplois dans sa province, et nous pensons qu'il a raison. Il y a eu consensus auprès des dirigeants provinciaux et territoriaux pour réclamer des changements à cette loi. Ces changements figurent dans le projet de loi de mise en oeuvre du budget. Ce qui l'explique, c'est qu'ils constituent une partie importante de notre plan économique national et que leur adoption s'impose d'urgence.

● (0905)

Nous avons examiné la question de la réforme réglementaire. Chaque province et territoire auxquels nous nous sommes adressés a demandé si nous avions vraiment besoin de jusqu'à quatre types d'évaluations environnementales. Nous devons protéger l'environnement et nous le faisons de différentes façons.

J'ai appris avec intérêt que dans le cadre du programme d'infrastructure dont notre gouvernement a hérité — et cela s'appliquera jusqu'à ce qu'il soit modifié — la grande majorité des évaluations environnementales qui ont lieu aujourd'hui se font sans la participation du gouvernement fédéral. Nous pouvons donner au titre de l'infrastructure quelque 20 milliards de dollars par l'entremise du transfert direct de la taxe sur l'essence et du remboursement de la TPS, mais il n'est absolument pas nécessaire qu'une évaluation environnementale dirigée par le gouvernement fédéral ait lieu. Cette évaluation n'est pas non plus nécessaire pour que la province ait accès à du financement de base au titre de l'infrastructure.

Nous avons discuté de ces questions avec tous les premiers ministres provinciaux. J'ai parlé avec des premiers ministres dont les convictions environnementales suscitent beaucoup de respect comme Gary Doer, Gordon Campbell et, en particulier, Dalton McGuinty. Je leur ai demandé s'il ne serait pas possible d'avoir un seul processus d'évaluation environnementale? Le problème actuel, c'est qu'un projet d'infrastructure prêt à être mis en oeuvre ne peut pas aller de l'avant faute de fonds. Or, dès lors que le gouvernement fédéral contribue un seul dollar à ce projet, une évaluation environnementale fédérale complète doit avoir lieu. La mise en oeuvre du projet peut donc être retardée de 18 à 24 mois, en dépit du fait que le projet peut avoir fait l'objet d'une évaluation

environnementale complète menée par un autre palier de gouvernement.

Nous proposons donc des changements législatifs qui permettront d'accélérer la mise en oeuvre de projets d'infrastructure au cours des deux prochaines années. Cette décision découle des consultations que nous avons menées. Elles reflètent également la taille des défis économiques auxquels nous sommes confrontés.

Mon collègue le ministre des Pêches et moi allons aussi proposer des changements à la Loi sur les pêches dans le but de simplifier le processus d'examen des projets. Nous cherchons également de quelle façon nous pourrions tenir des consultations directes avec les premières nations. On ne peut évidemment pas comparer la construction d'une route de 300 kilomètres au simple repavage d'une route au coût de 25 000 \$.

Enfin, nous essayons de voir comment nous pouvons simplifier également le processus bureaucratique ainsi que les tracasseries administratives. Wayne Wouters, le secrétaire du Conseil du Trésor, aurait prononcé dernièrement un discours dans lequel il a parlé de la véritable toile de règles qu'ont constituée les gouvernements successifs. Chaque fois qu'un scandale a secoué un gouvernement conservateur ou libéral dans ce pays, nous avons ajouté une nouvelle couche de règles, à tel point que nous suffoquons maintenant sous ces règles.

Aucune des règles que nous avons créées dans le cadre de la Loi fédérale sur la responsabilité n'était utile, mais lorsque j'étais président du Conseil du Trésor, j'ai confié à Frances Lankin, maintenant l'honorable Frances Lankin, la tâche de diriger un groupe de travail constitué de spécialistes qui serait chargé d'examiner cette toile de règles. Il s'agissait pour ce groupe de voir comment assujettir les organismes sans but lucratif en particulier à des mesures de responsabilisation réelles en ce qui touche l'utilisation faite des subventions et des contributions sans pourtant les faire crouler sous des tonnes de papier chaque année. Le groupe de travail a présenté des recommandations intéressantes à Infrastructure Canada qui les étudie actuellement.

Nous sommes résolus à faire notre part pour que les investissements d'infrastructure portent fruit. Tout est trop lent pour l'instant. Il s'écoule souvent trop de temps entre le moment où nous annonçons l'approbation d'un projet et le moment où les travaux débutent vraiment.

Enfin, j'aimerais souligner l'excellence des pratiques de gestion financière adoptées par le gouvernement précédent dont M. McCallum faisait partie. Nous ne débloquons pas deux millions de dollars pour mettre en oeuvre un projet qui n'est pas prêt.

Ainsi, Infrastructure Canada est très fier d'appuyer le projet de prolongement de la ligne de métro Spadina. Nous avons annoncé notre participation à ce projet il y a deux ans. Nous n'avons pas avancé la somme complète que nous devons avancer parce que le projet n'était pas prêt à aller de l'avant. Les travaux vont débuter sous peu.

Nous avons aussi assuré les municipalités et les provinces que nous réglerions les factures qui nous sont envoyées dans un délai de 30 jours. Si des avances sont nécessaires à la réalisation d'un projet, nous examinerons les demandes en ce sens le plus rapidement possible.

Voilà, monsieur le président, un aperçu de la situation telle qu'elle se présente. J'ai en particulier hâte de répondre aux questions que me posera inévitablement mon collègue le député de Markham—Unionville auquel je porte le plus grand respect.

●(0910)

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Baird.

Malgré les propos dithyrambiques que vous teniez à l'égard de M. McCallum et en dépit du grand respect que vous lui manifestez, c'est M. Kennedy qui va poser la première question.

Des Voix: Oh, oh!

Le président: Monsieur Kennedy, vous avez sept minutes.

M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.): Vous vous montrez beaucoup plus indulgent qu'il y a quelques jours ou que lorsque vous siégiez au niveau provincial.

Je voudrais que nous reprenions là où nous en étions au Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités parce que je suis certain, monsieur le ministre, que vous n'avez pas alors eu suffisamment de temps pour répondre de façon complète aux questions.

Il y a quelques jours, Infrastructure Canada publiait un rapport d'évaluation auquel vous avez apposé votre signature. Le rapport comporte également une très bonne photo de vous. Vous reconnaissez essentiellement dans ce rapport que votre ministère n'est pas parvenu à dépenser un seul des fonds qui lui avaient été alloués en 2007-2008. Votre ministère s'est vu attribuer 899 millions de dollars dans le cadre de cinq programmes, mais il n'a pu dépenser que 4 p. 100 de cette somme l'an dernier. On peut dire que les palabres ont été longues. Vous avez parlé avec beaucoup d'intervenants et vous nous parlez à nous aujourd'hui. Je me demande cependant si vous pouvez nous fournir davantage de précisions.

Pourriez-vous nous dire quelles sont les mesures précises que vous allez prendre et surtout combien d'argent vous allez pouvoir dépenser cette année? Combien d'argent comptez-vous dépenser? Si l'on en juge par ce dernier bilan... Vous admettez que peu importe les difficultés susceptibles de s'être posées, le résultat de 4 p. 100 n'est pas très reluisant. C'est le bulletin de notes que vous avez vous-même signé. Aucun engagement financier n'a été pris à l'égard du Fonds Chantiers Canada et pas un seul sou n'a été dépensé. Des fonds ont été engagés dans le cadre de tout un ensemble de programmes, dont des programmes liés au contrôle frontalier et aux P3, mais comme on le voit dans le rapport, pas un seul sou n'a été dépensé.

Il nous faut savoir tout ce que vous comptez faire pour que la situation change. Pourriez-vous donc nous fournir des précisions à cet égard étant donné qu'il s'agit des mêmes programmes qui n'ont pas donné de résultat jusqu'ici.

L'hon. John Baird: Je me suis d'abord penché sur ce qui avait été fait jusqu'ici. Sur quelle année porte le rapport dont vous venez de parler?

M. Gerard Kennedy: Il s'agit du rapport d'évaluation qu'Infrastructure Canada faisait paraître cette semaine. Il vise l'exercice financier 2007-2008 et traite de tous les programmes. Le rapport porte votre signature, monsieur le ministre. On y lit que vous êtes prêt à ce qu'on évalue les résultats de votre ministère en fonction de ce qui figure dans ce rapport. Le rapport montre clairement, monsieur le ministre, que toutes ces initiatives conservatrices — en fait sauf les 40 millions de dollars appartenant à l'un des fonds, soit celui pour la porte d'accès du Pacifique — ,soit les 1,9 milliard de dollars restants, sont des initiatives du gouvernement précédent. Il importe donc vraiment que nous sachions comment vous allez changer la situation. Vous nous convaincriez également de votre

bonne foi en nous expliquant comment vous êtes certain que l'argent sera dépensé au cours de l'exercice financier courant.

●(0915)

L'hon. John Baird: Vous avez dit que le rapport avait été publié cette semaine, mais qu'il portait sur l'exercice financier 2007-2008. Comme vous le savez, je n'occupais pas alors ce poste. J'étais cependant ministre et je sais par conséquent quels sont les défis auxquels nous avons été confrontés ces dernières années.

Vous avez parlé du programme d'infrastructure précédent, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, dont on peut dire, je crois, qu'il a été bien accueilli par les provinces et les territoires à tous les égards. La mise en oeuvre de ce programme a été annoncée dans le budget 2001. Pas un seul dollar n'avait encore été dépensé en 2003 parce que nous avons dû négocier des ententes de contribution et des accords-cadres avec chaque province et chaque territoire.

Je vais vous dire exactement ce que nous avons fait, car comme vous, la situation ne me satisfait pas. Il nous faut agir rapidement en cette période d'incertitude économique. Voici exactement comment les nouveaux programmes que nous proposons dans le budget vont être mis en oeuvre.

Parlons d'abord du fonds de stimulation de 4 milliards de dollars. Cet argent pourra être investi immédiatement parce que nous n'aurons pas à négocier des ententes de contribution et des accords-cadres avec les provinces et les territoires. Il ne sera pas non plus nécessaire de mener des évaluations environnementales fédérales distinctes...

M. Gerard Kennedy: Comme j'ai eu la chance hier de participer à une séance d'information organisée par votre ministère qui portait sur ce que vous avez appelé un plan en cinq points, peut-être pourrais-je vous poser une question un peu plus précise. Le dernier budget propose de réduire la taille du Fonds Chantiers Canada. Je crois que c'est ce fonds qui nous intéresse. Combien d'argent allez-vous débloquer cette année? Qu'est-ce que votre gouvernement et vous allez changer? Voilà le bilan de votre gouvernement et je voudrais attirer l'attention sur ce bilan si on ne l'a pas déjà vu. La couverture du rapport est ornée d'une très belle photo du ministre. La photo date peut-être de l'époque où vous étiez ministre provincial, mais c'est une bonne photo. Cette photo indique que vous reconnaissez qu'il s'agit de votre bilan.

Pourriez-vous donc nous dire aujourd'hui combien d'argent vous comptez dépenser cette année? Le gouvernement a demandé davantage d'argent dans le Budget supplémentaire. Pourriez-vous nous indiquer exactement quelles sommes vont être débloquées pour chaque programme? Pour le seul Fonds Chantiers Canada, vous avez remis 2 milliards de dollars au Trésor au cours des deux dernières années. Je me suis trompé, il s'agissait de 1,5 milliard de dollars pour le Fonds Chantiers Canada et de plus de 2 milliards de dollars au total. La somme de 1,5 milliard de dollars avait été affectée et 2 milliards de dollars ont été remis au Trésor parce qu'ils n'avaient pas été utilisés. Nous devons savoir ce qu'il en est. Le Comité essaie de savoir si vous pouvez vraiment stimuler l'économie même en ne parvenant pas à débloquer l'argent.

L'hon. John Baird: Si j'ai bien compté, vous avez posé 11 questions.

M. Gerard Kennedy: Une seule importe. Combien d'argent allez-vous dépenser cette année?

L'hon. John Baird: Si une seule importe, posez-en une seule.

M. Gerard Kennedy: Combien d'argent dépenserez-vous cette année, monsieur le ministre? Pourriez-vous citer un chiffre dans votre réponse.

L'hon. John Baird: Vous avez fait diverses allégations auxquelles j'aimerais répliquer.

La dernière allégation que vous ayez faite, c'est que 1,5 milliard de dollars ont été remis au Trésor parce qu'ils n'avaient pas été dépensés. Je suis heureux de vous dire que le Trésor a réaffecté tout cet argent, de sorte que pas un seul dollar n'a été perdu. Nous avons pu conserver chaque dollar.

Le fait que les projets mettent tant de temps à démarrer ne me plaît pas. Nous ne sommes pas les seuls en cause parce que ce n'est habituellement pas nous qui menons les travaux. En fait ce n'est jamais nous.

Quant à la question précise de savoir ce que nous allons changer...

M. Gerard Kennedy: Cette année. Je regrette, mais j'essaie simplement...

L'hon. John Baird: Lorsque vous parlez de cette année, comme c'est le Comité des finances qui examine le Budget, je présume que vous voulez dire...

M. Gerard Kennedy: Si je ne m'abuse, c'est le Budget supplémentaire pour cette année.

L'hon. John Baird: Vous vous contredisez. Vous parlez du « Budget de cette année » et aussi « de l'avenir ».

Je vais vous expliquer ce que nous allons faire à partir de maintenant. Nous avons un plan d'action en cinq points. Nous avons étudié chacune des règles bureaucratiques du ministère.

Le premier ministre McGuinty a participé à la réunion des premiers ministres. Il nous a remis, au premier ministre et à moi, une analyse de rentabilisation volumineuse sur le prolongement de la ligne de métro Spadina. Je lui ai demandé pourquoi il agissait ainsi puisque ce n'est pas un domaine de responsabilité fédérale. Les transports publics relèvent des municipalités et des gouvernements provinciaux. Il a attiré mon attention sur une exigence qui posait des difficultés, et je lui ai dit que nous l'éliminerions pour accélérer le processus décisionnel.

Compte tenu du fait qu'il ne sera pas nécessaire de conclure des accords-cadres avec les provinces — tâche qui a exigé par le passé beaucoup de travail de notre part — et compte tenu du plan en cinq points que nous avons mis en place, nous sommes convaincus de pouvoir dépenser en entier les 4 milliards de dollars qui ont été affectés dans le Budget et sur lequel le Comité doit se pencher.

Comme l'exige le Parlement, je me réjouis que trois occasions distinctes me soient données de rendre des comptes sur ces investissements.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Kennedy. Je regrette, votre temps de parole est épuisé.

Monsieur Laforest.

• (0920)

[Français]

M. Jean-Yves Laforest (Saint-Maurice—Champlain, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le ministre.

L'hon. John Baird: Bonjour.

M. Jean-Yves Laforest: Monsieur le ministre, cette semaine, votre collègue du Québec Mme Verner a annoncé des investissements pour la réfection du système d'aqueduc de la ville de Shannon, en lien avec le fait que l'armée canadienne a l'entière responsabilité de la contamination des eaux par ce système d'aqueduc.

De quel fonds proviendra l'argent qui y sera investi entièrement par le fédéral? Cela touchera-t-il les programmes d'infrastructure, nouveaux ou anciens? Au fond, la question est de savoir si cela va pénaliser d'autres municipalités qui auraient d'autres projets. Va-t-on prendre dans une enveloppe globale consacrée aux infrastructures le montant de quelque 13 millions de dollars?

[Traduction]

L'hon. John Baird: En vertu de l'entente-cadre que nous avons avec la province de Québec, les conditions sont un peu différentes — comme c'est le cas pour toutes ces ententes. Selon l'entente avec le Québec, le gouvernement provincial doit proposer un projet. Il est évident que dans ce cas le financement ne peut pas venir du Fonds Chantiers Canada; le financement viendra du Trésor.

Je crois, comme Mme Verner a fait valoir, le fédéral devait prendre des mesures au nom des gens de Shannon. Comme le projet n'a pas été proposé par la province, il n'est pas admissible en vertu de l'entente-cadre. Je respecte la compétence provinciale. Nous avons fait une demande, auprès de la ministre Normandeau, je pense, pour obtenir l'approbation nécessaire du conseil des ministres du Québec. La loi provinciale exige le consentement pour les partenaires municipaux. Je respecte cette exigence. Mais manifestement, le financement ne peut pas venir du Fonds Chantiers Canada; il viendra du Trésor.

[Français]

M. Jean-Yves Laforest: Cela ne proviendra ni de Chantiers Canada ni des autres fonds que vous avez annoncés dans le dernier budget?

[Traduction]

L'hon. John Baird: On ne peut pas financer le projet à même le Fonds Chantiers Canada, car ce Fonds exige que le gouvernement québécois propose le projet en question.

Nous devons examiner les diverses autorisations de programme dans d'autres initiatives pour déterminer d'où viendra le financement. À mon avis, la population de Shannon ne devrait pas se trouver obligée d'attendre. Comme ancien ministre de l'Environnement, j'accorde énormément d'importance à l'eau propre. Le conseil des ministres a décidé de fournir des appuis par d'autres moyens que le Fonds Chantiers Canada pour ce projet. Le financement viendra du Trésor.

[Français]

M. Jean-Yves Laforest: Il ne faut pas, afin de ne pas pénaliser d'autres municipalités, que des projets qui pourraient être financés à même les fonds alloués à l'infrastructure pour le Québec soient pris à même cela. Vous me dites que c'est vraiment un financement à part.

[Traduction]

L'hon. John Baird: Le financement est tout à fait distinct. Il ne vient pas de Chantiers Canada, parce que nous ne pouvons pas financer ce projet en vertu du Fonds Chantiers Canada. À mon avis, en vertu de cette initiative, le gouvernement québécois doit proposer un projet; donc, il n'est pas admissible au Québec. Je demanderais que les fonds viennent du Trésor.

[Français]

M. Jean-Yves Laforest: Vous avez parlé d'une entente-cadre, l'Entente Canada-Québec sur l'infrastructure, qui a été signée en septembre 2008. Aucun projet n'a pu démarrer à ce jour, parce qu'une entente spécifique doit être signée entre Québec et Ottawa sur le genre de projets à subventionner.

On sait que le gouvernement du Québec veut fixer lui-même ses priorités en gardant la maîtrise d'oeuvre. Je pense que vous y avez fait référence. Pouvez-vous nous assurer que le Québec va toujours continuer à décider des projets à réaliser et que les demandes des municipalités vont continuer à être déposées auprès du gouvernement du Québec?

L'hon. John Baird: Depuis ma nomination comme ministre à la fin d'octobre dernier, il y a eu des élections au Québec. Depuis, je n'ai pas eu l'occasion de rencontrer le ministre Jérôme-Forget, qui est responsable des grands projets d'infrastructure. Par contre, je l'ai rencontrée à Montréal au début de janvier. On a été très près d'arriver à un accord sur de nombreux projets. Elle a été très claire et a parlé de la stratégie du Québec pour l'infrastructure, ce que je respecte. Je lui ai fait part des priorités exprimées par mes collègues à la Chambre des communes et on est très près d'une grande annonce. Je respecte le domaine de compétence du gouvernement provincial. On travaille également très fort, pour ce qui est des petits projets, avec la ministre Normandeau et son équipe, avec qui nous avons de très bonnes relations.

Je dois souligner que je suis un ancien ministre provincial et que je respecte les compétences provinciales. C'est la façon dont je vais travailler.

• (0925)

M. Jean-Yves Laforest: J'ai une question à vous poser sur VIA Rail. Le budget qui vient d'être déposé contient une bonification de 407 millions de dollars pour améliorer l'efficacité du service de VIA Rail, surtout dans le corridor Montréal-Toronto-Windsor. On parle d'améliorations aux chapitres de la ponctualité et de la vitesse, entre autres.

Quelle part de ce montant sera consacrée au territoire québécois? Dans cette enveloppe, des fonds seront-ils également disponibles pour le secteur Montréal-Québec?

L'hon. John Baird: Bien sûr.

M. Jean-Yves Laforest: Cela ne se limitera pas à...

L'hon. John Baird: Ce ne sera pas seulement pour le corridor Montréal-Québec, mais aussi pour celui de Montréal-Toronto. Cette proposition a été faite par VIA Rail. En tant que ministre, il me fera plaisir de demander à VIA Rail d'organiser un breffage à trois sur sa proposition, si vous le désirez.

M. Jean-Yves Laforest: Il n'a pas répondu à ma question. Sur la portion du montant de 407 millions de dollars qui sera affecté...

L'hon. John Baird: Je n'ai pas le pourcentage.

M. Jean-Yves Laforest: J'imagine que c'est au prorata des kilomètres.

L'hon. John Baird: Je n'ai pas cette information, mais VIA Rail fera une proposition concernant Québec et Windsor. La plus grande partie du territoire est située en Ontario, mais pour les Montréalais qui veulent voyager à Toronto, c'est important.

Le président: Merci, monsieur Laforest.

Monsieur Mulcair.

M. Thomas Mulcair (Outremont, NDP): Merci, monsieur le président.

Dans ses remarques d'ouverture, le ministre nous a dit que selon un autre interlocuteur, *the Navigable Waters Act was the biggest job killer, and we agreed.*

Peut-il nous dire précisément ce qu'il y a dans la Loi sur les eaux navigables qui tue les emplois?

[Traduction]

L'hon. John Baird: Je pense que toutes les provinces et tous les territoires, et un grand nombre de municipalités, nous ont dit que cette loi donne lieu à beaucoup de paperasserie, ce qui pourrait retarder des projets de 9 à 17 mois. Le Comité permanent des transports a entrepris une étude importante de cette question dans la dernière législature. J'ai été impressionné quand j'ai entendu la préoccupation des premiers ministres provinciaux et des promoteurs de projets d'infrastructures. J'ai examiné ce que le Comité avait fait. J'ai été impressionné par le consensus que les quatre partis ont pu réaliser sur des modifications possibles. Nos propositions découlent de toutes les demandes du Comité permanent...

M. Thomas Mulcair: Le ministre vient de mentionner les municipalités. Si un maire veut remplir une zone humide de valeur, le ministre peut-il nous expliquer pourquoi il serait important que la valeur du projet soit inférieure ou supérieure à 10 millions de dollars? La valeur de l'écosystème n'entre-t-elle pas en ligne de compte? Comme ancien ministre de l'Environnement — nous sommes tous les deux d'anciens ministres de l'Environnement — est-ce qu'il n'examine pas en premier la valeur de l'écosystème, plutôt que la valeur du projet? Si vous détruisez un écosystème avec un projet de 11 millions de dollars, est-ce que c'est pire que de le détruire avec un projet de 9 millions de dollars? Pourquoi fixer cette limite artificielle sur la valeur des projets? Il a commis la même erreur dans ses remarques liminaires, quand il a parlé d'un segment de route qui coûte tant d'argent, comme si le coût du projet avait quelque chose à voir avec la valeur de la zone humide ou la valeur de l'écosystème que vous essayez de protéger. Quel est le lien entre le coût du projet et l'écosystème qui doit être protégé? Il n'y a aucun lien.

L'hon. John Baird: Permettez-moi de faire une mise au point. Quand j'ai parlé d'un segment d'autoroute de 300 kilomètres, j'ai dit que manifestement, il faudrait consulter les premières nations si l'autoroute allait passer par un territoire des premières nations, par opposition à une mise à niveau d'un million de dollars ou un projet de 25 000 \$ pour asphalté une route à nouveau.

Il me ferait plaisir de répondre, car je pense que ma réponse va vous plaire. Si vous voulez remplir une zone humide, il n'en est pas question. Un tel projet ne serait pas permis en vertu de nos propositions. Donc, vous en serez très content.

M. Thomas Mulcair: C'est faux.

L'hon. John Baird: Nous n'avons pas présenté de proposition à cet effet.

M. Thomas Mulcair: C'était clairement indiqué — vous le savez et nous le savons à cause de la fuite de renseignements, chose qu'aucun membre de votre gouvernement n'a niée — que vous avez un plan pour vous débarrasser des évaluations environnementales, et le mécanisme de déclenchement sera la valeur du projet et non la valeur de l'écosystème. Vous le savez fort bien.

• (0930)

L'hon. John Baird: Monsieur Mulcair, j'ai une bonne nouvelle pour vous. Il paraît qu'il y a un document qui a été rendu public et qui portait sur les changements législatifs qu'apporterait le Parlement à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. On y a fait mention du montant de 10 millions de dollars. En fait, le gouvernement n'a aucune intention de présenter un projet de loi sur les évaluations environnementales. Nous pouvons agir en vertu des pouvoirs existants. Nous ne pourrions pas toucher aux marais sans qu'il n'y ait d'évaluation environnementale. La South Fraser Perimeter Road en Colombie-Britannique traverse une tourbière. Il est évident qu'un tel projet devra être soumis à une évaluation environnementale.

M. Thomas Mulcair: La raison pour laquelle vous êtes ici aujourd'hui est que le budget fait clairement référence à un nouveau pouvoir réglementaire. Donc, il s'agit d'une loi, même si c'est un pouvoir de délégation.

L'hon. John Baird: Cette mention concerne les eaux navigables et non les évaluations environnementales.

M. Thomas Mulcair: En vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables telle qu'elle existe aujourd'hui, la seule chose qui empêche

[Français]

les velléités de certains élus municipaux et de certaines provinces qui n'ont pas la capacité de mener des évaluations environnementales, c'est cette loi. Dieu merci, on a la Loi sur la protection des eaux navigables. Dieu merci, on avait à Ottawa, jusqu'à votre arrivée, un ministère de l'Environnement qui faisait son travail et qui croyait à la protection de l'environnement.

Je vais vous donner l'occasion de dire que votre gouvernement n'a aucunement l'intention d'alléger ou de réduire, par les nouvelles dispositions permettant d'édicter des règles et des règlements ou de quelque manière que ce soit, la protection de l'environnement prévue par les lois fédérales. Si vous nous donnez aujourd'hui cette garantie qu'il n'y aura aucune réduction de la protection de l'environnement au fédéral, je serai le premier à vous en féliciter. Allez-y.

[Traduction]

L'hon. John Baird: Je vous dis très clairement que nous n'avons aucunement l'intention de proposer des amendements à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

M. Thomas Mulcair: Là n'est pas la question, et vous le savez fort bien.

Le président: Laissez le ministre terminer.

L'hon. John Baird: Nous allons travailler en vertu des pouvoirs existants. En vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables, qui est une loi importante sur les transports, nous avons identifié ce problème important. Je ne crois aucunement que le premier ministre Charest, le premier ministre McGuinly, le premier ministre Doer, le premier ministre Campbell...

M. Thomas Mulcair: Je connais le premier ministre Charest un peu mieux que vous et je sais ce qu'il pense réellement de l'environnement, monsieur Baird. J'en sais beaucoup plus que vous.

Le président: Monsieur Mulcair, laissez le ministre Baird terminer son intervention.

Silence, s'il-vous-plaît.

Continuez, monsieur le ministre.

[Français]

L'hon. John Baird: J'ai toujours respecté les compétences des provinces. Je n'ai pas l'intention de me livrer à une bataille avec le premier ministre du Québec.

M. Thomas Mulcair: C'est vous qui l'avez cité.

L'hon. John Baird: Je n'ai pas l'intention de livrer une telle bataille. J'ai beaucoup de respect pour le premier ministre du Québec.

Je voulais seulement préciser que je ne doute aucunement que Gary Doer, Gordon Campbell, Dalton McGuinty et Jean Charest soient prêts à appuyer cette disposition, compte tenu de leur travail en matière d'environnement. C'est une chose nécessaire.

M. Kennedy a déjà soulevé les problèmes qui surgissent quand il s'agit de travailler dans ce domaine. La vraie raison est qu'il n'y a pas assez d'infrastructures construites au Canada. Si vous voulez changer cela, il existe des mesures.

M. Thomas Mulcair: Je sais que le ministre est capable de manger l'horloge, mais j'ai quand même un mot à dire en tant qu'élu. C'est lui qui siège au Conseil des ministres.

Vous êtes en train de jouer un jeu dangereux. Vous essayez de convaincre les gens qu'en raison des lois protégeant l'environnement, il faut enlever des protections. Tout ce débat a lieu avec pour toile de fond la crise économique mondiale dans laquelle on se trouve. On est déjà en train de léguer aux générations futures une lourde dette économique. Ne multiplions pas les problèmes en leur léguant en même temps un déficit environnemental qui ne saurait jamais être compensé.

J'ai pris part à l'établissement de la réglementation dans le dossier du pont qui passe par-dessus la rivière des Prairies, où il y avait une fosse à esturgeons jaunes. Cela s'est fait en partenariat public-privé avec le gouvernement du Québec. Le fédéral et le provincial ont agi de concert. Mon collègue fédéral Anderson et moi avons mis en commun le processus d'évaluation.

Le président: Posez votre question, s'il vous plaît.

M. Thomas Mulcair: Il n'y a jamais eu de problème.

Que le ministre arrête de dire que les problèmes économiques lui donnent un passe-droit pour saccager l'environnement. C'est scandaleux.

[Traduction]

Le président: Bien.

Brièvement, s'il-vous-plaît, monsieur Baird.

L'hon. John Baird: Vos commentaires sont quelque peu alarmistes et exagérés. Je ne crois pas que Gary Doer appuierait un tel projet.

Le président: Bon, ça va. Merci.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Monsieur le président, j'ai un rappel au Règlement. J'aimerais simplement dire à M. Mulcair qu'il est très mal informé. De plus, il est assis à côté de M. Carrier, qui siègeait au Comité et qui a entendu tous les témoignages sur les eaux navigables. Il a appuyé le rapport. Donc, si M. Mulcair veut me poser des questions, il pourra le faire.

•(0935)

Le président: Monsieur Jean, je suis désolé, mais votre intervention ne constitue pas un rappel au Règlement.

M. Brian Jean: Je voulais simplement aider.

Le président: En fait, nous essayons tous d'aider ce matin.

Monsieur Kramp, vous avez sept minutes.

M. Daryl Kramp (Prince Edward—Hastings, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Baird. Comme toujours, j'apprécie votre ton direct et votre franchise. Comme la plupart des régions du pays, ma circonscription de Edward—Hastings compte certainement profiter des investissements au titre des infrastructures. Nous nous réjouissons de l'effet de stimulation durable que produira ce programme.

Cela étant dit, nous sommes tous conscients de l'importance d'agir rapidement et d'obtenir la collaboration de tous les paliers de gouvernement. On a beaucoup insisté sur la nécessité de cette collaboration. Voici la question que j'aimerais vous poser. Que fait votre ministère, au nom du gouvernement, pour favoriser cette collaboration? Par ailleurs, que fait-il pour veiller à ce que toutes les provinces et toutes les municipalités reçoivent leur juste part de ce financement aussi rapidement que possible?

Je vous ai donc posé deux questions, l'une sur le niveau de collaboration et l'autre, sur l'investissement rapide des fonds.

L'hon. John Baird: Avant de prendre quelque décision que ce soit, nous avons tenu à faire des consultations. J'ai été agréablement surpris de voir que tous les partis au sein du Comité des transports — le Parti conservateur, le Parti libéral, le Bloc Québécois et le NPD — sont parvenus à un consensus à l'égard de la nécessité de modifier la Loi sur la protection des eaux navigables. Le Comité s'est penché sur cette question il y a plus d'un an, soit bien avant le début de la crise économique actuelle. Nous proposons donc des changements législatifs et des améliorations réglementaires qui s'appuient sur les recommandations qui nous ont été faites par des gouvernements libéraux, des gouvernements conservateurs, des gouvernements progressistes conservateurs et des gouvernements néo-démocrates du pays.

Mon premier ministre, Dalton McGuinty, a déclaré que les discussions portant sur l'infrastructure auxquelles il avait participé, tant en novembre qu'en janvier, avaient été les plus positives de toutes celles auxquelles les premiers ministres avaient jamais participé. Le consensus actuel en faveur de l'action est inégalé. C'est important de le dire. Mon ministère envisage aussi tout un ensemble de mesures visant cet objectif. Songeons à cette toile de règles qui a été constituée — et je ne blâme ici aucun parti politique — à l'issue de divers scandales. Animés des meilleures intentions au monde, les gouvernements n'ont fait qu'alourdir la structure réglementaire. Nous ne ménageons aucun effort pour l'alléger.

Nous avons aussi demandé aux provinces et aux municipalités de faire leur part et elles ont accepté de le faire. J'en suis heureux.

J'insiste sur l'importance du leadership et de la collaboration. Lorsque je parle aux gens d'Ottawa-Ouest—Nepean, il me disent que compte tenu de la situation économique difficile dans laquelle se trouve actuellement l'Ontario, ils s'attendent à ce que les gouvernements fédéral et provincial collaborent et renoncent à leurs querelles politiques. Je crois qu'on peut dire que la collaboration entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de notre province à tous deux n'a jamais été aussi bonne. Les coups bas et les jeux politiques

ont cessé. Il existe un véritable climat de collaboration. Le leadership s'exerce à partir du haut. Il vient du premier ministre McGuinty et du premier ministre Harper.

La mise en oeuvre de projets peut être retardée pour des raisons politiques, et c'est pourquoi nous avons discuté directement avec les provinces. Je suis intervenu personnellement. J'ai rencontré tous mes homologues provinciaux. Nous avons travaillé d'arrache-pied et nous sommes résolus à continuer à le faire. Sans cette collaboration, tous nos efforts seront vains. Tous les changements réglementaires et tout l'argent au monde n'y changeront rien. Cette collaboration a été particulièrement constructive avec l'Ontario. Il s'agit d'un changement marqué qui augure bien de l'avenir.

M. Daryl Kramp: Évidemment, comme bon nombre de mes collègues à la Chambre, j'ai été conseiller municipal. Au niveau municipal, l'ambiance est moins partisane qu'au niveau fédéral. Mais il n'en reste pas moins que nous reconnaissons que beaucoup de municipalités n'ont pas les moyens de financer seules leurs grands projets d'infrastructure. Elles n'ont pas cette capacité. Il faut donc créer des partenariats.

Pour ce qui est des avantages, par contre, pour les municipalités, puisque beaucoup d'entre elles ne peuvent pas faire cavalier seul et ont besoin d'aide d'autres organisations... Pouvez-vous nous parler un peu des avantages qu'auront ces investissements sans précédent en matière d'infrastructure pour les municipalités qui autrement ne pourraient pas aller de l'avant avec leurs projets?

L'hon. John Baird: J'espère qu'il y aura beaucoup d'avantages sur le plan de l'environnement. J'ai travaillé très fort avec un de nos députés sur un projet à Merrickville, dont l'usine de traitement des eaux usées est sur le point de flancher, ce qui pourrait causer le déversement des eaux usées dans la Rideau, aujourd'hui un site du patrimoine mondial de l'UNESCO. Si nous pouvons traverser ces temps difficiles et créer des emplois afin de relancer l'économie — les effets se feront sentir au-delà du secteur de la construction et de l'approvisionnement en matériaux —, cela aura un impact positif sur l'économie tout entière. S'ils ont un investissement dans une infrastructure environnementale qui peut durer cent ans, ce sera extraordinaire.

Une chose dont j'ai parlé avec le gouvernement de la Saskatchewan et un député fédéral de cette province, c'est l'exploitation minière. Si nous pouvons investir dans le transport, les routes ou le chemin de fer, cela facilitera la croissance économique plus tard, ce sera une bonne chose. Si nous investissons dans le transport en commun, comme nous l'avons fait à Vancouver, à Toronto — où les travaux s'amorceront sous peu — et ailleurs, nous améliorerons la qualité de vie des gens, il y aura moins de congestion sur les routes et moins de pollution atmosphérique, ce qui sera positif.

Chacun a ses priorités. Puisque je suis le ministre des Transports, je préfère évidemment investir dans l'infrastructure des transports. À Prescott, on veut améliorer les installations portuaires. À Belledune, au Nouveau-Brunswick, c'est la même chose. J'ai été sollicité par les représentants de plusieurs ports.

• (0940)

[Français]

dans la province de Québec, comme à Sept-Îles, à Québec et à Montréal. Cela est de compétence fédérale. Le processus s'est enclenché pour les investissements dans les domaines de compétence fédérale comme les aéroports également.

[Traduction]

En tant qu'ancien ministre de l'Environnement, je garde en tête l'importance de l'eau potable. Le transport en commun est important, tout comme l'infrastructure de base des routes, des usines de traitement des eaux usées, des remises à niveau des réseaux d'égouts. Tout cela est important.

M. Daryl Kramp: Merci, monsieur le ministre.

Me reste-t-il encore quelques minutes?

Le président: Quelques minutes? Non, pas vraiment; il vous reste cinq secondes. Le temps file, monsieur Kramp.

Nous avons des tours de cinq minutes. Madame Hall Findlay, vous avez la parole.

Mme Martha Hall Findlay (Willowdale, Lib.): Merci.

Merci au ministre et aux autres témoins d'être des nôtres ce matin.

Je suis désolée; je sais que vous préféreriez de beaucoup que mon collègue vous pose des questions, mais les cinq prochaines minutes m'ont été accordées.

Dans votre déclaration d'ouverture, monsieur le ministre, vous avez parlé des bienfaits de la taxe sur l'essence, notamment du fait que l'argent va directement aux villes deux fois par année. Mon collègue a fait remarquer que les autres projets d'infrastructure n'ont pas connu autant de succès et que les fonds qui y étaient affectés n'ont pu être dépensés.

Vous avez également dit qu'avant le dépôt du budget vous avez tenu de vastes consultations avec beaucoup d'intervenants, y compris les municipalités. J'aimerais savoir ce que celles-ci vous ont recommandé.

L'hon. John Baird: Qu'elles voulaient avoir un accès plus direct et immédiat aux fonds.

Mme Martha Hall Findlay: Pour ce qui est d'explications qu'ils ont données au sujet des projets prêts à être mis en oeuvre et de disposer des fonds, et à la lumière des préoccupations exprimées au sujet des fonds de contrepartie exigés dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous avez choisi de ne pas mettre en oeuvre un processus semblable à celui du fonds de la taxe sur l'essence, qui fonctionne si bien?

L'hon. John Baird: Je peux vous dire que la presque totalité des gens que nous avons consultés — et les consultations vont bien au-delà des consultations avec les provinces... À la réunion des premiers ministres, les provinces ont demandé un modèle de fonds de fiducie en vertu duquel les fonds iraient aux provinces, qui pourraient à leur tour contrôler...

Mme Martha Hall Findlay: Mon temps est limité, et je vous ai posé une question précise sur les recommandations que les municipalités vous ont faites, notamment au sujet d'un processus semblable à celui utilisé pour la taxe sur l'essence. Ma question ne portait pas sur les provinces.

L'hon. John Baird: Nous avons voulu prendre une approche équilibrée. Nous n'avons pas voulu donner tout l'argent aux provinces ou aux municipalités ou aux collèges et universités, ou

aux ports ou aéroports. Nous avons voulu prendre une approche équilibrée.

Mme Martha Hall Findlay: Non, je ne parlais pas des montants. Je parlais du processus et des recommandations, qui étaient très claires. Nous avons tenu nos propres consultations auprès de beaucoup d'intervenants, et nous avons reçu énormément de recommandations étant donné les grands défis auxquels font face les municipalités, ce qui comprend aussi les fonds de contrepartie. Les municipalités nous ont dit que les fonds de contrepartie leur posaient problème et que le processus adopté pour la taxe sur l'essence fonctionne très bien, car les fonds sont directement acheminés aux municipalités et il y a reddition de comptes. En fait, certaines municipalités pourraient trouver des fonds de contrepartie, mais pour beaucoup d'autres ce ne serait simplement pas possible. C'est le message qu'on a entendu haut et fort. Les belles paroles ne suffisent pas: beaucoup de municipalités nous ont dit qu'elles n'ont simplement pas de fonds de contrepartie, et par conséquent l'argent du fédéral ne leur serait pas accessible.

Étant donné les recommandations qu'on vous a faites, pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous avez choisi d'agir autrement, étant donné que les municipalités ont besoin de cet argent le plus tôt possible?

• (0945)

L'hon. John Baird: C'est parce que les municipalités ne sont pas nos seuls partenaires. Les provinces sont également nos partenaires, ainsi que les autres groupes dont je ne vais pas répéter les noms. Le fonds de relance économique a notamment pour but de profiter de l'effet de levier. Donc, si nous débloquons 4 milliards de dollars, nous aimerions que d'autres intervenants contribuent eux aussi, par exemple, pour un total de 12 milliards de dollars d'investissements. Ainsi, le montant initial aura triplé et nous pourrions investir dans trois fois plus de projets.

Mme Martha Hall Findlay: Je suis désolée, monsieur le ministre, mais vous n'avez pas répondu à ma question. On vous a dit clairement que les fonds devaient aller directement et rapidement aux projets, mais vous avez choisi un processus qui n'a pas fonctionné très bien dans le passé. En dépit des belles paroles à l'effet que vous avez besoin de partenaires, l'histoire a démontré que le processus que vous avez choisi ne fonctionne pas.

Je vais changer de cap. Dans votre déclaration d'ouverture, vous avez également parlé de nouveaux pouvoirs législatifs, car les pouvoirs existants font obstacle au processus d'allocation des fonds. Mais vous avez clairement dit que dans le cadre du Fonds de relance économique des fonds seront disponibles pendant deux ans pour des projets commençant pendant les périodes de construction de 2009 et 2010. Malgré cette exigence, vous venez de dire que vous aviez l'intention d'apporter des changements aux pouvoirs législatifs au cours des prochaines années. Comment expliquez-vous cette contradiction?

Je m'inquiète beaucoup du fait que votre gouvernement semble sciemment faire des annonces au sujet de mesures qui seront très difficiles à mettre en oeuvre.

Le président: Monsieur le ministre, vous avez 30 secondes pour répondre.

L'hon. John Baird: Vous voulez que je réponde brièvement, mais vous avez posé environ cinq questions auxquelles j'aimerais répondre.

Nous avons décidé de prendre une approche équilibrée et de ne pas simplement donner l'argent aux municipalités. Les provinces ont également leurs projets. Nous pensons que beaucoup de municipalités ont des fonds de contrepartie. Certaines n'en ont pas, comme vous l'avez mentionné. Nous avons proposé un plan de deux milliards de dollars en prêts, et ces fonds seront accessibles à un taux modeste, étant donné les taux d'intérêt historiquement bas pour les projets d'infrastructure.

Permettez-moi de vous donner un exemple. En septembre, nous avons contacté l'Association des municipalités de l'Ontario. Nous avons demandé aux municipalités de moins de 100 000 habitants de faire une demande. Nous avions un fonds de 200 millions de dollars. Le total des demandes de la part des municipalités a été de 1,4 milliard de dollars, et elles étaient prêtes à y mettre des fonds de contrepartie. Ainsi, pour obtenir 200 millions de dollars, elles avaient des fonds de contrepartie de 1,4 milliard de dollars. Je sais donc que les municipalités ontariennes ont des fonds de contrepartie d'une valeur de 1,2 milliard de dollars à investir dans des projets.

Je sais, par exemple, que votre collectivité, la ville de Toronto, n'a pas dépensé 200 millions de dollars de son budget en dépenses en capital. Il lui reste donc 200 millions de dollars qui n'ont pas pu être dépensés en décembre. Je sais donc que la ville a encore de l'argent.

Le président: Merci.

Merci beaucoup, monsieur le ministre.

J'aimerais juste rappeler aux députés que s'ils posent plusieurs questions, ils doivent laisser le temps au ministre de répondre.

Silence, s'il-vous-plaît.

Monsieur Carrier, s'il-vous-plaît.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Baird. Je salue aussi ces messieurs du ministère des Transports, que j'ai croisés à plusieurs reprises au cours des dernières années.

Monsieur Baird, je suis personnellement profondément déçu de la situation actuelle. Depuis septembre dernier, plutôt que de siéger et de commencer à réagir à la situation économique, on a déclenché des élections qui nous ont ramenés à la même situation. À la suite de cela, en novembre, lors de la reprise des travaux, on a manqué une occasion d'avoir un budget qui aurait compris un plan d'action économique. Cette occasion a été ratée à cause de la prorogation de la session. Aujourd'hui, en février, on se retrouve à discuter de sujets dont on aurait pu discuter en septembre.

Il est entendu que vous avez beaucoup de rattrapage à faire. Vous voulez avoir des projets rapidement. Par contre, il ne faut pas les lancer précipitamment ou n'importe comment. Vous savez qu'en vertu de notre système, les provinces ont des champs de compétence. Là se trouve tout le problème.

On m'a dit qu'en septembre dernier, il y a eu une entente Canada-Québec à propos du budget précédent de Chantiers Canada. À ma connaissance, aucun de ces projets n'a encore été réalisé, parce qu'aucune entente n'a été signée avec le Québec. On parle de nouveaux budgets pour des projets qui sont prêts à être réalisés. Mon inquiétude est la suivante. Choisissez-vous seulement les projets qui sont prêts? Des provinces seront-elles pénalisées parce qu'elles ont été informées trop tard?

Puisque vous savez que vous aurez l'appui des libéraux en ce qui a trait à votre budget, avez-vous déjà entrepris des démarches pour

qu'une fois que tout sera officiellement accepté par la Chambre des communes, vous soyez prêts à fonctionner immédiatement? Puisque vous pouvez compter sur l'appui des libéraux, les démarches devraient déjà être entreprises pour que les projets voient le jour rapidement.

Je vous laisse la parole afin que vous puissiez me rassurer au sujet des événements passés qui traînent depuis septembre dernier et au sujet des nouveaux projets que l'on veut mettre de l'avant. Notre intérêt à tous, comme députés, c'est de donner aux gens l'impression de vouloir stimuler l'économie, leur démontrer qu'on ne fait pas qu'en parler, qu'on agit.

• (0950)

L'hon. John Baird: Je souligne que j'ai eu une bonne réunion avec Mme Jérôme-Forget. Je respecte le fait que beaucoup de domaines de *Building Canada* sont de compétence provinciale. On travaille avec elle et avec la ministre Normandeau. Avec les fonds de stimulus, je n'ai aucun doute qu'il y a assez de projets au Québec qui peuvent commencer aussitôt que possible et être terminés d'ici mars 2011. Les nouveaux investissements prévus dans ce budget pourraient appuyer les demandes d'infrastructures pour les municipalités et pour les provinces. Bien sûr, en ce qui touche les infrastructures culturelles, c'est un domaine partagé, mais dans les domaines de compétence fédérale comme celui des ports de Sept-Îles, Québec et Montréal, cela contribue à une grande partie de la croissance économique. Je n'ai aucun doute que nous sommes prêts à travailler avec Québec dans les champs de compétence provinciale, qu'on peut appuyer les projets et créer des emplois et avoir les investissements qui peuvent soutenir non seulement la qualité de vie, mais aussi la qualité de la croissance économique.

M. Robert Carrier: L'entente de septembre dernier fait-elle partie de vos discussions pour que certains de ces projets démarrent le plus rapidement possible?

L'hon. John Baird: Je n'ai pas participé aux négociations sur l'entente avec le Québec parce que c'était mon collègue Lawrence Cannon qui était ministre des Transports. *Building Canada*, c'est un plan pour cette année. Le fonds de stimulus s'étend sur les 25 prochains mois. Une condition première pour obtenir des fonds sera que les projets puissent commencer aussitôt que possible et être terminés d'ici les 25 prochains mois. Je n'ai aucun doute qu'il y a assez de projets. Je peux simplement consulter ma correspondance en provenance de Québec durant les derniers mois pour choisir assez de projets pour stimuler l'économie québécoise. Cependant, si on travaille avec les municipalités, les provinces, les institutions culturelles, on peut aller plus loin.

Le président: D'accord, merci.

Merci, monsieur Carrier.

[Traduction]

Nous allons passer à M. Dechert. Vous avez cinq minutes.

M. Bob Dechert (Mississauga—Erindale, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Baird, je veux vous féliciter pour l'important projet d'infrastructure qui fait partie du plan de relance économique. Je peux vous assurer qu'il a été très bien reçu à Mississauga, dans la région métropolitaine du Grand Toronto, dans le Sud de l'Ontario. Ces projets d'infrastructure sont importants partout au Canada. Ils sont importants dans le Sud de l'Ontario et dans la région métropolitaine de Toronto, qui est en très grande difficulté étant donné le ralentissement dans l'industrie de l'automobile.

La municipalité régionale de Peel a donné son appui aux projets d'infrastructure et au financement que vous avez annoncés. La mairesse de ma ville, Hazel McCallion, a dit que si le gouvernement veut vraiment que les villes démarrent des projets pour créer des emplois, il faut que l'argent soit accessible dès que possible et qu'il ne dépende pas de longues évaluations environnementales fédérales et provinciales. Qu'est qu'on peut faire pour accélérer le processus tant au niveau fédéral que provincial?

Deuxièmement, comment la taxe sur l'essence peut-elle aider davantage les grandes collectivités, telles que celle de Mississauga, et leur donner une souplesse accrue pour la réalisation de projets déjà soumis à votre ministère?

L'hon. John Baird: J'ai appris il y a longtemps à ne pas m'en prendre à votre mairesse, et j'ai des cicatrices pour vous le prouver.

Nous en avons déjà fait beaucoup dans la région métropolitaine de Toronto. La priorité numéro un dans cette région est le transport en commun, que ce soit le métro ou les diverses propositions de raccordement. Vous verrez que nous y avons déjà investi dans le transport en commun. D'après ce que je comprends de la région métropolitaine de Toronto, le transport en commun sera l'élément-clé de tout projet de relance, que ce soit la TTC ou le train de banlieue GO. Nous avons évidemment aussi parlé de la gare Union. D'après mon vis-à-vis provincial, M. George Smitherman, la gare Union est l'un des bâtiments les plus importants de la province, non seulement parce que c'est un point central pour le métro et pour le train de banlieue GO, mais également parce que c'est le terminus du train de VIA. C'est un point de rassemblement pour la province. Il va donc de soi que c'est donc un projet que nous appuyons.

De temps à autre nous argumentons avec le maire Miller ou la mairesse McCallion, mais ce qui est bien dans tout ça, c'est que nous sommes tous prêts à travailler ensemble, et nous entretenons de bonnes relations avec ces deux personnes.

• (0955)

M. Bob Dechert: Pouvez-vous nous parler de la taxe sur l'essence?

L'hon. John Baird: Je pense que la taxe sur l'essence est un modèle qui fonctionne bien. Nous l'avons rendue permanente dans le budget de l'année dernière, et je crois que c'est important pour les municipalités qui veulent se servir de cette source de revenu pour emprunter.

Nous avons dû adopter une approche équilibrée. Pendant les consultations prébudgétaires, tout le monde nous disait... Lorsque nous parlions avec les municipalités, elles disaient, « donnez tout cet argent aux municipalités pour qu'elles puissent agir rapidement ». Lorsque nous parlions aux provinces, lors de la réunion des premiers ministres, tous les premiers ministres provinciaux et territoriaux voulaient que les revenus de la taxe sur l'essence reviennent aux provinces par le biais d'un fonds territorial. Certains voulaient construire des prisons provinciales, d'autres des édifices provinciaux, et d'autres encore voulaient réaliser tous leurs rêves en matière d'infrastructure.

Alors, plutôt que de choisir, nous avons coupé la poire en deux. Nous avons accordé aux municipalités une partie importante des revenus de la taxe sur l'essence ainsi que des réductions de la TPS. Nous avons un fonds de 4 milliards de dollars. J'imagine qu'une part considérable, sinon la totalité, de cet argent financera des projets municipaux qui peuvent faire l'objet d'ententes.

La bonne nouvelle, c'est que même si toutes les municipalités n'en ont pas forcément les moyens... Certaines municipalités, comme Toronto, s'inquiètent de ne pas avoir les moyens de participer. Toronto a un excédent budgétaire de 200 millions de dollars, ce qui lui permettrait de travailler avec nous. Si les municipalités n'ont pas les moyens de financer une partie de leurs projets, le ministre Flaherty et M. Menzies ont proposé un programme de prêts à intérêt réduit pour leur permettre de le faire.

Je sais que ma propre ville, Ottawa, a déjà présenté une liste de projets cofinancés qui représentent 300 à 400 millions de dollars.

La bonne nouvelle, c'est que tous les gouvernements provinciaux sans exception sont prêts à participer à cette initiative. Le premier ministre McGuinty a dit très clairement que le ralentissement économique n'était pas un problème fédéral ou provincial, mais une responsabilité partagée. Je suis convaincu que nous n'aurons aucun problème à trouver des projets à cofinancer, surtout compte tenu de ce fonds de relance de 4 milliards de dollars. L'autre bonne nouvelle, c'est que si nous travaillons de concert, nous pouvons transformer ce fonds de relance de 4 milliards de dollars en un programme de relance qui pourrait atteindre 12 milliards de dollars, rien qu'avec ce programme. Si nous versons cet argent aux provinces nous n'aurons que 4 milliards de dollars.

Dans ma collectivité, comme je l'ai déjà dit, la province a versé 16 millions de dollars à la municipalité pour investissements et celle-ci l'a dépensé en opérations de déneigement. Le gouvernement provincial est en train de changer les règles pour éviter que cela ne se reproduise, mais avec une reddition de comptes uniforme, je suis certain que nous pourrions travailler tous ensemble.

Le président: Merci, monsieur Dechert. Je crains que vous n'ayez plus de temps.

Nous commençons un tour de trois minutes. Monsieur McCallum.

Une voix: Les meilleurs pour la fin.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Merci, monsieur le président, je suis ravi de pouvoir poser quelques questions à l'un de mes ministres conservateurs préférés, ce qui ne veut pas dire grand-chose.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. John McCallum: Mais je suis ravi que le ministre soit avec nous.

Voici ma première question: Je crois comprendre que le directeur parlementaire du budget est en train de créer un processus pour évaluer les dépenses en infrastructures, parmi d'autres choses, pour ses rapports trimestriels. Avez-vous l'intention de coopérer pleinement avec son bureau dans ce dossier?

Deuxièmement, selon la façon dont on le mesure, je crois comprendre que vous espérez récupérer entre trois et cinq fois plus d'argent pour ce qui sera versé en infrastructures l'année prochaine que pour ce qui a été versé ces deux dernières années. Étant donné votre bilan peu reluisant en la matière, avez-vous l'intention d'embaucher plus de personnel, proportionnellement, pour gérer la charge de travail supplémentaire qu'impliquent ces versements. Le cas échéant, combien de personnes pensez-vous embaucher?

L'hon. John Baird: Vous m'avez posé toute une multitude de questions.

L'hon. John McCallum: J'ai posé deux questions.

L'hon. John Baird: Vous m'avez posé une question au sujet du directeur parlementaire du budget. Je n'ai pas vu les détails de sa demande, mais bien sûr, je suis prêt à examiner toute demande du directeur parlementaire du budget.

M. Ignatieff a mis le gouvernement sous probation. Vous pourriez être mon agent de probation.

Des voix: Ah, Ah!

Une voix: Et vous pourriez vous retrouver prison.

L'hon. John Baird: Quant à la troisième question, j'ai dit au sous-ministre que nous allons certainement lui accorder les ressources dont le ministère a besoin à court terme pour faire sortir ces sommes plus rapidement. Nous nous sommes engagés à simplifier le processus.

• (1000)

L'hon. John McCallum: Pourriez-vous répondre de façon un peu plus précise? Une augmentation de quel pourcentage ou une augmentation de combien de personnes-heures à Infrastructure Canada pour faire en sorte que trois ou quatre fois plus d'argent sorte?

L'hon. John Baird: Eh bien, nous allons commencer en éliminant les lourdeurs administratives, pour réduire l'ampleur des ressources nécessaires par dollar qui sort pour financer les projets d'infrastructure. Le sous-ministre n'a pas proposé un montant bien précis, mais nous avons bien dit que nous allons fournir tout appui nécessaire.

Bien sûr, il y aura beaucoup de travail pendant les six premiers mois pour faire approuver les projets et beaucoup de travail pendant les six derniers mois pour clore les dossiers.

Le président: Merci, monsieur McCallum.

Monsieur le ministre, merci d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. Comme vous pouvez le constater, tous les membres du Comité s'intéressent beaucoup aux questions d'infrastructure et aux efforts pour accélérer les dépenses. Merci d'avoir comparu devant nous. Nous attendons avec impatience votre prochaine comparaison.

Mes chers collègues, nous allons suspendre les travaux pendant quelques minutes et demander aux autres témoins de prendre place.

Merci.

• (1000) _____ (Pause) _____

• (1005)

Le président: Pendant la deuxième heure de notre séance de ce matin, qui porte sur les priorités financières du gouvernement fédéral, principalement en infrastructure, nous recevons les représentants de trois associations. Premièrement, le président de la Fédération des municipalités canadiennes est avec nous, M. Jean Perrault, ainsi que le pdg de cet organisme, M. Brock Carlton, et son directeur des politiques et des recherches, M. Michael Buda. Ensuite, nous accueillons M. Michael Atkinson, président de l'Association canadienne de la construction, ainsi que le directeur des relations gouvernementales, M. Bill Ferreira. Finalement, nous recevons M. Jeff Morrison, président et directeur des opérations de l'Association des firmes d'ingénierie du Canada.

Messieurs, je vous souhaite tous la bienvenue. Maintenant, nous allons entendre vos témoignages, dans le même ordre. Je vous

demande de limiter vos remarques liminaires à cinq minutes par association. Les députés vous poseront ensuite des questions.

Donc, commençons par la Fédération des municipalités canadiennes. Monsieur Perrault, vous avez la parole.

[Français]

M. Jean Perrault (président, Fédération canadienne des municipalités): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je voudrais remercier le président et le Comité de cette occasion de témoigner aujourd'hui afin de préciser comment le gouvernement fédéral et les municipalités pourront collaborer pour aider les Canadiens pendant cette conjoncture difficile.

La FCM est la porte-parole nationale des gouvernements municipaux depuis 1901, et pendant ces 108 ans, nous avons représenté les intérêts des gouvernements municipaux canadiens auprès du gouvernement fédéral. Je suis ici aujourd'hui pour poursuivre cette tradition.

[Français]

la tradition, dans le respect des compétences des provinces. La fédération a toujours travaillé dans le respect des compétences des provinces et des territoires.

[Traduction]

Selon la FCM, la qualité de vie et la croissance économique du Canada dépendent de la santé des villes et des collectivités.

[Français]

Pour attirer les talents et les investissements, améliorer la productivité et protéger l'environnement, le Canada doit veiller à ce que les fondements de ses municipalités demeurent forts et sûrs.

Les investissements dans les infrastructures sont l'un des domaines dans lesquels le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et territoriaux et les gouvernements municipaux ont collaboré ensemble, car ils sont essentiels pour soutenir ces fondements. Les programmes fédéraux d'infrastructure nous ont aidés à garantir des routes et des ponts plus sûrs, à fournir une eau de bonne qualité, à moderniser les systèmes de traitement des eaux usées et à améliorer le transport collectif.

Le déficit des infrastructures municipales fait encore partie de nos grands enjeux à long terme, mais ce n'est pas la raison de notre démarche aujourd'hui. Nous sommes venus parce que nous sommes très préoccupés par la récession provoquée par la crise économique mondiale, dans laquelle le Canada est en train de s'enliser. Cette récession se fait sentir dans les villes et les collectivités de toutes les régions du pays, et tous les ordres de gouvernement doivent travailler ensemble pour relancer notre économie.

Le dernier budget fédéral contenait des outils puissants pour créer de l'emploi et combattre la récession. Il faut s'empresse de s'en servir. Le budget a affecté de l'argent neuf à la remise en état des infrastructures, des installations récréatives, aux investissements verts, au logement abordable, au service Internet haute vitesse. Avec un plan d'action souple mis de l'avant rapidement, ces investissements produiront des dizaines de milliers d'emplois dès cette année. Le Canada en retirera aussi d'autres avantages qui le prépareront à relever les défis socioéconomiques et environnementaux de l'avenir.

Pour que des projets puissent être lancés cette année, les conseils municipaux, les gérants de projet et les entrepreneurs devront travailler intensivement au cours des prochaines semaines et des prochains mois. Mais avant de commencer, les municipalités doivent connaître le montant des fonds fédéraux qui leur sont accessibles, combien de fonds de contrepartie elles devront fournir, quels projets seront admissibles et quand elles commenceront à recevoir les nouveaux fonds.

Nous savons que le ministre Baird et son équipe sont à pied d'oeuvre pour répondre à ces questions. Nous savons également qu'il faudra un certain temps pour trouver les réponses, mais la saison de construction commencera dans un peu plus d'un mois; il n'y a pas de temps à perdre.

La FCM est prête à s'asseoir avec le gouvernement fédéral pour concevoir et mettre de l'avant un plan qui transformera ce budget prometteur en nouveaux emplois.

[Traduction]

D'emblée, la Fédération canadienne des municipalités recommande que les mesures fédérales soient guidées par les cinq principes suivants.

Tout d'abord, que l'argent soit injecté dans les plus brefs délais pour créer des emplois maintenant. Pour juguler la récession, il faut qu'un nombre considérable de nouveaux projets d'infrastructure soient mis en chantier pendant la saison 2009 afin de créer des emplois. Cela doit être l'objectif stratégique primordial des nouvelles dépenses d'infrastructure.

Deuxièmement, il faut prévoir un financement réservé à l'infrastructure municipale. Les municipalités possèdent plus de la moitié de l'infrastructure canadienne et à peu près tous les ouvrages d'adduction d'eau, d'éégout et de transport en commun. Afin de créer des emplois et d'améliorer les actifs locaux, il faut que nous ayons l'assurance que le gouvernement fédéral va investir de nouveaux fonds considérables dans l'infrastructure municipale.

Troisièmement, il faut prévoir un processus simple, prévisible et rapide. Plus tôt les décisions concernant le financement seront annoncées, plus vite la construction démarrera. Le gouvernement fédéral doit adopter un modèle de reddition de comptes donnant lieu à des approbations en amont, rapides, suivant des lignes directrices simples, et offrir des outils de rétroaction garantissant l'optimisation de l'argent des contribuables.

Quatrièmement, il faut aplanir les difficultés que comporte le partage des coûts. D'ici à ce que le budget fédéral soit approuvé, des milliers de municipalités à l'échelle du pays auront fixé leur budget d'immobilisations pour 2009. Revenir sur ces budgets pour trouver des fonds de contrepartie prendra du temps et dans certains cas se révélera tout simplement impossible. En se montrant souple, le gouvernement peut aider à parer à cette difficulté. Le partage des coûts ne doit pas être le seul facteur intervenant dans les décisions d'apporter un financement fédéral.

Cinquièmement, il faut que les nouveaux prêts fédéraux soient utilisés à bon escient. Nous nous félicitons que le gouvernement fédéral offre d'aider les collectivités qui n'ont pas les moyens de respecter les dispositions de partage des coûts. Avant tout, nous devons veiller à ce que les fonds injectés produisent leurs fruits. Le gouvernement fédéral doit s'entretenir avec la FCM dans les plus brefs délais pour établir un programme réalisable afin que les nouveaux fonds offerts soient acheminés rapidement dans l'économie.

● (1010)

[Français]

Le budget fédéral précise que les programmes d'infrastructure seront structurés pour acheminer les fonds et assurer les mises en chantier rapidement. Cet objectif sera réalisable grâce aux cinq principes que je vous ai énoncés.

En terminant, j'aimerais réitérer que le budget de 2009 représente d'importants investissements dans les villes et les collectivités, et offre des outils très puissants pour aider le pays à combattre la récession. Il doit être mis en oeuvre intégralement, équitablement, efficacement.

Le président: Merci, monsieur Perrault.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Atkinson.

M. Michael Atkinson (président, Association canadienne de la construction): Merci, monsieur le président.

L'Association canadienne de la construction se réjouit de la possibilité de témoigner devant vous aujourd'hui afin de vous faire part du point de vue de ses quelque 16 000 membres à l'échelle du pays en ce qui concerne les mesures en matière d'infrastructures qui figurent dans le récent budget fédéral. On ne s'étonnera pas que je dise que nous sommes très satisfaits de ces mesures étant donné que notre secteur s'occupe de la construction de ces infrastructures. Nous sommes convaincus qu'un investissement dans les infrastructures canadiennes optimise à court terme cette mesure de relance grâce à la création d'emplois et à l'impact sur l'économie. Selon une étude d'Informetrica Limitée, un milliard de dollars dépensé permet de créer 11 500 emplois, dont plus de la moitié ne reviennent pas au secteur de la construction.

Ce qui est peut-être encore plus important, c'est que nous pensons qu'un investissement dans l'infrastructure au Canada est une priorité absolue, non seulement pour le court terme mais aussi pour le long terme, afin de garantir la prospérité économique et le bien-être social du pays à l'avenir.

En raison de la négligence des dernières années, notre infrastructure vitale — nos routes, ponts, réseaux d'éégout, hôpitaux et écoles — se trouve dans un état de délabrement grave. C'est d'autant plus déplorable que, plutôt que de fournir à nos citoyens un environnement sûr et sain et une qualité de vie, nos infrastructures publiques commencent à menacer ces nécessités fondamentales. Au lieu d'offrir les outils permettant aux entreprises et aux industries d'être concurrentielles, de prospérer et de demeurer productives, nos infrastructures publiques qui se détériorent gonflent le coût de faire des affaires, nous rendent moins concurrentiels et sapent la productivité. Il nous faut réhabiliter et maintenir nos infrastructures publiques afin que de nouveau, elles servent les besoins des Canadiens, des entreprises canadiennes et de l'industrie canadienne plutôt que de leur nuire.

L'année dernière, une étude menée par l'Université de Waterloo paraissait dans le numéro d'août du bulletin de l'Institut de recherche en politiques publiques. Les auteurs concluent que non seulement les infrastructures canadiennes accusent un déficit de 2 milliards de dollars, mais que notre négligence à investir de façon adéquate pendant les années 90 constitue la principale cause de l'écart de productivité qui existe entre notre secteur manufacturier et celui des États-Unis. Une comparaison entre le cumul des investissements de la part de chacun des gouvernements permet de constater que les États-Unis ont réussi à faire augmenter leur avantage de productivité sur nous de plus de 20 p. 100 au cours des dix dernières années. Pendant cette période, les investissements canadiens dans les infrastructures ont baissé de 3,5 p. 100, alors que ceux des États-Unis ont augmenté de plus de 24 p. 100.

Pourquoi rappeler cela? Parce que nous voulons rappeler qu'un pays ne doit pas se contenter d'investir dans ses infrastructures publiques pour créer des emplois à court terme ou pour relancer une économie en déclin, ce qui se produira, mais qu'un pays doit investir dans ses infrastructures publiques stratégiques majeures parce que c'est sensé. Il ne faut pas s'étonner que tous les pays qui ont récemment annoncé des mesures de relance ont fait des réinvestissements considérables dans les infrastructures publiques essentielles, la pierre angulaire de ce train de mesures. Ces pays comprennent qu'effectivement des investissements dans les infrastructures stimuleront l'économie à court terme en contrant la stagnation mais ils savent également, ce qui est encore plus important, que ces investissements leur garantiront l'installation d'infrastructures modernes et efficaces les préparant à tirer parti de la croissance économique quand se fera la reprise de l'économie mondiale.

Monsieur le président, voilà pourquoi l'ACC appuie la modernisation des infrastructures. Investir à cet égard est sage non seulement pour l'avenir mais pour le moment présent.

Il convient de signaler particulièrement les investissements de taille que le budget de 2009 prévoit pour l'infrastructure des universités et des collèges. L'ACC a préconisé vigoureusement une augmentation des investissements fédéraux à cet égard. Le gros de notre main-d'oeuvre a fréquenté le réseau collégial et nous savons tous que la situation est critique pour les collèges. Malheureusement, les collèges communautaires sont les cousins pauvres des établissements postsecondaires canadiens. Nombre d'entre eux ont été construits il y a 40 ou 45 ans et ils ont été gravement négligés. Bien des collèges communautaires ont de longues listes pour les inscriptions — dans certains cas, une attente de trois ans pour un programme dans un métier de la construction. Les équipements sont lamentablement vétustes, il n'y a pas de capacité et pourtant, les inscriptions au collège sont en hausse. Le déclin de l'économie n'a fait qu'exacerber ces difficultés car bien des travailleurs frappés par la crise s'orientent vers les collèges pour se recycler ou parfaire leurs compétences.

En 2006, la Fédération canadienne des entreprises indépendantes a réalisé un sondage auprès de ses membres pour déterminer d'où provenaient les nouvelles recrues. L'étude conclut qu'il faudra six diplômés de collège à l'avenir pour chaque diplômé universitaire parce que c'est sensé. Notre système collégial n'a tout simplement pas la capacité et est négligé depuis trop longtemps. Nous nous réjouissons que pour la première fois un budget fédéral cerne la nécessité d'appuyer les collèges communautaires. Toutefois, nous demanderions à votre comité d'envisager une proportion plus élevée de ce programme. À l'heure actuelle, seulement 30 pour cent du programme serait affecté à l'infrastructure des collèges. Nous aimerions que ce soit beaucoup plus équilibré.

●(1015)

En terminant, je tiens à faire une dernière réflexion. À la vérité, notre plus grande crainte est qu'après 15 minutes d'attention, la modernisation de l'infrastructure comme stimulant pour contrer la récession soit promptement oubliée et que nous, Canadiens, retrouvions nos mauvaises habitudes de concevoir, construire, pour ensuite reléguer aux oubliettes.

Je suis impatient de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Atkinson.

Monsieur Morrison, allez-y.

M. Jeff Morrison (président et directeur des opérations, Association des firmes d'ingénierie du Canada): Bonjour, mesdames et messieurs.

À l'intention de ceux qui ne connaîtraient pas l'Association des firmes d'ingénierie du Canada, je tiens à dire que nous représentons les intérêts de plus de 500 entreprises de consultation en ingénierie. Ensemble, elles emploient environ 90 000 Canadiens, et engendrent une activité économique de plus de 15 milliards de dollars.

Tout comme M. Atkinson — et cela ne vous étonnera pas étant donné que nous représentons un groupe de concepteurs de l'infrastructure —, nous sommes très heureux de l'annonce faite dans le budget de 2009 concernant les infrastructures. Les sommes annoncées, qui viennent s'ajouter à des investissements déjà prévus dans des budgets fédéraux précédents, le gouvernement prend des mesures vigoureuses pour s'attaquer à la dette infrastructurelle massive de notre pays. Il est vrai que les mesures de stimulation vont créer et maintenir des emplois dans les entreprises d'ingénierie, mais le véritable avantage, selon nous, réside dans les avantages dont profiteront tous les Canadiens — une compétitivité, une qualité de vie, une sécurité accrue et un réseau de transport plus durable ainsi que le règlement d'autres problèmes infrastructurels.

Permettez-moi de dissiper une méprise diffusée dans les médias et qui semble avoir cours dans certains milieux gouvernementaux en ce qui concerne la capacité du secteur de l'ingénierie au Canada de réaliser le travail qui découle des mesures annoncées dans le budget de 2009 concernant l'infrastructure.

Juste avant Noël, l'AFIC a mené un sondage auprès de ses membres, leur demandant quelles étaient leurs capacités existantes et ce qu'ils prévoient comme charge de travail en 2009. La réponse des entreprises d'ingénierie a été très claire. À la suite d'une baisse dans le secteur privé — essentiellement, le secteur des ressources pétrolières et gazières, celui du logement, celui de la fabrication, etc. — nombre d'entreprises d'ingénierie avaient déjà procédé à des mises à pied à la fin de 2008. Nombreuses encore étaient celles qui en envisageaient en 2009.

Ainsi, le message que nous voulons communiquer aux décideurs est clair: les entreprises d'ingénierie sont prêtes, disposées et capables de se mettre à l'oeuvre pour construire ou reconstruire notre infrastructure.

●(1020)

[Français]

À l'heure où le gouvernement apprend la mise en oeuvre des projets d'infrastructure annoncés dans son budget, l'AFIC aimerait recommander quatre principes pour la mise en oeuvre de ces mesures.

Ces recommandations visent à maximiser l'effet stimulant de ces projets sur l'économie et sur le marché du travail, tout en s'assurant que les projets réalisés procureront une valeur optimale et qu'ils emploieront ce qu'il y a de mieux sur le plan de la technologie et de l'innovation.

Premièrement, les projets d'infrastructure financés par le gouvernement fédéral devraient être confiés au secteur privé. Trop souvent, le gouvernement emploie ses ressources internes pour les travaux de conception de projets d'infrastructure. Ensuite, l'effet stimulant des programmes d'infrastructure sera maximisé si les projets sont réalisés par les entreprises privées, qui peuvent engager de meilleurs ingénieurs et entrepreneurs, alors que le gouvernement et les autres maîtres d'oeuvre qui font leurs travaux à l'interne ne font que subventionner leurs propres activités.

[Traduction]

Deuxièmement, lors de la réalisation des projets, gouvernements et administrations doivent veiller à réduire la paperasserie et le double emploi et à réduire au minimum les procédures d'approbation, tout comme le ministre vient de le signaler. À cette fin, il faudra un effort concerté de la part de tous les paliers pour garantir des formalités administratives minimales.

Bien sûr, il faut respecter les exigences d'évaluation environnementale qui s'imposent et faire preuve d'une diligence raisonnable mais étant donné l'urgence d'une mise en oeuvre rapide, les formalités de prestation de services, les négociations de contrats, l'identification des projets, le rezonage éventuel, etc. devraient, dans tous les cas, être accélérés par le palier responsable.

Troisièmement, le choix des professionnels pour la réalisation des projets d'infrastructure devrait être guidé par les principes qui figurent dans l'InfraGuide, document qui décrit les pratiques exemplaires à suivre dans le choix d'experts-conseils professionnels. Cet InfraGuide, diffusé il y a deux ans, est l'oeuvre d'une équipe d'experts indépendants qui recommandent un processus appelé sélection sur la base des compétences, dans le choix des ingénieurs. Le principe en est très simple. Les experts-conseils professionnels retenus ne devraient pas être les moins disants mais ils devraient être les plus compétents. Songez à ce que vous faites vous-même quand vous embauchez quelqu'un pour votre bureau. Choisissez-vous la personne la plus compétente pour le travail ou celle qui demande le moins?

Récemment, le Québec est devenu le premier gouvernement à légiférer quant au recours à la sélection sur la base des compétences, et ce, pour tous les ministères de la province. La Commission Johnson avait recommandé une telle approche dans son rapport sur l'écroulement d'un pont d'étagement à Laval en 2006. Nous faisons la même recommandation au gouvernement fédéral.

En terminant, nous exhortons les gouvernements à ne pas sacrifier les avantages stratégiques à long terme au profit d'une solution rapide. Il sera important de repérer et de faire démarrer les projets prêts à réaliser mais le choix des projets doit être guidé par d'autres considérations majeures. Ainsi, la compétitivité économique, l'amélioration de la durabilité, l'amélioration de la qualité de vie et la protection de la santé et de la sécurité des Canadiens doivent intervenir dans l'identification des projets plutôt que des considérations sur la rapidité de mise en oeuvre des projets.

En terminant, monsieur le président, je répète notre message essentiel. Les firmes d'ingénierie au Canada sont impatientes de travailler avec les gouvernements fédéral et provinciaux et les administrations municipales, les premières nations, les établissements d'enseignement postsecondaire, les administrations aéro-

portuaires et toutes les autres parties intéressées afin de faire démarrer des projets d'infrastructure non seulement dans les plus brefs délais mais suivant une stratégie bien réfléchie.

Merci, monsieur le président. Je suis impatient de participer à la discussion.

Le président: Merci, monsieur Morrison.

Nous allons passer directement aux questions.

Monsieur Kennedy, vous disposez de sept minutes.

M. Gerard Kennedy: Merci, monsieur le président.

[Français]

Merci à tous pour vos témoignages.

J'ai des questions particulières concernant le fonds pour la stimulation de l'économie ciblant la reconstruction et le renouvellement des bâtiments.

[Traduction]

Le gouvernement semble affirmer que 2 milliards de dollars seront injectés pour des rénovations au cours de chacune des deux prochaines années. Actuellement, les études démontrent que seulement 14 p. 100 des travaux d'infrastructure porteront sur des rénovations. Cela porte à croire qu'il y a sans doute un besoin. Autrement dit, il y aura beaucoup de nouveaux ouvrages et pour le reste, assez peu.

De votre point de vue, en commençant par les municipalités, pouvez-vous nous dire comment vous voyez les choses. Vous avez établi une liste que je trouve très utile, où figurent des projets prêts à démarrer, à hauteur de 14 milliards de dollars. Quelle proportion d'entre eux aurait une chance d'obtenir l'approbation du gouvernement? Ce fonds en particulier vise des projets très pointus. Je me demande comment cela s'inscrit dans votre vue d'ensemble et, ici je m'adresse aux deux associations, quel impact sera ressenti sur la capacité de réaliser ces projets?

Je sais bien que M. Morrison nous a donné une assurance générale et je suis sûr que M. Atkinson aurait quelque chose de semblable à nous dire. Nous savons que 44 000 travailleurs de la construction ont perdu leur emploi en décembre. Nous aurions souhaité que ces mesures soient mises en place alors. Nous avons tenté de faire en sorte que ce le soit.

Nous aimerions concentrer nos efforts sur cette stratégie en particulier et ses conséquences car le Comité des finances, de même que le Comité du commerce et des infrastructures, voudra avoir une idée claire de la mise en oeuvre. À la différence des autres années et des autres époques, nous voudrions peut-être avoir une idée précise de la réalisation concrète sur le terrain. Pouvez-vous nous donner plus amples renseignements sur cet aspect et sur la façon dont s'élaborent vos diverses perspectives.

• (1025)

M. Jean Perrault: Monsieur Kennedy, est-ce que vous faites allusion aux deux milliards de dollars qui seront investis dans la rénovation et dans le logement abordable?

M. Gerard Kennedy: Non. Il s'agit d'autre chose. Je parle ici des deux milliards de dollars pour les infrastructures, du fonds de relance, dont les fonctionnaires du ministère nous ont parlé. Ce fonds servirait essentiellement à reconstruire et à rénover plutôt qu'à bâtir de nouveaux ouvrages.

Je me demandais si l'association avait pu évaluer ce que cela représenterait pour ses membres. Cela répond-il aux besoins de ses membres? Quelles en sont les conséquences?

M. Jean Perrault: D'après ce que j'ai compris, il faut agir vite et les projets à très long terme ne cadrent pas avec l'objectif de ce fonds. Nous allons mieux comprendre quand le processus aura démarré mais, comme il y a tant de projets sur la planche qui n'exigent pas une longue planification, qui sont prêts à démarrer, notamment les installations récréatives, les arénas; nous pourrions donc y avoir accès pour nos membres.

D'après ce qu'a dit le ministre, cela doit se faire dans les plus brefs délais. Nous aussi nous voulons agir rapidement si bien que nous exhortons le ministre à limiter les lenteurs bureaucratiques, ce qu'il ne cesse de préconiser, afin que nous puissions mettre les choses en chantier. Nous pensons qu'il faut que ces fonds soient engagés très rapidement pour que nous ayons des immeubles à réparer et des projets à démarrer. Nous n'avons pas besoin de projets à long terme. Si dès aujourd'hui on nous donne le feu vert, il nous faut faire une vaste planification avec

[Français]

beaucoup de planification et d'exigences environnementales, etc. Nous croyons que cet argent doit être versé rapidement dans le cas de projets municipaux simples de reconstruction de rues, de trottoirs, de systèmes d'assainissement ou de bâtisses déjà existantes. En ce sens, nos membres nous ont fait part de projets d'infrastructure de l'ordre de 14 milliards de dollars qui sont prêts à être réalisés immédiatement.

Le projet de train Montréal-Toronto va prendre plus de temps que la réparation des maisons des gens qui ont été inondées à cause du réchauffement de la planète. Ces travaux sont faciles à réaliser et ne nécessitent que de l'argent, et non une longue planification de cinq ou six ans.

Nous sommes très heureux de voir qu'il y a beaucoup de projets pour les deux prochaines années. *They are ready to go.* Tout ce qu'il faut, c'est de l'argent.

M. Gerard Kennedy: Mais pour ce qui est de la capacité...

[Traduction]

M. Jeff Morrison: Je pense que votre question portait sur le panachage entre projets de reconstruction et de réfection et nouveaux projets. De notre point de vue, un panachage serait satisfaisant. Vous avez cité, par exemple, les deux milliards de dollars pour le logement social. Je ne pense pas qu'il faille aller très loin d'ici même, de cette salle, pour constater que certains logements sociaux au centre-ville d'Ottawa sont passablement délabrés et qu'ils exigent des travaux très intenses de reconstruction et de réfection. Par ailleurs, nous avons besoin d'une plus grande quantité de logements. Il nous faut plus de logements sociaux.

Dans la mesure où le gouvernement établit une stratégie judicieuse et veille à un panachage des deux, cela nous conviendra à nous, entreprises d'ingénierie, car nous sommes prêts et disposés à faire l'un et l'autre.

M. Michael Atkinson: Je vais répondre à la question sur la capacité. C'est un mythe. Il ne fait aucun doute qu'à long terme il faudra s'assurer d'avoir surtout une capacité et une quantité suffisantes de travailleurs à cause des tendances démographiques et du nombre de travailleurs qui prendront leur retraite. Mais à court terme, comme vous l'avez dit, la construction d'immeubles non résidentiels a ralenti. En décembre, le nombre de permis de construction était en baisse de 31 p. 100 par rapport à l'année précédente. Il y a donc pour l'instant assez de travailleurs dans le domaine de la construction.

La pénurie de ces travailleurs se fera sentir dans six ou huit ans car un apprenti doit travailler pendant quatre ans pour devenir un compagnon. C'est pourquoi il est très important pour nous d'investir dans les collèges; nous nous attendons de recevoir beaucoup de demandes d'admission. Nous voulons attirer davantage de jeunes et d'Autochtones, ainsi que des groupes sous-représentés, telles les femmes, dans notre secteur. Il n'y aura bientôt plus d'espace pour former tous ces gens. Donc, nous nous inquiétons de la situation à long terme, mais à court terme, nous avons encore assez de travailleurs dans notre secteur.

Nous savons que la priorité serait donnée aux programmes d'infrastructure, et c'était même le cas avant le dépôt du budget. À partir du 1^{er} avril de cette année, on doublera le Fonds de la taxe sur l'essence. Le doublement avait été prévu pour le 1^{er} avril 2009, moment où le montant du fonds atteindra deux milliards de dollars. Espérons que ce montant sera renouvelé à perpétuité, comme l'a indiqué le ministre.

Donc, du point de vue de la capacité, nous sommes en train de planifier et nous sommes prêts.

●(1030)

Le président: Merci, monsieur Atkinson, et merci, monsieur Kennedy.

C'est au tour de M. Laforest.

[Français]

M. Jean-Yves Laforest: Merci, monsieur le président.

Monsieur Perrault, vous avez dit dans le cadre de votre allocution que des conditions devraient être établies, à tout le moins. Dans le cas des projets d'infrastructure, vous avez parlé de cinq conditions pour atteindre un certain niveau d'efficacité. Vous avez dit que ça devait se faire rapidement. Vous avez aussi parlé — et je pense que c'était en troisième lieu — d'adopter un processus simplifié pour ce qui est des demandes. Le fait que vous disiez ça implique que le processus précédent n'était pas simple.

Pouvez-vous nous donner des exemples précis de processus qui empêchent la réalisation rapide des travaux?

M. Jean Perrault: Le dossier de Chantiers Canada est un processus très lent. Prenons l'exemple des budgets de 2007. On a rencontré M. Harper, M. Flaherty et Mme Verner. La Fédération canadienne des municipalités a aussi eu le privilège de rencontrer M. Baird, qui venait tout juste d'être nommé ministre des Transports. On a indiqué que depuis 2007, le programme Chantiers Canada était très lent. Les négociations avec les provinces, le fait de leur demander de verser une contribution équivalant à un tiers du total, puis de faire une demande aux municipalités constituent un processus très long. M. Baird s'est engagé, avec son ministère, à simplifier ce processus. D'après ce que j'ai entendu plus tôt et que j'avais déjà entendu auparavant, il veut travailler dans le respect des provinces et territoires. Nous respectons cela également.

L'important est que l'argent soit distribué rapidement aux provinces. Les municipalités vont ensuite travailler avec les provinces, selon certaines exigences. On dit simplement que si cet argent est consacré à des infrastructures, pour réparer des tuyaux d'eau potable dans des sous-sols ou pour assainir les eaux, il n'est pas nécessaire de faire des études exhaustives pour être en mesure de livrer la marchandise au niveau municipal. Je pense qu'il faut mettre en oeuvre un processus mettant à contribution des personnes imputables aux niveaux fédéral, provincial et municipal. Nous sommes tous élus par les mêmes citoyens, soit dit en passant, et à l'heure actuelle, ces citoyens nous demandent de travailler.

Nous aimerions que les procédures soient allégées. Par exemple, si j'ai une route à réparer et qu'il en coûte 1 ou 2 millions de dollars pour couvrir une certaine distance, dites-moi que j'ai le droit de faire ces réparations, et j'irai vous voir quand j'aurai terminé, accompagné de vérificateurs généraux et de comptables indépendants, si vous le voulez. Ceux-ci vous diront que nous avons fait les réparations selon le plan de départ, que ça ne nous a pas servi à réduire nos impôts et que nous n'avons pas fait autre chose avec cet argent, par exemple déblayer la neige, comme on le disait plus tôt. En fait, nous aimerions obtenir des réponses rapidement, de façon à ce que nos ingénieurs et nos gens se mettent à la tâche.

M. Jean-Yves Laforest: Donc, la réalisation d'un projet vient démontrer le sens des responsabilités de ceux qui l'ont réalisé.

M. Jean Perrault: Oui, et il me semble que ça ne devrait pas être aussi long.

M. Jean-Yves Laforest: Vous avez aussi parlé de partage des coûts et, entre autres, du fait d'utiliser des prêts fédéraux pour appuyer les municipalités qui ne sont pas en mesure de le faire. On sait très bien qu'il y a des municipalités qui ne sont pas prêtes à agir rapidement si elles sont obligées de partager jusqu'à 50 p. 100 des coûts avec la province.

Vous imaginez probablement un processus où le gouvernement fédéral s'engage à vouloir prêter directement aux municipalités, en passant par la province. On transfère un montant d'argent...

M. Jean Perrault: Je ne sais pas si ce fonds peut être utilisé au Québec, mais en ce qui a trait à d'autres provinces, peut-être que le prêt d'argent... Au Québec, je pense que les villes qui sont capables d'emprunter à un taux d'intérêt de 4 p. 100... Si on en a besoin, on peut l'utiliser, mais on doit passer par la province. C'est certain qu'il faut avoir l'approbation de la province. On est définitivement d'accord là-dessus.

• (1035)

M. Jean-Yves Laforest: Plus tôt, M. Morrison disait qu'idéalement, il faudrait que l'ensemble des travaux d'ingénierie soient confiés au secteur privé parce que si ce sont des municipalités qui utilisent leurs propres ressources, ce pourrait souvent être considéré simplement comme une subvention pour diminuer leurs coûts.

J'aimerais que vous réagissiez à cela. Devant une multitude de projets, les villes ne font-elles pas déjà amplement affaire avec le secteur privé?

M. Jean Perrault: Absolument. Les petites municipalités font presque toutes leurs affaires avec des professionnels du secteur privé. Les municipalités de la taille de villes comme Sherbrooke, Montréal et Québec ont des ingénieurs généralistes qui travaillent avec le secteur privé. La plupart de nos projets se font en sous-traitance. On fait un appel d'offres et on travaille avec les firmes privées. Si on peut avoir ces fonds, il faut absolument aller chercher... On n'a pas tout le personnel nécessaire pour atteindre ces objectifs. Nous avons besoin du feu vert pour obtenir l'argent et planifier. Si on veut que des gens soient au travail au mois de septembre, il faut avoir le feu vert aujourd'hui, pour être en mesure de faire la planification, d'engager les professionnels et d'emprunter l'argent.

Plus tôt, vous posiez une question à savoir si les villes ont la capacité de payer le *cost sharing*, la participation financière. C'est difficile, en ce qui concerne l'année 2009. Nos budgets sont déjà faits, on a déjà taxé les citoyens et on s'est déjà endettés.

Si vous me demandez si, en tant que maire, je serais prêt, l'an prochain, à payer le tiers, je vous répondrai que j'aime autant payer le tiers que les trois tiers. C'est bien plus important pour moi de payer le

tiers plutôt que de payer les trois tiers pour répondre aux besoins d'une ville.

La procédure gouvernementale demande la participation... La taxe sur l'essence est quelque chose de récurrent. Cela nous permet de savoir combien il y a d'argent dans les budgets de villes comme Montréal, Québec, Toronto ou Vancouver. Il faut aussi faire application à la province, dans le respect des champs de compétence. Il faudra que le gouvernement fédéral accélère l'envoi d'argent vers la province, pour qu'on puisse avoir rapidement le feu vert. Donnez-nous le feu vert immédiatement, et cela permettra aux gens de commencer à travailler.

Si je n'ai pas l'argent cette année, pourrait-il y avoir une certaine flexibilité de la part du gouvernement? Il veut un partage d'un tiers, un tiers, un tiers pour faire 12 milliards de dollars d'investissement au lieu de 4 milliards de dollars. Je comprends cela. Cela permettra de faire travailler plus de gens. Si c'est flexible, cela permettrait de payer un tiers en 2009 et de commencer les travaux en 2009. On paierait en 2010. Il me semble que c'est simple.

Le président: Merci, monsieur Laforest.

[Traduction]

Monsieur Wallace, vous avez la parole.

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à nos invités d'être venus.

J'aimerais parler de la Fédération canadienne des municipalités. J'ai été conseiller municipal pendant 13 ans, et j'ai donc quelques questions sur le sujet.

J'apprécie le fait que l'AFIC et l'ACC sont ici, et ce qui a été dit au sujet de la création d'emplois par les représentants de l'Association canadienne de la construction après le dépôt du budget, c'est-à-dire que pour chaque milliard de dollars investis, 11 500 emplois seraient créés. J'ai également aimé le fait que ce matin on ait parlé de mettre les projets en branle.

Si je vous ai bien compris, vous voulez que nous prenions les mesures qui s'imposent pour faire adopter le plan. Tout comme cela se fait au niveau municipal, vous n'autorisez pas votre personnel à mettre des choses en oeuvre avant que le budget municipal ne soit adopté. Est-ce exact? Par conséquent, vous aimeriez que la Chambre et le Sénat adoptent dès que possible le plan de relance pour que les fonds puissent être affectés rapidement. Est-ce exact?

M. Jean Perrault: Vous étiez conseiller municipal. Notre personnel prépare un budget. Ils ont à traiter sept dossiers, et vous en tant que conseiller municipal devez en approuver entre un et cinq, par exemple.

M. Mike Wallace: Oui, dans le budget des dépenses en capital.

M. Jean Perrault: Oui, mais les autres projets se trouvent dans le budget des dépenses en capital. Même au sein de notre organisation, nos employés font le travail de préparation et espèrent qu'ils obtiendront les fonds. S'ils ne les obtiennent pas, ils s'arrêteront à cette ligne.

Nous sommes donc prêts.

M. Mike Wallace: Vous êtes prêts. J'en viens à ma deuxième question.

Les médias ont beaucoup parlé du fait que les municipalités n'ont pas leur tiers de fonds de contrepartie. Pour ma part, en ce qui concerne les régions de Burlington et de Halton, d'où je viens, on m'a donné une longue liste de projets d'immobilisations qui figurent dans leur budget de 2009 et qui ont déjà été approuvés par le conseil, et qui n'attendent que l'argent pour démarrer.

Est-ce que la grande majorité des membres de votre association ont déjà approuvé leur budgets en dépenses de capital? Sont-ils prêts à aller de l'avant avec leurs projets et demandes de permis? Je comprends ce que vous êtes en train de me dire. Il y a les quatre ou cinq grands qui figurent sur la liste. S'ils obtiennent plus d'argent, la liste pourrait s'allonger.

Diriez-vous que la plupart des municipalités qui sont membres de la FCM sont rendus à ce stade-là?

• (1040)

M. Jean Perrault: J'ai une liste ici de toutes les villes qui ont déclaré avoir des projets qui sont prêts à démarrer. Si la province et le gouvernement fédéral confirment le nouveau financement, les villes seront en mesure de faire démarrer encore davantage de projets.

Cette année, l'investissement par les municipalités se chiffre à 15 milliards de dollars. Alors, si on leur demande un tiers cette année, ce ne sera pas évident. Vous étiez conseiller municipal. Certaines prennent le risque et ont déjà approuvé leurs budgets, et elles ont indiqué qu'elles seront prêts à y aller sous réserve de recevoir le financement de la part du fédéral et du provincial...

M. Mike Wallace: Alors ce que vous dites, c'est qu'elles sont prêtes, et que tout est préparé?

M. Jean Perrault: Les projets sont prêts, mais ce ne sont pas toutes les villes — Toronto, Montréal, et les plus petites — qui disent qu'elles ont déjà leur tiers. Je pense que ce serait difficile. J'aimerais que le gouvernement fasse preuve de souplesse, comme je l'ai dit tout à l'heure, mais je préfère quand même en payer un tiers plutôt que les trois tiers. Alors si vous me donnez l'occasion, parce que cette année... Vont-ils augmenter le fardeau fiscal? Est-ce qu'ils vont refilet la note pour un tiers de plus aux villes cette année? Ou y aura-t-il la possibilité de le faire l'année prochaine, par exemple, et d'examiner le tout? Je pense que ce serait intéressant. C'est pour cela qu'on demande de la souplesse. Nous voulons...

M. Mike Wallace: D'accord. Je n'ai que sept minutes, monsieur. Je vais vous interrompre.

Vous êtes maire, n'est-ce pas? Est-ce exact?

M. Jean Perrault: Oui, monsieur, ça fait 15 ans. Et 12 ans...

M. Mike Wallace: Vous vous y connaissez bien, alors. C'est pour cela que j'ai posé la question.

J'aimerais que vous m'apportiez un petit éclaircissement au sujet de la taxe sur l'essence, qui est un paiement direct aux municipalités. Le montant dépend essentiellement du nombre de résidents dans votre collectivité, n'est-ce pas? Et que vous sachiez, les fonds ne sont pas assortis d'exigences fédérales en matière d'ÉE?

Je ne pense pas qu'il y en ait en Ontario; je ne connais pas la situation dans les autres provinces.

M. Jean Perrault: La province de Québec a décidé, de concert avec le gouvernement fédéral, que la taxe sur l'essence doit obligatoirement servir à cette fin — par exemple, l'eau, les égouts, et non pas le bitume. Elles doivent respecter les règles qui s'appliquent à la taxe sur l'essence, et c'est une bonne chose. Parce

que si les municipalités remettent en état le bitume, elles ne s'occupent pas comme il faut de la terre qui se trouve en dessous.

M. Mike Wallace: D'accord. Donc, en réponse au plan d'action économique et au volet sur l'infrastructure assorti de la formule un tiers/un tiers, on a suggéré que... Peut-être que je me trompe et M. Mulcair pourra le préciser, mais d'après ce que j'ai compris le NPDP privilégie une taxe sur l'essence directe au profit de la formule un tiers/un tiers, et ils se plaignent également qu'en vertu de la formule on éliminera la nécessité de mener des ÉE fédérales.

Les ÉE sont toujours obligatoires. S'il s'agit d'un projet municipal, une ÉE provinciale est exigée. Mais n'est-ce pas contradictoire? Ne faisons-nous pas bien d'éliminer cette couche supplémentaire de paperasse pour nous permettre de démarrer ces projets...?

Le président: À titre d'éclaircissement, ÉE veut dire évaluation environnementale, n'est-ce pas?

M. Mike Wallace: C'est exact, monsieur.

M. Jean Perrault: En tant que dirigeants municipaux, nous devons nous plier aux règles et respecter les règlements environnementaux. Aucun élu, à quelque niveau que ce soit, peut ne pas respecter l'environnement. Mais en cas de dédoublement, on peut quand même nous rendre la vie plus facile, n'est-ce pas? Mais respectons les règles. M. Mulcair était ministre de l'Environnement au Québec, et les villes ne veulent pas se soustraire aux règles. Nous devons respecter les règles.

S'il s'agit de dédoublement, si on peut éliminer la paperasse, faisons-le. Mais respectons quand même l'environnement. Aucun élu peut se permettre de ne pas respecter l'environnement. Il s'agit d'un patrimoine que nous léguons aux générations futures.

Le président: Merci, monsieur Wallace.

C'est au tour de M. Mulcair.

[Français]

M. Thomas Mulcair: Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue à nos invités.

Je vais m'adresser tout d'abord à M. Morrison. Vous avez fait allusion à l'étude de Pierre Marc Johnson dans la foulée de l'effondrement du viaduc de la Concorde. En fait, il s'agissait du deuxième effondrement, puisqu'il y avait eu auparavant l'effondrement du viaduc du Souvenir. Par contre, les deux situations étaient différentes: le viaduc du Souvenir était en construction, alors que celui de la Concorde datait des années 1970.

Vous avez parlé des règles d'attribution de contrats aux ingénieurs. Vous avez dit qu'il était souhaitable de suivre le modèle préconisé. J'aimerais vous poser une question qui sort un peu du contexte d'une étude formelle et des règles d'attribution assez formelles elles aussi. Comment peut-on s'assurer que dorénavant, lorsqu'on attribue un contrat d'une valeur de 50 millions de dollars, on s'en tiendra à ce prix? Je sais que j'aurai l'occasion de poser la même question à M. Atkinson tout à l'heure. En fait, il a dit quelque chose de très important à propos de l'impérieuse nécessité d'inclure dans notre évaluation d'un projet le coût à long terme de son entretien et de sa réfection éventuelle.

De plus en plus de gens du public ont de la difficulté à comprendre comment il se fait qu'on puisse annoncer des travaux à un viaduc ou encore à un échangeur. À Montréal, il y en a un bien connu. Et je ne suis pas en train de critiquer les compagnies impliquées ni les ingénieurs; soyons clairs à cet égard. On a commencé par faire des travaux à l'échangeur Acadie, au coût de quelque 50 millions de dollars. Les derniers travaux ont coûté au-delà de 100 millions de dollars, et le public ne comprend pas. Il y avait eu un appel d'offres, mais en cours de route, on s'est rendu compte qu'il y avait beaucoup de choses à changer. Or, la faute ne revient pas au constructeur. Il existe quasiment une sous-profession à celle de l'ingénieur et du constructeur, soit celle de la personne responsable de trouver les « extras » et de les négocier.

De quelle façon les gens responsables de dépenser les deniers publics peuvent-ils s'assurer que, après l'octroi d'un contrat, tout sera fait pour connaître le coût réel des travaux et que ce prix demeurera le même à l'arrivée?

• (1045)

M. Jeff Morrison: Monsieur Mulcair, je crois que le public perçoit incorrectement la façon dont sont accordés les contrats pour des projets d'infrastructure au Canada.

Permettez-moi de poursuivre en anglais.

[Traduction]

D'abord, le public pense à tort que pour un projet d'infrastructure donné, la proposition la moins chère est toujours la meilleure. On pense que le contribuable en a pour son argent. Ce que la Commission Johnson a reconnu, et ce que les experts au Canada ont reconnu également, c'est que ce n'est pas le cas. Compte tenu de la nature des projets d'infrastructure, étant donné qu'ils impliquent un certain niveau de confiance du public dans le projet lui-même et dans les professionnels qui participent à sa conception, son design et sa construction, il faut un processus d'évaluation axé sur les qualifications. Ce n'est pas le cas actuellement, à l'exception de la province de Québec, qui a reconnu que les qualifications doivent être au cœur de l'octroi de contrats aux professionnels, quels qu'ils soient.

Vous avez parlé de ce que j'appelle le coût du cycle de vie. Très souvent, on croit, à tort, qu'un projet coûte ce que coûte la construction, et qu'une fois que la municipalité ou la province a payé pour la conception et la construction d'un projet donné, elle a fait sa part et le projet va rouler tout seul. Évidemment, nous savons que ce n'est pas le cas. Tout projet, qu'il s'agisse d'un édifice ou d'un viaduc, implique également des coûts de cycle de vie. Nous avons toujours dit que ces coûts de cycle de vie devaient faire partie de l'évaluation des projets.

Actuellement, je peux vous le dire, le gouvernement fédéral le fait rarement. Lorsque nous avons demandé à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et à Construction de Défense Canada s'ils tenaient compte du coût de cycle de vie, on nous a dit qu'il n'y a pas...

M. Thomas Mulcair: Monsieur Morrison, ce n'est jamais la faute des interprètes, je me suis sans doute mal exprimé, mais je crois que certains éléments se sont perdus dans la traduction.

Je vous demandais de parler précisément d'une chose: lorsque vous lancez un projet évalué à 50 millions de dollars, que vous avez fait votre appel d'offres en utilisant un processus axé sur les qualifications pour avoir les meilleurs professionnels, vous avez peut-être choisi l'offre la moins chère, la personne qui proposait 50 millions de dollars, ou l'autre, à 65 millions de dollars, mais qui

avait de meilleures qualifications... Peu importe. Invariablement, après tout ce processus, on entre dans la valse des extra « pour un projet de 65 millions de dollars, tout d'un coup, vous vous rendez compte que ce qui a été compris dans l'appel d'offres, ce qui a été conçu par les ingénieurs, si compétents soient-ils, ce qui a été approuvé par le ministère des Transports... Il y a toutes sortes de choses qui manquent et c'est là que commence la valse des extra.

Votre projet de 65 millions de dollars devient subitement un projet de 135 millions. Il vous incombe d'examiner comment l'argent des contribuables est dépensé. Comment éviter une telle situation?

M. Jeff Morrison: Je vous renvoie à une étude qui à mon avis, répond à votre question. Il y a une étude américaine qui sera publiée le mois prochain et qui a été réalisée par deux chercheurs universitaires. Ils se sont penchés sur les avantages de l'approche axée sur les qualifications. Parmi ses résultats, l'étude montre, ou montrera, lorsqu'elle sera publiée, qu'en ayant recours à un système axé sur les qualifications, on réduit de façon significative ce que vous appelez la valse des extra.

Le nombre de commandes rectificatives, d'extra, de modifications au projet diminue considérablement lorsque vous embauchez un consultant professionnel à partir de ses qualifications, de son bagage, et de ses connaissances.

Pour répondre à votre question, je suis d'accord avec vous, il existe un phénomène de danse, comme vous l'appelez. Il y a souvent des commandes rectificatives, des modifications, et tout cela s'ajoute au coût du projet. Cependant, je crois que si vous octroyez le contrat à un consultant professionnel qui devient en quelque sorte l'intendant du projet d'infrastructure et si vous faites les choses correctement, vous pouvez considérablement réduire ces coûts.

• (1050)

M. Thomas Mulcair: J'aimerais poser la même question à M. Atkinson.

M. Michael Atkinson: Dans quelques semaines, nous allons publier une étude réalisée conjointement avec des organismes de négociation de contrats et d'autres intervenants sur la prévisibilité des coûts des projets. Il y a plusieurs facteurs qui entrent en compte.

Dans le secteur de la construction, les entrepreneurs, comme moi, essaient à tout prix d'éviter les commandes rectificatives. On préférerait de beaucoup réaliser le projet du début à la fin à partir de sa conception et de ses spécifications.

L'autre problème, à mon avis, c'est la période d'octroi de contrats. Cela ne s'applique pas uniquement au gouvernement mais aussi à d'autres organismes qui octroient des contrats, mais parfois, cela peut prendre 30, 90 ou même 120 jours avant que l'offre d'un entrepreneur soit acceptée. On ne peut pas s'attendre à ce qu'un entrepreneur et ses fournisseurs puissent maintenir leur prix pendant tout ce temps, surtout quand les prix des matériaux augmentent aussi rapidement qu'ils le font. Ça n'est tout simplement pas réaliste. Il y a plusieurs choses qui peuvent être améliorées de part et d'autre pour que les coûts ne changent pas trop.

Le président: Merci.

Madame Hall Findlay.

Le greffier me signale qu'il me faut le consentement unanime du Comité parce que Mme Findlay n'est pas officiellement membre suppléant au Comité. Avons-nous le consentement unanime pour cette fois?

Des voix: D'accord.

Le président: Madame Hall Findlay, vous avez cinq minutes.

Mme Martha Hall Findlay: Vous êtes de vrais gentlemen. Merci.
[Français]

Je remercie tout le monde d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer aujourd'hui.

[Traduction]

J'ai deux questions.

Monsieur Perrault, beaucoup de gens se demandent si les municipalités vont pouvoir participer à ce programme, étant donné qu'elles doivent partager les coûts des projets. Je vous ai entendu dire que pour 2009, puisque les budgets sont déjà bouclés, à moins qu'il ne s'agisse d'un financement qui continue en 2010 ou au-delà, ce sera difficile de participer à ce programme pendant la saison de construction de l'année 2009. Or, vous avez dit qu'il fallait faire preuve de flexibilité dans ce contexte.

Est-ce que j'ai bien compris, et le cas échéant, qu'allez-vous proposer au gouvernement de différent pour permettre une telle flexibilité?

M. Jean Perrault: Eh bien, je l'ai dit il y a quelques minutes. Je pense que la flexibilité, c'est vraiment la clé. Vous savez qu'il y a déjà 15 milliards de dollars de réservés, qui ont déjà été acceptés dans tous les budgets municipaux. Vous avez déjà été conseillère municipale. Une fois le budget adopté, c'est très difficile de le changer, et cela prend beaucoup de temps.

Par exemple, si demain les gouvernements fédéral et provincial s'accordent 2 millions de dollars et que j'ai un projet de 6 millions de dollars, je dois investir 2 millions et emprunter deux autres millions. Pour une ville, cela peut prendre de trois à six mois pour qu'un emprunt soit approuvé.

Lorsque vous présentez une demande de financement... Au Québec en tout cas, et ce doit être la même chose dans les autres provinces, vous devez préciser dans votre demande ce que vous avez l'intention de faire avec ce financement, quels sont vos projets et les détails du projet. Ensuite, le gouvernement du Québec vous donne le feu vert et vous dit: « Vous avez votre argent ». Alors, vous pouvez commencer.

Si, par exemple, je présente ma demande aujourd'hui, le 12 février, cela peut prendre de trois à six mois avant que le financement soit approuvé, ce qui m'amène au mois d'août. Ensuite, je dois faire mon appel d'offres, ce qui prend au moins quatre à six semaines. D'ici à ce que la décision soit prise, nous sommes peut-être en octobre, c'est donc très difficile pour nous de dire maintenant...

Le ministre dit qu'il a 1 000 projets sur son bureau et qu'il comprend les contraintes de temps. Moi, je dois consulter mes 1 720 membres, qui comprennent des communautés de 200 personnes et des villes comme Toronto, la plus grosse. Pour l'instant, nous avons besoin de cette flexibilité pour pouvoir dire aux petites municipalités dont les conseillers municipaux n'ont pas encore approuvé le tiers du financement à cause des contraintes de temps: « Allez-y, réalisez votre investissement et l'année prochaine, par résolution du conseil municipal, vous pourrez emprunter l'argent et l'affecter là où il le faut ».

• (1055)

[Français]

Je serais déçu si les

[Traduction]

les municipalités du Canada n'aient pas accès faute d'opportunité aujourd'hui, comme les autres. Certaines municipalités ont plus de moyens. Vous parliez de la ville de Mississauga. C'est une ville qui se démarque des autres. Cette ville a de l'argent, d'après ce que j'en sais. Mais je ne veux pas pointer du doigt une quelconque ville. Les petites municipalités ont également accès à ces fonds fédéraux, même si elles ne peuvent y accéder cette année.

Il faut donc faire preuve de souplesse pour que ces municipalités puissent toucher les fonds l'an prochain.

Le président: Brièvement, s'il-vous-plaît.

Mme Martha Hall Findlay: Est-il vrai que pour un certain nombre de municipalités, si le processus était semblable, pas nécessairement sur une base par habitant, comme c'est le cas du Fonds de la taxe sur l'essence...? Étant donné les échéances et le fait que nous devons rapidement mettre en oeuvre les mesures de relance, et étant donné les préoccupations que vous avez soulevées concernant cette année, et même là, est-il vrai que les municipalités canadiennes pourraient mettre leurs projets en chantier beaucoup plus rapidement si l'argent provenait d'un processus comme le fonds de la taxe sur l'essence?

Le président: Brièvement, s'il-vous-plaît, monsieur.

M. Jean Perrault: Oui, une taxe sur l'essence libérerait des fonds plus rapidement, mais nous allons suivre les règles. Nous voulons simplifier les règles dès maintenant pour créer des emplois. Comme vous, nous voulons aider les gens à trouver du travail, et si nous pouvons les aider à se trouver un emploi sans trop tarder, mieux ce sera.

Monsieur le président, je vais conclure en disant que je n'ai jamais vu le gouvernement mettre tellement de fonds de l'avant. J'ai la liste des projets d'infrastructure devant moi. Trouvons une façon de faire pour permettre aux gens d'offrir des services aux Canadiens.

Le président: Merci.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Perrault. Bonjour, messieurs.

Monsieur Perrault, vous êtes le maire d'une ville importante du Québec. Il me fait plaisir de vous rencontrer. Je ne sais pas si vous étiez là plus tôt, lorsqu'on a rencontré le ministre. Je lui ai justement fait part de mon impatience face à la nécessité de réaliser certains travaux en vue de stimuler l'économie. Il s'agit là de quelque chose qui aurait dû être présenté dès l'automne dernier. Quoi qu'il en soit, le ministre m'a rassuré en me disant qu'on lui avait soumis beaucoup de projets et que les travaux pourraient sans problème être entamés rapidement.

Par contre, je vous ai entendu dire plus tôt que vous étiez prêt à vous asseoir avec le ministre. Ça m'indique qu'il n'y a pas eu de communication entre vous et le ministre et ça m'amène à me demander quel est votre rôle à cet égard. Vous êtes en effet président de la Fédération canadienne des municipalités. Avez-vous un rôle à jouer? J'ai exprimé plus tôt certaines inquiétudes. Par exemple, il est possible qu'il n'y ait pas suffisamment de projets prêts à être réalisés dans telle ou telle province, mais est-ce que chaque province peut au moins s'assurer d'avoir sa part du budget d'infrastructure?

Le transport collectif n'est pas identifié spécifiquement dans le budget. Or, vous avez indiqué que 140 projets étaient prêts à être réalisés. Pour en revenir au rôle que vous jouez, j'aimerais savoir si vous pouvez vous assurer qu'il y aura des projets de transport collectif pour les agglomérations urbaines. Ces projets sont vraiment importants.

M. Jean Perrault: Oui, monsieur Carrier, le transport collectif est important pour toutes les communautés canadiennes. À la Fédération canadienne des municipalités, nous sommes très satisfaits de la somme astronomique qui se trouve devant nous aujourd'hui. On parle ici de milliards de dollars. Il faut trouver une façon de les distribuer rapidement. Il faut passer par les provinces, ce qui ne me pose pas de problème. On doit le faire. Nous souhaitons que l'argent soit transféré du fédéral aux provinces et que nous, les municipalités, travaillions avec les provinces pour obtenir les sommes voulues.

La Fédération canadienne des municipalités travaille avec le ministre Baird. Lorsqu'il a été nommé, on l'a rencontré immédiatement. Comme je l'ai dit plus tôt, on a rencontré M. Harper rapidement. On l'a invité à notre conseil d'administration. Celui-ci compte autour de sa table 72 élus provenant de toutes les provinces et territoires canadiens. M. Baird a été très ouvert. En tout cas, j'ai confiance qu'il va trouver des solutions flexibles. J'ai cru comprendre plus tôt qu'il avait besoin de personnel supplémentaire, mais je me dis que ce n'est pas nécessaire: il n'a qu'à envoyer l'argent aux provinces. De cette façon, on l'aura plus rapidement. Je pense qu'actuellement, on influence le gouvernement canadien. De la même façon, quand j'étais président de l'Union des municipalités du Québec, on essayait d'influencer le gouvernement pour accélérer l'acheminement de l'argent vers les municipalités. Je pense qu'on est un bon partenaire. On sait comment agir sur le terrain, comment offrir le service aux citoyens. De plus, il y a, du côté des infrastructures, des besoins extraordinaires.

Quant au transport collectif, on utilise ce terme plutôt que « transport en commun » parce que le mot « collectif » implique que de petites communautés veulent mettre un service en commun, en l'occurrence le transport. Ça pourrait permettre de déplacer des gens de la région du Lac-Mégantic vers Sherbrooke, par exemple. Ils pourraient ensuite utiliser le transport en commun de Sherbrooke. Donc, le transport collectif est plus vaste.

Il y a des bâtisses à construire, de l'engagement et des services financiers à offrir aux transporteurs, de façon à pouvoir offrir le service aux citoyens. En ce sens, on a un rôle important à jouer en tant que fédération canadienne. Je suis très fier d'en être le président, parce qu'on représente l'intérêt collectif de toutes petites communautés aussi bien que celui de la plus grande ville du Canada, c'est-à-dire Toronto.

• (1100)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Carrier.

Merci beaucoup, messieurs, de vos exposés et de vos réponses ici aujourd'hui. Malheureusement, nous sommes arrivés à la fin de notre réunion.

M. Menzies m'a fait part d'une petite invitation pour M. Perrault à un événement dans sa circonscription.

M. Ted Menzies (Macleod, PCC): Je sais que c'est très altruiste, mais d'après votre biographie, monsieur Perrault, je constate que vous faisiez partie de l'équipe nationale de ski nautique. J'aimerais personnellement vous inviter au festival du championnat mondial de ski nautique qui se déroulera dans la province de l'Alberta, qui, soit dit en passant, n'a pas accès à la mer. L'événement se déroulera cette année à Predator Bay, qui se trouve dans ma circonscription. Nous serions ravis de vous accueillir. Je suis sûr que M. Bronconnier serait heureux de vous accueillir dans sa ville. Nous pouvons vous héberger et même vous donner l'occasion de faire un petit tour de ski nautique.

Le président: C'est la capitale canadienne de la marmotte, donc un endroit très excitant.

Merci, mesdames et messieurs.

La séance est levée.

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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.