



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 075 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 30 mai 2013

Président

M. Larry Miller

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

Le jeudi 30 mai 2013

•(1545)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Je déclare la séance ouverte.

Monsieur Sullivan.

[Français]

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

J'aimerais déposer une motion, qui se lit comme suit:

Que le Comité entreprenne une étude sur les facteurs qui contribuent à la baisse du service du transport ferroviaire de passagers et les perspectives d'avenir du service ferroviaire de passagers au Canada.

[Traduction]

Le président: Les interprètes viennent de m'informer qu'ils n'ont pas de copie, mais de toute façon, un avis de motion a été donné.

Cela dit, nous accueillons aujourd'hui M. Scott Clements, de...

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Souhaitez-vous que je propose la motion sur le budget?

Le président: D'accord. Je comptais le faire à la fin, mais nous pouvons le faire tout de suite.

Mme Olivia Chow: Oui, monsieur le président...

[Français]

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): En français, s'il vous plaît.

Des députés: Ah, ah!

[Traduction]

Le président: C'est une motion d'ordre administratif. Nous devons adopter ce budget pour rembourser les dépenses des témoins.

Proposez-vous la motion, madame Chow?

Mme Olivia Chow: Oui, je le fais, pour le grand total de 13 800 \$, qui est le montant...

Tandis que j'ai la parole, j'en profite pour dire que nous devrions, dans la mesure du possible, nous assurer qu'il y a autant de témoins du côté du gouvernement que du côté de l'opposition.

Le président: Madame Chow, il y aura une représentation équilibrée. Vous et moi en avons discuté mardi. Beaucoup de députés de l'opposition ont été invités à comparaître à compter de mardi.

Mme Olivia Chow: Viennent-ils?

Le président: Je vous dirais que plusieurs députés de l'opposition convoqués n'étaient pas disponibles jusqu'à présent, et il fallait aller de l'avant.

Quoi qu'il en soit, nous leur donnerons une autre chance de comparaître.

Mme Olivia Chow: Très bien.

Le secrétaire parlementaire est arrivé; nous pouvons donc passer au vote.

Le président: Monsieur Poilievre, il s'agit d'une motion d'ordre administratif sur le budget pour les dépenses des témoins.

Souhaitez-vous en discuter?

(La motion est adoptée.)

Le président: Nous allons maintenant passer aux témoins. Nous accueillons aujourd'hui M. Scott Clements, de l'administration portuaire de Fort McMurray.

J'espère ne pas avoir fait d'erreur dans votre titre.

M. Scott Clements (président et chef de la direction générale, Fort McMurray Airport Authority): C'est plutôt « aéroportuaire », mais ça se ressemble beaucoup.

Le président: Qu'est-ce que j'ai dit? Oh, portuaire — et je le savais en plus.

Toutes mes excuses. Merci beaucoup, monsieur Clements, et félicitations pour ce que vous allez recevoir plus tard aujourd'hui. C'est rare que nous recevons des témoins aussi élégants. Soyez le bienvenu.

Monsieur Taylor s'était également engagé à venir aujourd'hui, et je suis sûr qu'il ne va pas tarder.

Monsieur Clements, vous disposez de 10 minutes.

M. Scott Clements: Merci, monsieur le président.

J'ai été convié à une réception qui se tient ce soir au Panthéon de l'aviation du Canada. Plusieurs de mes anciens collègues et connaissances y seront honorés. Je vais me rendre directement là-bas après la séance. C'est la raison pour laquelle je suis habillé aussi chic.

Je suis originaire de Fort McMurray, en Alberta, soit la région des sables bitumineux. Évidemment, la plupart d'entre vous ont beaucoup lu sur ce qui se passe dans cette région. Certains d'entre vous l'ont même visitée. Le président et moi-même avons partagé un canot à réaction par une belle journée d'été et nous avons pu voir Fort McMurray à son meilleur, depuis les rivières. C'est un endroit absolument magnifique à visiter durant l'été; beaucoup moins en hiver. Je suis ravi que Brian Jean encourage autant de ses collègues à visiter cette région fabuleuse et à découvrir l'étendue de tout ce qu'elle a offrir.

En fait, lors d'un événement auquel j'ai participé, quelqu'un a décrit cette région comme « le plus grand projet industriel de toute l'histoire de l'humanité ». J'aimerais me souvenir de qui il s'agissait, mais peu importe, je le cite constamment depuis et personne ne m'a encore contesté.

Si vous allez sur le site Web de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, vous y trouverez des statistiques qui prouveront probablement cette affirmation. Au cours des 25 prochaines années, l'industrie des sables bitumineux permettra d'injecter 2,1 billions de dollars dans l'économie canadienne et devrait employer un peu moins d'un million de Canadiens, comparativement à 85 000 aujourd'hui. Et, évidemment, c'est en supposant que nous allons augmenter notre production, d'un peu moins de 2 millions de barils par jour à 6 millions. Même à ce rythme, il reste entre 125 et 150 années de réserves de cette richesse.

Quoi qu'il en soit, tout cela se concrétise, mais ce n'est pas facile. Le sujet à l'étude aujourd'hui est crucial pour assurer le succès non seulement de cette région en particulier, mais aussi du Canada en général.

J'ai passé toute ma vie, 53 ans, dans le domaine des transports, particulièrement de l'aviation. Durant cette période, surtout au cours des 20 dernières années, j'ai souvent abordé la question dont vous êtes saisis aujourd'hui. Comment s'y prend-on pour optimiser des investissements de plusieurs milliards de dollars? C'est essentiellement ce qui nous intéresse. Le problème, c'est que nous sommes confrontés à des questions de compétences, à divers modes et aux difficultés qui viennent avec le travail de groupe.

Ce serait simple si vous preniez toute la région des sables bitumineux et que vous disiez que vous comprenez le problème et qu'il faut réunir toutes les parties intéressées, créer un plan de 40 ans afin de tirer profit de la technologie, en supposant que nous pouvons travailler ensemble, adopter une approche plurimodale en fonction de la quantité de pétrole, et élaborer un plan visant à dépenser l'argent de façon efficiente, en temps opportun et selon les bons modes, afin de faciliter la croissance de ce produit moyennant un investissement minimal.

La bonne nouvelle, c'est que cela s'est fait. Le gouvernement de l'Alberta a travaillé pendant trois ans pour élaborer un plan de 40 ans pour la région, intitulé le Comprehensive Regional Infrastructure Sustainability Plan. Il fait la même chose pour les autres régions où on trouve des sables bitumineux. Cela a été approuvé au niveau du cabinet. La mauvaise nouvelle, c'est qu'on n'a alloué aucun financement et qu'on n'a pas tenté de définir les rôles respectifs de l'industrie et du gouvernement, et ainsi de suite. On en est donc là.

Comme ce plan a été approuvé, on s'attend évidemment à ce qu'il soit mis en oeuvre. Il incombe donc à l'industrie et aux trois ordres de gouvernement d'aller de l'avant avec ce plan.

● (1550)

On a créé un comité. Il s'agit du Athabasca Oil Sands Area Transportation Coordinating Committee. J'y représente le secteur de l'aviation. C'est un comité d'assez haut niveau. Il y a d'ailleurs trois sous-ministres qui en font partie, de même que des gens très influents de l'industrie et de la municipalité. Nous nous sommes réunis à trois occasions, et nous avons du mal à faire avancer les choses, compte tenu des difficultés dont je vous ai parlé plus tôt, sans parler du budget provincial qui vient d'être déposé et qui a en quelque sorte jeté une douche froide sur ce plan pour les trois prochaines années.

Nous n'avons pas encore renoncé. En fait, l'industrie n'a pas renoncé. C'est elle qui insiste le plus pour aller de l'avant avec ce

plan. Sous la direction de l'industrie, nous cherchons des moyens de financer au moins les sept ou huit premières années des 11 milliards de dollars qui sont prévus dans le plan et nous essayons d'obtenir le consensus en ce qui concerne les projets sélectionnés, les personnes responsables, et nous tenterons ensuite de déterminer le montant et le moment des dépenses.

J'ai toujours été optimiste. Je pense que nous avons pris les bonnes mesures pour aboutir où nous sommes aujourd'hui, relativement à ce plan et au leadership. Sachez que le leadership est absolument essentiel pour accélérer les choses. Je suis certain que nous allons réussir.

L'autre solution, c'est que les choses se fassent au hasard, de façon désordonnée, comme par le passé. Il y a 47 aéroports dans la région de Wood Buffalo, dont au moins une dizaine sont très occupés. En fait, les cinq plus importants accueillent près de 2,5 millions de passagers — principalement des travailleurs — qui entrent et sortent de la région chaque année. C'est énorme.

Ces aéroports ont été construits par des compagnies pétrolières, qui se sont adressées à la province et ont fait approuver les aéroports. Le problème, c'est que cela ne s'est pas fait de manière systémique. Transports Canada, le ministère qui gère l'espace aérien et qui veille à la sécurité de la région, n'a pas été suffisamment consulté. On se retrouve donc avec un espace aérien qui n'est pas contrôlé. On ne peut pas vraiment voir les avions et, pendant un certain temps, on ne pouvait pas communiquer avec eux. C'est une situation très difficile à gérer pour Nav Canada.

Dans le cadre de ce comité de coordination des transports — au sein duquel je représentais l'aviation —, nous avons demandé à des personnes compétentes de réaliser une étude, qui s'est étalée sur huit mois, et qui a débouché sur une série de recommandations — avec tous les représentants des compagnies pétrolières, de la province et du gouvernement fédéral en tant qu'observateurs. Le but est d'établir un groupe qui se réunira souvent avec des gens de haut niveau qui discuteront de l'espace aérien et des plans, mettront en commun des renseignements et collaboreront.

Ce comité a déjà tenu trois réunions en l'espace de seulement quatre mois. Nous sommes très optimistes.

● (1555)

Le président: On veut maximiser les investissements dans les infrastructures, donc si vous pouvez...

M. Scott Clements: C'est exactement là où je m'en vais.

Le président: D'accord.

M. Scott Clements: C'est à un très haut niveau, je suis à 40 000 pieds de hauteur.

Le président: D'accord.

M. Scott Clements: Pour que ce soit plus sécuritaire, il faudra investir des millions de dollars. Comme je l'ai dit, les sociétés auraient pu elles-mêmes investir dans la construction de leurs aéroports. Les aéroports sont maintenant très nombreux.

Nous finirons par avoir moins d'aéroports. Nous investirons dans ce que l'on appelle le radar des pauvres — plusieurs tours qui triangulent et repèrent les aéronefs, ce qui augmente la sécurité. Le fait de pouvoir voir les aéronefs permettra d'accroître le nombre d'aéronefs qui circulent dans la région. Finalement, tout cela sera possible — c'est un exemple de ce dont je parlais — avoir moins d'argent que si nous n'avions pas convenu d'une approche systémique.

La même chose se produira avec les 11 milliards. Ils seront investis dans la construction d'infrastructure au sol pour permettre à plus de gens de vivre à Fort McMurray et à se rendre au travail chaque jour plutôt que dans des infrastructures visant à faciliter les déplacements des millions de personnes qui transitent par avion dans la région.

Je suis membre de l'Alberta Economic Development Authority depuis neuf ans. Mon mandat se termine l'an prochain. Cet organisme existe depuis 20 ans et conseille le premier ministre tous les six mois.

Nous étudions la même chose que vous, et ce depuis un bon moment. Le dernier document d'information remis à la première ministre — et elle l'a bien accueilli — portait entièrement sur la gestion de la congestion. Il s'agit d'un autre moyen de faire plus ou moins ce dont je parlais dans mes exemples précédents. L'usage considérable de technologies permet de réunir... Par exemple, la ville de Toronto, avec tous ses problèmes de transport et de congestion, s'est probablement déjà tournée vers la gestion de congestion, mais ne l'utilise pas suffisamment.

Les résultats de cette étude seraient très utiles au comité.

Le président: Je suis désolé, mais je dois vous interrompre. Peut-être aurez-vous l'occasion de nous fournir plus de détails lors des questions.

Monsieur Stephen Taylor, de la National Citizens Coalition, vous avez la parole pour 10 minutes.

M. Stephen Taylor (directeur, National Citizens Coalition): Merci, monsieur le président.

Fondée en 1967, la National Citizens Coalition compte des dizaines de milliers de membres. Elle s'appuie sur le principe selon lequel la restriction des pouvoirs du gouvernement entraîne plus de liberté. Nous préconisons la réduction du gaspillage dans le secteur public afin d'accroître l'efficacité de la prestation des services aux citoyens.

Nous félicitons le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités d'avoir entrepris cette étude importante sur comment la concurrence peut permettre d'optimiser les investissements dans les infrastructures. L'ABC de l'économie nous apprend que la concurrence entraîne une baisse des prix et une augmentation de la qualité. Donc, l'objectif de tout législateur devrait être de favoriser la concurrence dans le secteur de la construction et d'obtenir le meilleur rapport qualité-prix. Le secteur de la construction du Canada emploie 7,1 p. 100 de la main-d'oeuvre canadienne et représente 6 p. 100 du PIB du pays.

En 2009, environ 2 p. 100 du PIB du Canada a été investi dans des projets de stimulation, dont bon nombre étaient liés à la construction. Dans son dernier budget, le ministre des Finances a fixé l'orientation du pays en matière d'infrastructure pour les 10 prochaines années en investissant à long terme dans le secteur de la construction au Canada.

Bien entendu, bon nombre de ces projets seront proposés par les provinces et municipalités et une grande partie du financement

viendra d'elles. Si c'est le cas, beaucoup d'argent fédéral sera affecté aux projets d'infrastructure. Il est donc dans le meilleur intérêt des contribuables d'obtenir le meilleur prix pour ces projets. L'adoption d'un budget fixe pour la construction de routes, de ponts, d'hôpitaux et d'écoles signifie que moins de projets seront terminés, puisque les coûts ne seront pas optimisés.

Selon nous, les appels d'offres fermés dans le secteur de la construction entraînent une hausse des coûts. Lorsqu'un nombre restreint d'entrepreneurs sont appelés à soumettre des offres, il y a moins de concurrence, puisque seulement quelques-uns peuvent soumissionner.

En 2011, un peu plus de 31 p. 100 des travailleurs de la construction étaient syndiqués. Lorsque des appels d'offres sont soumis uniquement à des entrepreneurs syndiqués, cela exclut près de sept travailleurs sur dix. Ces travailleurs contribuent financièrement aux projets d'infrastructure grâce aux impôts qu'ils paient et ils ont droit d'y travailler autant que les autres. De nombreux projets sont annoncés comme étant des projets de création d'emploi. Toutefois, seulement une petite partie de la main-d'oeuvre peut y participer. De plus, selon Cardus, 26 p. 100 des Ontariens vivent dans une région où les syndicats exercent un monopole sur la main-d'oeuvre en construction.

Le fait qu'un travail soit fait par un travailleur syndiqué n'en garantit pas la qualité. Les entreprises de construction sont déjà assujetties à des règlements juridictionnels et des exigences sur les cautionnements, sans parler du fait qu'un travail mal fait peut entraîner une baisse des affaires.

À la suite d'une étude menée en 2001 sur un processus d'appel d'offres fermé dans le secteur de la construction, à New York, Ernst & Young a conclu que rien ne porte à croire qu'il y a une différence entre la qualité du travail effectué par un travailleur syndiqué et celle du travail effectué par un travailleur non syndiqué.

Selon nous, si le gouvernement fédéral veut investir des milliards de dollars en infrastructure, il devrait accompagner de conditions ses transferts en infrastructure aux provinces et municipalités. Les appels d'offres ouverts permettent d'en avoir plus pour son argent. Dans le pire des cas, les processus d'appels d'offres sont un procédé malhonnête utilisé par les syndicats pour tirer profit de leurs efforts ayant aidé à faire élire un gouvernement qui leur est favorable. Il y a encore pire, soit le genre de corruption sur laquelle enquête la Commission Charbonneau, au Québec.

J'ai pris connaissance récemment du pire exemple d'appel d'offres en Ontario. Un dimanche plutôt calme, deux travailleurs ont signé leur carte de syndicat. Puisqu'à ce moment précis ils représentaient plus de 55 p. 100 de la main-d'oeuvre sur les chantiers de la ville, la ville de Waterloo est devenue une zone fermée obligeant le conseil municipal à respecter la convention collective du syndicat en question.

Prenons, par exemple, les problèmes de main-d'oeuvre avec lesquels la ville de Hamilton doit composer. En raison des restrictions imposées par les conventions collectives des employés municipaux, la ville a perdu le contrôle sur son budget de construction; les projets de construction coûtent jusqu'à 40 p. 100 de plus. Par exemple, la ville estime que les projets de construction industriels, commerciaux, institutionnels, résidentiels et demandant l'utilisation d'équipement lourd spécialisé lui coûteront annuellement de 4 à 10 millions de plus.

•(1600)

Même les membres d'autres syndicats sont exclus des processus d'appels d'offres fermés. Les quelques entrepreneurs ciblés peuvent soumissionner à des prix plus élevés excluant ainsi la grande majorité des travailleurs syndiqués et non syndiqués. Selon un rapport publié en 2007 par la ville d'Hamilton, 17 des 260 grandes entreprises en construction étaient affiliées à la Fraternité unie des charpentiers et menuisiers d'Amérique, l'unité de négociation à la ville. Selon le conseil municipal, l'association avec le syndicat dans le cadre d'appels d'offres fermés coûtera des centaines de millions de dollars à la municipalité et nuira à son développement économique.

Ce n'était guère mieux en 2012. Selon le Cardus Construction Competitiveness Monitor, le syndicat exerçait un monopole sur des projets d'une valeur totale de 147 millions de dollars. Si l'on projette ce chiffre sur les autres marchés de la province qui se trouvent dans la même situation, on constate que sept travailleurs sur dix ne participent pas à l'équivalent de 747 millions de dollars en projets parce qu'ils ne sont pas syndiqués.

Presque tout le monde comprend qu'une réduction de la concurrence entraîne une augmentation des coûts et une baisse de la qualité. Nous avons des exemples, tant au Canada qu'aux États-Unis, où moins de projets sont complétés et où les budgets sont dépassés en raison du monopole qu'exercent des syndicats. Le gouvernement fédéral transfère des milliards aux provinces dans le cadre du Fonds Chantiers Canada. Nous lui recommandons d'affecter ces fonds à des projets qui sont soumis à des appels d'offres ouverts. Ainsi, nous pourrions assurer un meilleur rendement des dollars investis et une plus grande transparence du processus de façon à éviter la collusion et la corruption qu'entraînent les monopoles dans le secteur de la construction.

Merci beaucoup.

•(1605)

Le président: Merci.

Nous allons passer aux questions des membres.

Madame Chow, vous avez la parole pour sept minutes.

Mme Olivia Chow: Monsieur Clements, si j'ai bien compris, nous n'avez pas eu le temps de terminer vos recommandations.

Il y a un peu plus d'un an, nous avons parlé du rôle que devrait jouer le gouvernement fédéral, en vertu de la Loi sur les transports au Canada, en ce qui concerne les nouveaux aéroports. Pour l'heure, aucun processus en particulier ne lui permet d'intervenir afin de coordonner les travaux, comme vous l'avez souligné.

À l'époque, certains ont avancé que la meilleure façon de procéder serait peut-être d'adopter un processus où la municipalité ou le ministère des Transports du Canada disposerait d'une équipe chargée de déterminer si la construction d'un aéroport cadrerait avec ce que l'on trouve dans la région. Mais, pour cela, il faudrait modifier la Loi sur les transports au Canada.

Serait-ce une bonne option pour vous? Vous avez parlé des 47 aéroports en construction. Ces travaux sont parfois très difficiles à coordonner.

M. Scott Clements: Oui. Par exemple, à Fort McMurray, on construit de nouveaux aéroports sur des terrains boisés. En fait, c'est la province de l'Alberta qui approuve ces constructions, pas le ministère des Transports du Canada.

Mme Olivia Chow: Selon vous, le gouvernement fédéral devrait-il participer au processus ou devrait-il laisser cette responsabilité au gouvernement provincial?

M. Scott Clements: Je connais bien Kate Fletcher, la directrice générale du ministère des Transports du Canada, à Winnipeg. Elle suit la situation à Fort McMurray depuis un bon moment et elle a dit publiquement qu'elle se sentait mal à l'aise de ne pas disposer des pouvoirs nécessaires pour intervenir.

Mme Olivia Chow: D'accord.

M. Scott Clements: Je suis tout à fait d'accord avec elle. Si elle avait eu ces pouvoirs, nous ne serions pas dans cette situation.

Elle est très heureuse, comme moi, d'ailleurs, que cette étude ait eu lieu, que ce groupe ait été formé et que nous puissions compter sur des gens qui, globalement, comprennent ce qu'il faut faire.

Mme Olivia Chow: Votre groupe pourrait proposer des modifications à la Loi sur les transports au Canada afin de donner au gouvernement fédéral le pouvoir réglementaire nécessaire pour coordonner les travaux dès le début plutôt que d'attendre qu'ils soient terminés avant d'intervenir. Au moins, il y aurait un plan d'établi et la croissance se ferait en fonction de ce plan. Sinon, ce sera le chaos.

M. Scott Clements: Pour qu'un aéroport soit certifié, le ministère des Transports du Canada doit participer au projet. Il ne participe pas à la construction des aéroports privés et, honnêtement, dans certains cas, ce serait nécessaire. Si, pour cela, il faut modifier la loi, alors allons-y.

Mme Olivia Chow: Cette situation n'est pas propre à l'Alberta. On remarque que dans d'autres régions du pays, des sociétés construisent des aéroports sans consulter les gouvernements locaux ou la population et, par conséquent...

•(1610)

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

Le président: M. Watson invoque le Règlement.

M. Jeff Watson: Même si c'est un sujet intéressant, il n'a rien à voir avec le sujet à l'étude à l'ordre du jour, c'est-à-dire comment la concurrence peut permettre d'optimiser les investissements dans les infrastructures. C'est peut-être intéressant, mais ce n'est pas la question dont le comité est saisi aujourd'hui.

Mme Olivia Chow: Je sais, monsieur le président, mais...

M. Jeff Watson: Je sais. Elle ne l'a pas vu.

Mme Olivia Chow: ... M. Clements a parlé précisément de cela. Je croyais que par respect pour le témoin, étant donné qu'il est venu de l'Alberta, nous devrions au moins respecter ce qu'il a à dire, et c'est pourquoi j'ai posé la question.

Le président: Il faudrait ajouter au compte rendu que nous avons parlé à M. Clements. Les commentaires et les questions d'aujourd'hui portent sur la façon d'optimiser les investissements dans les infrastructures; nous devrions donc nous en tenir à ce sujet. M. Watson fait valoir un bon point.

Mme Olivia Chow: Monsieur Clements, pour faire suite à cela, le gouvernement fédéral devrait-il, à votre avis, imposer des conditions sur les subventions d'infrastructure? Par exemple, si votre autorité aéroportuaire souhaite faire une demande de financement dans le cadre du plan d'infrastructure du gouvernement fédéral, devrait-on imposer une condition selon laquelle on doit veiller à ce qu'il y ait un partenariat public-privé ou d'autres conditions que le gouvernement fédéral pourrait vouloir imposer, afin que vous puissiez obtenir du financement fédéral? À votre avis, est-ce une bonne façon de procéder?

M. Scott Clements: Je dirais qu'il faut demander aux soumissionnaires, surtout lorsque cela s'applique, comment ils ont traité la gestion de la congestion et l'intégration des systèmes dans leurs propositions.

Mme Olivia Chow: Pourriez-vous approfondir la question de l'intégration des systèmes et de la gestion de la congestion? C'est très intéressant. Qu'est-ce que cela signifie?

M. Scott Clements: Bien sûr. Il y a de nombreux modes de transport, et chacun d'entre eux est traité séparément. De nombreuses compétences interviennent; il faut tenter de les faire collaborer autant que possible lorsque les circonstances s'y prêtent — et c'est certainement le cas dans la région de Wood Buffalo — et lorsqu'on a des subventions et des moyens de négociation, on peut forcer des gens — qui ne le feraient pas autrement — à discuter et à mettre un peu d'eau dans leur vin, et à adopter une approche qui ne favorise pas une partie ou une autre, mais qui permet d'accomplir le travail tout en réduisant les dépenses.

Mme Olivia Chow: Cela signifie-t-il, par exemple, que si l'on discute de la possibilité de construire une voie ferrée ou...

M. Scott Clements: Oui.

Mme Olivia Chow: ... des routes au lieu d'aéroports, on coordonnerait les efforts, afin que le gouvernement appuie le mode de transport le plus logique et le plus rentable. Est-ce votre exemple?

M. Scott Clements: C'est un bon exemple intermodal, mais même lorsqu'il s'agit de construire une route pour gérer la circulation, si vous tenez compte de la gestion de la congestion, vous pouvez aussi bien construire une route qui coûtera environ les deux tiers du prix si vous avez fait ce qu'il fallait faire.

Mme Olivia Chow: À votre avis, cette responsabilité reviendrait-elle au gouvernement provincial, au gouvernement municipal local ou au gouvernement fédéral?

M. Scott Clements: Oui, aux trois gouvernements.

Mme Olivia Chow: Les trois niveaux de gouvernement devraient s'en occuper.

M. Scott Clements: Oui.

Mme Olivia Chow: C'est que jusqu'ici, on a dit que cette responsabilité devrait revenir aux gouvernements provincial et municipal, et que le gouvernement fédéral ne devrait pas intervenir. Toutefois, vous dites que le gouvernement fédéral doit assumer un rôle de chef de file, afin que le projet puisse être planifié de façon appropriée, car le financement provient aussi du gouvernement fédéral. Je présume que les coûts sont partagés.

M. Scott Clements: Oui.

Mme Olivia Chow: Me reste-t-il du temps?

Le président: Il vous reste 30 secondes si vous voulez les utiliser.

Mme Olivia Chow: Dans ce cas, qui devrait initier la discussion sur la congestion? Serait-il logique que le gouvernement fédéral

octroie une subvention de démarrage par l'entremise d'investissements dans l'infrastructure pour signifier à une région que si elle envisage de dépenser des milliards ou des millions de dollars pour construire des routes ou des voies ferrées, etc., elle devrait d'abord mener une étude sur la congestion? Et qu'une fois que le plan établi, le gouvernement le respecterait? Parce que souvent, sans ce type de mesure incitative, certaines régions pourraient ne pas vouloir collaborer. Elles pourraient être d'avis que les autres régions leur font concurrence. Par conséquent, elles agissent seules et nous gaspillons notre argent. N'est-ce pas?

Devrait-on mettre en oeuvre une mesure incitative qui exigerait une étude sur la congestion avant qu'on donne le feu vert à un projet?

• (1615)

M. Scott Clements: Il faudrait démontrer — et ce serait obligatoire — que vous en avez tenu compte. Peut-être qu'en procédant de cette façon, on pourrait réussir pour un tiers des projets où cela s'applique.

Le président: Merci.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur Clements, et monsieur Taylor, je vous remercie d'être ici.

Monsieur Clements, j'aimerais vous remercier de votre exposé d'aujourd'hui. C'était très informatif, surtout en ce qui concerne les défis liés à la croissance auxquels vous êtes confrontés dans la région.

J'aimerais reprendre où ma collègue s'est arrêtée. Cette fois, cela concerne directement la question de l'optimisation des investissements dans l'infrastructure. Ce n'est peut-être pas la question pointue à laquelle aspirent les membres du Parti conservateur, mais j'aimerais savoir si les systèmes de soumissions fermés permettent moins d'optimiser l'argent que les systèmes de soumissions ouverts.

J'aimerais amener la question, comme vous l'avez dit, à 40 000 pieds. Vous avez mentionné le processus CRISP. Le gouvernement fédéral a-t-il participé à ce processus, ou s'est-il contenté de l'observer de loin?

M. Scott Clements: Il se tient plutôt à l'écart.

M. David McGuinty: A-t-on demandé au gouvernement de participer au processus?

M. Scott Clements: Cela reviendrait à la province de l'Alberta. Je ne sais pas quelles interactions les représentants de la province ont eues avec leurs homologues du gouvernement fédéral. Je crois que jusqu'à ce qu'ils décident que le projet ira de l'avant, ils ne s'engageront probablement pas trop auprès du gouvernement fédéral, mais c'est dans les plans.

M. David McGuinty: D'accord.

Le maire de Wood Buffalo a comparu devant un autre comité du Parlement et selon lui, en raison du rythme de croissance de la région, il est maintenant très difficile de contrôler les coûts, et très difficile de lancer le plan sur 40 ans dont vous avez parlé, et qui vise à améliorer la planification et la qualité de vie, à optimiser le rythme de croissance économique, et à choisir les systèmes de protection environnementale que nous souhaitons mettre en place.

Vous avez dit que le rythme de croissance actuel était si rapide que sans un plan multimodal sur 40 ans, la croissance continuera de se faire n'importe comment. Est-ce bien ce que vous avez dit?

M. Scott Clements: La pression exercée a entraîné un certain chaos, ce qui a produit quelques résultats péjoratifs. Oui, c'est vrai.

M. David McGuinty: Il y a donc quelques difficultés qui émergent, surtout pour les gens, comme vous, qui gèrent une autorité aéroportuaire. Vous avez dit qu'il y avait 47 aéroports dans la région de Wood Buffalo, dans la municipalité, et je crois que vous avez dit que vous espériez les réduire aux cinq plus importantes.

M. Scott Clements: Disons qu'il y a six ou sept aéroports qui sont très achalandés. Une approche systémique pourrait réduire ce nombre à deux.

M. David McGuinty: Un tel système pourrait avoir conclu que deux aéroports étaient suffisants...

M. Scott Clements: Peut-être trois.

M. David McGuinty: ... et l'un d'entre eux serait celui que vous gérez, je présume.

M. Scott Clements: Oh, oui. C'est le seul aéroport agréé dans la région.

M. David McGuinty: Quel est le système de soumission en vigueur actuellement en ce qui concerne les travaux qui ont été effectués à l'autorité aéroportuaire que vous supervisez?

M. Scott Clements: Il est absolument concurrentiel. Je suis tout à fait d'accord avec tout ce qu'on a dit aujourd'hui. C'est une ville de syndicats. Nous avons un solide processus concurrentiel, et dans notre cas, ce sont des prix établis et fixés à l'avance. Si vous n'adoptez pas cette approche lorsque vous avez seulement une certaine somme — et c'est notre cas — vous n'y arriverez pas. Nous sommes donc très motivés.

D'après ce que je peux constater, la municipalité fait exactement la même chose en ce qui a trait à ses dépenses considérables. Je crois qu'elle y est obligée. En effet, la plupart des grandes sociétés pétrolières commencent à se rendre compte qu'elles doivent contrôler les coûts et on préfère procéder de cette façon, au lieu de faire exécuter les travaux sans s'occuper du prix.

M. David McGuinty: Y a-t-il un problème d'appels d'offres fermés à Wood Buffalo?

M. Scott Clements: Non, je ne pense pas. Je n'ai pas vu d'appels d'offres fermés, en tous cas.

M. David McGuinty: Je ne peux pas me souvenir des mots exacts utilisés par votre collègue, M. Taylor, dans son témoignage aujourd'hui, mais il a dit quelque chose au sujet des syndicats qui sont... Je ne me souviens plus du mot qu'il a utilisé. Je ne crois pas que le mot était particulièrement utile, mais j'essaie simplement de déterminer s'il y a un problème, ou dans quelle mesure le problème se pose dans votre région. D'après ce que j'entends, il n'y a pas de problème d'appels d'offres fermés.

M. Scott Clements: Non, ce sont généralement des appels d'offres ouverts.

M. David McGuinty: Y a-t-il des entreprises syndiquées qui présentent des offres pour ces contrats?

M. Scott Clements: Oh, oui.

M. David McGuinty: Obtiennent-elles ces contrats?

• (1620)

M. Scott Clements: Eh bien, la plupart d'entre elles sont syndiquées. La plupart des entreprises sont syndiquées.

M. David McGuinty: Pardon?

M. Scott Clements: La plupart des entreprises sont syndiquées.

M. David McGuinty: D'accord. Donc les entreprises syndiquées présentent des offres dans le cadre d'un système d'appels d'offres ouverts, et elles obtiennent ces contrats de façon équitable.

M. Scott Clements: Oui.

M. David McGuinty: Elles effectuent les travaux selon les directives du contrat, et cela fonctionne assez bien.

M. Scott Clements: À Fort McMurray, le défi, ce n'est pas d'obtenir les contrats, c'est de trouver des ouvriers pour effectuer les travaux.

M. David McGuinty: Le problème des ressources humaines est votre problème le plus important. Est-ce que cela fait augmenter les coûts?

M. Scott Clements: Oh, oui.

M. David McGuinty: Comment cela fait-il augmenter les coûts?

M. Scott Clements: Un indicateur de croissance est...

M. David McGuinty: Je veux que cela soit ajouté au compte rendu pour mon collègue, M. Adler.

M. Scott Clements: L'achalandage a augmenté de 25 p. 100 l'année dernière à l'aéroport, et de 30 p. 100 cette année. C'est sans précédent. Au Canada, l'augmentation moyenne est de 4 p. 100. Il s'agit de travailleurs qui arrivent et repartent, et d'autres s'en viennent. Donc, oui, lorsque les choses commencent à bouger de cette façon, la concurrence s'installe entre les entreprises, et elles se volent les travailleurs entre elles.

M. David McGuinty: Donc en ce qui concerne l'optimisation des investissements, lorsqu'on utilise les deniers publics, la question des ressources humaines pour exécuter les contrats doit être examinée en même temps qu'on examine la question des systèmes d'appels d'offres ouverts ou fermés.

M. Scott Clements: Oui, absolument.

M. David McGuinty: Vous me dites que ces deux facteurs pourraient avoir de grandes répercussions sur les coûts.

M. Scott Clements: Cela revient à la référence au maire. Le fait que nous devons faire venir ces gens de partout en Amérique du Nord représente un très gros problème. Si plus de gens vivaient à Fort McMurray, et que la situation de l'offre et de la demande en matière de logement était plus normale, un grand nombre de ces problèmes seraient réglés.

M. David McGuinty: Dans le plan CRISP sur 40 ans qui a été élaboré par la province de l'Alberta en collaboration avec ses partenaires, c'est un processus de table ronde. Nous avions autrefois, au Canada, un organisme appelé Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, et il était en fait responsable de faire cela avec le gouvernement fédéral et d'autres gens. Les acteurs principaux dans les secteurs de l'énergie, de l'industrie, du gouvernement et de la main-d'oeuvre se sont réunis et ont examiné ces plans. Toutefois, en ce qui concerne votre plan sur 40 ans, pourriez-vous nous parler plus en détail de la croissance?

Par exemple, comment planifiez-vous la croissance? Ce plan concerne-t-il la croissance? D'après le plan, la croissance est-elle trop rapide?

M. Scott Clements: Les prévisions de croissance ont été obtenues en menant un sondage auprès des gens qui causeront cette croissance. Ils nous ont décrit plusieurs scénarios: forte croissance, croissance moyenne et faible croissance. Le rapport détaillé montre les différents niveaux de croissance et les conséquences de chacun, ainsi que les obligations liées à chacun d'entre eux.

M. David McGuinty: Il y a donc les taux de croissance faible, moyenne et forte. Les données n'ont pas déterminé le rythme auquel s'effectue le développement.

M. Scott Clements: On a formulé des hypothèses pour être en mesure de faire des recommandations en utilisant certaines données. On a probablement utilisé l'hypothèse de la croissance moyenne.

Le président: Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Monsieur Clements, à côté de vous, j'ai l'impression de ne pas être vêtu convenablement aujourd'hui.

Des voix: Oh, oh!

M. Pierre Poilievre: Je suis heureux que vous soyez des nôtres. Vous paraissez très bien, tout comme vous, monsieur Taylor.

Monsieur Clements, vous avez l'habitude de trouver des travailleurs pour des grands projets. Si vous deviez vous retrouver dans une situation dans laquelle seules les entreprises représentées par un syndicat particulier seraient autorisées à présenter des offres pour des projets concernant votre autorité aéroportuaire ou la ville de Fort McMurray, cela ferait-il augmenter ou diminuer les prix?

M. Scott Clements: C'est très hypothétique. Je pense que tous les syndicats sont représentés à Fort McMurray. Nous n'avons tout simplement pas ce problème là-bas.

M. Pierre Poilievre: Mais si tous les syndicats sauf un étaient exclus du processus d'appel d'offres? Si je pose la question, c'est que cela se produit de plus en plus dans certaines municipalités en raison des lois provinciales sur le travail. Étant donné votre expérience dans l'approvisionnement de grands projets et dans les travaux d'infrastructure, selon vous, quelles seraient les répercussions sur les coûts si seulement l'un des syndicats était autorisé à travailler sur tous les projets d'infrastructure de Fort McMurray ou sur l'aéroport?

M. Scott Clements: Je crois que cela entraînerait les répercussions auxquelles on s'attend. Toutes les situations de monopole finissent par entraîner des problèmes.

M. Pierre Poilievre: D'accord. Il s'ensuit qu'à votre avis, cela ferait augmenter les prix?

M. Scott Clements: Absolument.

M. Pierre Poilievre: Vous avez aussi dit que les syndicats qui présentent des offres peuvent obtenir des contrats de façon équitable, parfois contre des entreprises non syndiquées qui présentent aussi des offres.

• (1625)

M. Scott Clements: Je ne crois pas que les syndicats répondent aux appels d'offres. Je crois que les entreprises présentent des offres en vue d'obtenir des contrats, mais que des syndicats travaillent pour elles. C'est la façon dont cela fonctionne.

M. Pierre Poilievre: D'accord. En ce qui concerne votre plan d'infrastructure sur 40 ans, est-il possible de permettre au secteur privé de construire une partie de cette infrastructure?

M. Scott Clements: Non seulement c'est possible, mais c'est tout à fait ce qui est prévu.

M. Pierre Poilievre: Pourriez-vous nous donner des exemples de projets majeurs qui pourraient être dirigés par des intérêts privés?

M. Scott Clements: Bien sûr. Ces projets sont confidentiels en ce moment, car on est en train de conclure des contrats. La construction de routes dans la forêt et celle de ponts pour traverser de grosses rivières sont très dispendieuses, et ce sont des sociétés pétrolières qui font de l'argent qui en profiteront; ces sociétés participeront donc manifestement aux discussions et elles investiront beaucoup d'argent. Dans certains cas, elles n'auraient aucun problème à construire ces choses par elles-mêmes, mais lorsqu'il s'agit de construire son propre aéroport sans le partager, c'est une autre histoire. Dans une situation comme celle-là, on préfère une combinaison de l'argent du gouvernement et du secteur privé. C'est ce qu'on essaie d'arranger en ce moment.

M. Pierre Poilievre: Y a-t-il des projets terminés qui ont été réalisés de cette façon à Fort McMurray?

M. Scott Clements: Nous ne pouvons pas en attribuer le mérite au processus CRISP pour l'instant.

M. Pierre Poilievre: Pardon?

M. Scott Clements: C'est l'acronyme du plan sur 40 ans.

M. Pierre Poilievre: Mais y a-t-il des projets d'infrastructure privés qui ont été réalisés dans votre province?

M. Scott Clements: L'aéroport, certainement, et aussi toutes les routes dans la région où se déroulent les travaux, ce sont toutes des routes privées...

M. Pierre Poilievre: Y a-t-il un principe d'utilisateur payeur en vigueur pour assumer les coûts de construction?

M. Scott Clements: On a proposé de faire de la route qui traversera la rivière Clearwater une route à péage afin que les utilisateurs en assument le coût.

M. Pierre Poilievre: Il y a beaucoup d'exemples de projets hybrides d'infrastructures privées.

Près de Toronto, il y a une autoroute privée, l'autoroute 407, qui connaît un franc succès. M. McGuinty, qui me regarde d'un air stupéfait, pourrait trouver intéressant d'apprendre qu'après avoir constaté le succès que connaît l'infrastructure du secteur privé, son frère, l'ancien premier ministre de la province, a prolongé la route privée, l'autoroute 407. Il s'avère que le principal actionnaire de cette route est le Régime de pensions du Canada. Donc, lorsque les Canadiens empruntent l'autoroute 407, ils se trouvent à contribuer en même temps à leur régime de pension.

En Colombie-Britannique, le tiers du financement du réseau de la Canada Line viens du secteur privé. À Coquitlam, une caisse de retraite qui est propriétaire d'un centre commercial a accepté de construire une station du projet de train léger sur rail de façon à augmenter l'achalandage de ses détaillants. Donc, cela se fait dans d'autres parties du pays.

Monsieur Taylor, croyez-vous que nous verrons plus de tentatives d'imposer des monopoles syndicaux dans l'industrie de la construction dans l'ensemble de l'Ontario, comme ce que nous avons vu à Hamilton et ce que l'on voit maintenant à Kitchener?

M. Stephen Taylor: Dans les diverses administrations, le nombre de monopoles syndicaux est relativement peu élevé. Certes, cela représente 26 p. 100 de la population de l'Ontario, mais sur le plan municipal — Toronto n'étant qu'une municipalité parmi beaucoup d'autres —, seulement une poignée de conseils municipaux ont approuvé ce genre de système ou de processus d'appel d'offres. Quant à votre question, si vous pouviez me rafraîchir la mémoire...

M. Pierre Poilievre: En réalité, il est vraiment facile pour un syndicat d'accorder une accréditation à tous les employés au sein de l'administration, sans exception.

M. Stephen Taylor: C'est en effet ce que j'ai indiqué.

M. Pierre Poilievre: Ils peuvent le faire avec deux ou trois employés, contre la volonté des 2 000 ou 3 000 autres, et contre la volonté du conseil municipal local, semble-t-il. Ne peut-on pas supposer sans crainte de se tromper que cette approche de monopoles syndicaux obligatoires pourrait être élargie, étant donné la facilité avec laquelle on les impose et les conséquences qui y sont associées?

M. Stephen Taylor: Oui; comme le démontre l'exemple de Kitchener-Waterloo, il est assez facile de procéder municipalité par municipalité et de les amener dans ce genre de stratagème.

• (1630)

M. Pierre Poilievre: Exactement; par conséquent, nous pourrions nous retrouver avec un problème beaucoup plus important. Actuellement, près du quart des Ontariens vivent dans des régions touchées par des monopoles syndicaux dans l'industrie de la construction, de sorte que le coût de leurs infrastructures est gonflé de 20 à 40 p. 100. Étant donné que toute la province est assujettie au stratagème d'accréditation précis qui a entraîné la mise en place de ces monopoles à Hamilton, Sault Ste. Marie, Waterloo et Toronto, est-il possible que d'autres municipalités puissent devenir des victimes de ces mêmes monopoles syndicaux de l'industrie de la construction?

M. Stephen Taylor: Oui, c'est fort possible.

M. Pierre Poilievre: On se retrouverait alors avec un plus gros... Par exemple, il y aura bientôt à Ottawa un important projet de train léger sur rail. Si un monopole syndical dans l'industrie de la construction était imposé dans cette ville, avec l'augmentation de 20 à 40 p. 100 du coût qui en découle, quelle serait l'incidence sur le projet de train léger sur rail de la ville, à votre avis?

M. Stephen Taylor: Le réseau de train léger ne serait peut-être pas aussi étendu que prévu. Il pourrait y avoir des dépassements de coûts. On ne pourrait pas tirer le meilleur parti de l'argent consacré à l'infrastructure. En quelque sorte, ce serait un scandale politique pour toutes les personnes encore. Les gens hausseraient les épaules en disant qu'il s'agit des bonnes vieilles tactiques politiques habituelles. J'espère que les Ontariens et les autres Canadiens ne céderont pas sur ce point. J'espère que ce genre de fatalisme ne s'est pas installé et que les Canadiens ne sont pas prêts à accepter une telle chose. Je pense certainement que le résultat final, particulièrement dans le cas d'Ottawa, serait que le réseau de train léger sur rail ne serait pas aussi étendu qu'on l'avait prévu au départ.

Le président: Très bien, merci.

Monsieur Holder, vous avez sept minutes.

M. Ed Holder: Merci, monsieur le président.

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

Vous savez, c'est plutôt intéressant. Ces dernières semaines, dans le cadre de notre étude sur la façon dont la concurrence peut permettre d'optimiser les investissements dans les infrastructures, nous avons entendu un large éventail de points de vue. Nous avons notamment accueilli des représentants des entités suivantes: l'Union des municipalités du Québec, le SCFP, la FCM, Merit Canada, Linden Concrete Forming, l'association LabourWatch du Canada, Melloul Blamey Construction Inc. et l'Association canadienne de la construction. Je vous en informe parce que nous avons longuement

discuté de la question de la concurrence. Monsieur Taylor, selon votre document, je crois comprendre que la National Citizens Coalition prône la libre entreprise, la liberté d'expression et l'obligation du gouvernement de rendre des comptes à ses contribuables.

En quelque sorte, j'ai une idée de ce à quoi vous voulez en venir par rapport à ce point de vue, mais outre la simple question de la concurrence, d'optimiser les investissements dans les infrastructures, un des aspects — et je pense que vous avez commencé à aborder le sujet — est la question de l'équité. Je regarde la situation et, pour être honnête, je considère qu'il n'est pas important de savoir qui s'occupe des travaux d'infrastructure, que ce soit des travailleurs syndiqués ou des entreprises ou que ce soit dans un contexte d'un atelier fermé ou non. Cela ne me pose pas problème parce qu'ils présentent tous des soumissions et ils le font de façon équitable. Ce qui me préoccupe, c'est lorsqu'on a un organisme qui compte dans ses rangs des contribuables qui participent au financement — et en fin de compte, c'est un contribuable unique qui verse le financement nécessaire à la construction de ces projets — et ces contribuables sont en quelque sorte exclus parce qu'ils ne font pas partie d'un groupe. Encore une fois, pour être honnête, je me soucie peu de savoir de quel groupe il s'agit. Pour moi, cela devient une question d'équité.

Dans le passé, j'ai assez longuement parlé de l'obligation morale — c'est-à-dire de la responsabilité qui nous incombe à titre de responsables des deniers publics —, de nous assurer qu'il y a dans tout cela un certain degré d'équité pour que toutes les entreprises qualifiées aient le droit de présenter des soumissions pour ce projet.

Je ne vous ai pas entendu faire beaucoup de commentaires à ce sujet, et je vous serais reconnaissant de me donner une idée de votre point de vue à cet égard, s'il vous plaît.

M. Stephen Taylor: Avec plaisir.

Monsieur, ce serait aussi une question de copinage. Dans mes lectures, j'ai vu des exemples de situations pour lesquelles, si seulement quelques entreprises sont affiliées à un cadre particulier dans une municipalité, 90 p. 100 des sociétés sont exclues et ne peuvent présenter une soumission pour ces projets.

Vous avez mentionné que nous prônons la libre entreprise et la liberté d'expression, mais nous sommes aussi favorables à la liberté d'association. Bien entendu, tous ceux qui sont qualifiés pour présenter des soumissions pour ces projets devraient pouvoir le faire et les municipalités devraient être capables de s'associer aux entreprises qui peuvent satisfaire aux conditions de ces appels d'offres.

• (1635)

M. Ed Holder: « Copinage » n'est probablement pas le mot que j'aurais employé...

M. Stephen Taylor: Très bien.

M. Ed Holder:... et je reconnais que c'est celui que vous avez utilisé, mais je ne vous ai pas encore entendu parler d'équité. Donc, peut-être...

M. Stephen Taylor: Oh, je peux certainement en parler.

M. Ed Holder: Oui, je vous en prie. Parce que pour moi, c'est davantage un droit de la personne, le droit de travailler, peu importe le statut au sein d'un atelier fermé ou ouvert. Encore une fois, vous pouvez très bien adopter le point de vue de votre organisme, mais si votre organisme a pris position à ce sujet en ce qui a trait à l'équité, c'est l'essentiel. L'équité mène aussi à d'autres choses, comme un résultat concret. En partie, cela pourrait être une compétitivité absolue. Toutefois, j'aimerais savoir ce que vous en pensez, si vous avez un bref commentaire à faire à ce sujet.

M. Stephen Taylor: Je vais parler des chiffres; 31 p. 100 de la main-d'oeuvre de l'Ontario est syndiquée. D'après ce que je sais, quatre municipalités importantes de l'Ontario ont un processus d'appel d'offres fermé: Toronto, Kitchener-Waterloo, Sault Ste. Marie et Hamilton, si je me souviens bien. Cela signifie que dans ces municipalités, sept Canadiens sur dix sont injustement exclus de ce marché, même si les impôts qu'ils paient servent au financement de ces projets d'infrastructures.

Je pense que le gouvernement fédéral, qui transfère ces fonds pour l'infrastructure aux municipalités, par l'intermédiaire des provinces, a le devoir de déterminer s'il est nécessaire — ou non — de fixer certaines conditions liées à l'équité pour s'assurer que toutes les entreprises qui peuvent satisfaire aux paramètres de la demande pour ce genre de travaux ont la possibilité de soumissionner pour ces projets.

M. Ed Holder: Merci; cela me paraît très clair.

Monsieur Clements, vous avez décrit votre autorité aéroportuaire en termes plutôt élogieux. À London, en Ontario, la dixième ville en importance au Canada, nous avons notre propre autorité aéroportuaire. Nous sommes aussi très fiers de nos efforts, de ce qui a été fait. Je le dis en présence de mon formidable collègue de l'extraordinaire circonscription de Elgin—Middlesex—London, M. Preston, qui est ici à mes côtés.

De toute évidence, votre aéroport a connu une formidable expansion ou, à tout le moins, des facteurs de stress. En effet, Fort McMurray est manifestement reconnu comme l'un des endroits où l'embauche est en croissance et où il est difficile de trouver de la main-d'oeuvre. Étant donné la croissance qu'a connue votre aéroport, les projets de construction aux abords de l'aéroport qui relevaient de votre compétence ont-ils fait l'objet d'un processus d'appel d'offres ouvert ou fermé?

M. Scott Clements: Ouvert.

M. Ed Holder: En a-t-il toujours été ainsi?

M. Scott Clements: J'y travaille depuis un peu moins de quatre ans seulement; je peux donc affirmer qu'il en est ainsi depuis quatre ans.

M. Ed Holder: Encore une fois, il ne s'agit pas d'une comparaison entre un processus fermé ou ouvert, mais pour ce qui est des appels d'offres liés à votre aéroport, des groupes syndicaux ont-ils réussi à obtenir des contrats pour des travaux à votre aéroport?

M. Scott Clements: Pas en tant que syndicats.

M. Ed Holder: Pas en tant que syndicats? Pourquoi donc?

M. Scott Clements: À ma connaissance, ce n'est pas une pratique courante à Fort McMurray.

M. Ed Holder: Vraiment? Donc, ce sont tous des appels d'offres ouverts? Est-ce équitable?

M. Scott Clements: Bien entendu, certaines entreprises emploient des travailleurs syndiqués.

M. Ed Holder: Travaillent-ils à votre aéroport?

M. Scott Clements: Oui.

M. Ed Holder: Je reviens au point que j'ai soulevé avec M. Taylor. À mon avis, que vous soyez un travailleur syndiqué ou non syndiqué n'a aucune importance. La question est de savoir si vous êtes qualifié et il devrait ensuite y avoir une certaine équité quant à votre capacité de travailler. Monsieur Clements, vous dites que le simple fait d'être membre d'un syndicat ne devrait pas vous empêcher de participer à des travaux qui nécessitent une main-d'oeuvre qualifiée à l'aéroport de Fort McMurray.

M. Scott Clements: Je pense que vous avez fort bien résumé la situation en disant que cela n'a aucune importance. Je préfère l'ignorer, tant que le travail est fait.

M. Ed Holder: Nous devrions peut-être tous adopter ce point de vue, dans un tel cas...

Le président: Je vais vous permettre de terminer, mais votre temps est écoulé.

M. Ed Holder: C'est dommage, nous nous entendons si bien.

Je vous remercie du commentaire. Nous devrions tous être moins dogmatiques concernant l'embauche de gens qualifiés pour faire le travail. Ensuite, la concurrence fera son oeuvre, à mon avis.

Je vous remercie tous les deux.

Le président: Merci, monsieur Holder.

Monsieur Aubin, vous avez cinq minutes.

[Français]

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

Je remercie nos chers invités d'être avec nous.

Je ne dispose que de cinq minutes de temps de parole, et je voudrais échanger un peu avec M. Taylor. Il faudrait donc, si possible, formuler des questions et des réponses courtes.

Je pense qu'il n'y a pas d'équivalent au Québec de la National Citizens Coalition. Premièrement, qui sont vos adhérents? S'agit-il de citoyens, d'associations, d'entreprises? Qui peut devenir membre chez vous?

• (1640)

[Traduction]

M. Stephen Taylor: Nous comptons dans nos rangs des dizaines de milliers de Canadiens moyens forts travaillants et si vous faites un don à notre organisme et que vous vous abonnez à notre bulletin d'information... Je serais heureux de vous inscrire aujourd'hui, si vous voulez.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, on s'en reparle.

Dans votre allocution d'ouverture, peut-être ai-je mal compris, mais il me semble que vous avez fait un raccourci rapide entre concurrence et mouvement syndical, comme s'il ne pouvait pas y avoir de véritable concurrence entre plusieurs entreprises syndiquées. Enfin, c'est ce que j'ai perçu.

Est-ce que j'ai tort ou est-ce vraiment ce que vous avez énoncé?

[Traduction]

M. Stephen Taylor: Je dirais qu'il y a une concurrence entre les syndicats. Le processus d'appel d'offres fermé exclut les syndicats qui ne font pas partie des quelques privilégiés, de sorte qu'ils ne peuvent pas présenter des soumissions pour les mêmes projets. Le processus d'appel d'offres fermé ne nuit pas seulement aux emplois non syndiqués, il nuit aussi aux syndicats.

[Français]

M. Robert Aubin: Je comprends bien le principe que vous émettez pour illustrer la différence entre un appel d'offres fermé et un appel d'offres ouvert. Ce qui me pose toutefois problème, c'est quand on lie le fait que ce soit ouvert ou fermé au fait qu'il s'agit d'entreprises syndiquées ou non syndiquées.

Dans votre présentation, vous avez également parlé de l'opinion que vous apportiez à notre comité. J'ai bien reçu votre message, mais je suis à la recherche d'avis objectifs et non pas d'opinions. Comment pourrait-on faire de l'opinion que vous apportez un avis objectif?

Par exemple, vous nous indiquez que les coûts explosent de 40 %. Ce sont des chiffres qu'on entend semaine après semaine dans ce comité. Or, sur quelle étude ou sur quelle base statistique vous appuyez-vous? On doit là aussi faire la différence entre fraude, copinage et concurrence.

[Traduction]

M. Stephen Taylor: Quelle est votre question, exactement?

[Français]

M. Robert Aubin: Vous avez vous-même dit que vous exprimiez une opinion. Comment pourrait-on transformer votre opinion en un avis objectif qui pourrait servir à l'étude qu'on est en train de faire?

[Traduction]

M. Stephen Taylor: J'ai donné des statistiques. J'ai indiqué que...

[Français]

M. Robert Aubin: Mais l'augmentation de 40 % dont vous nous parlez, d'où la prenez-vous? Est-ce dans l'étude de Cardus?

[Traduction]

M. Stephen Taylor: Je vois; vous pouvez trouver ces statistiques dans le rapport de 2007 de la ville d'Hamilton ou le *Cardus Construction Competitiveness Monitor* de 2012, qui est, je crois, l'une des rares études empiriques comparatives qui a été faites sur les processus d'appels d'offres ouverts et fermés en Ontario.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous poserai donc une autre question, parce qu'on a déjà reçu cette étude.

À votre avis, cette étude, qui porte sur quelques exemples ontariens dont on entend abondamment parler, est-elle extrapolable à l'ensemble des villes canadiennes?

[Traduction]

M. Stephen Taylor: Je pense que beaucoup de principes sont les mêmes. Comme je l'ai indiqué, malheureusement, en ce qui a trait à la compréhension de la concurrence qu'ont la plupart des personnes qui étudient l'économie... Au Québec, par exemple, si vous permettez d'aborder cette question précise, je crois qu'une commission se penche sur les problèmes au sein de l'industrie de la construction et sur la collusion qui a lieu parce qu'il s'agit de systèmes fermés. Il y a des gens qui sont exclus. Il y a un manque de transparence et il est pratiquement impossible de présenter une soumission pour ces projets. Malheureusement pour les Québécois,

qui ont plutôt honte de ce qui se passe dans ce système et qui exigent...

[Français]

M. Robert Aubin: Vous me permettrez d'ajouter quelque chose.

[Traduction]

M. Stephen Taylor: Oui, allez-y.

[Français]

M. Robert Aubin: C'est là que j'ai de la difficulté. Tentez-vous de me faire comprendre qu'au Québec, s'il n'y avait eu que des appels d'offres ouverts avec des entreprises privées non syndiquées, il n'y aurait eu aucune forme de corruption possible?

[Traduction]

M. Stephen Taylor: Non. Il ne s'agit évidemment pas de baguette magique. On ne dit pas que si c'était plus ouvert, tous les problèmes au sein de l'industrie de la construction au Québec disparaîtraient. Bien sûr que non. Toutefois, si on parvient à faire le ménage au Québec, cela aiderait certainement à rendre le processus plus concurrentiel et à permettre l'optimisation des investissements en infrastructures.

● (1645)

Le président: Votre temps est écoulé; je suis désolé.

Monsieur Adler, vous avez cinq minutes.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Merci, monsieur le président. Messieurs, merci d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais entreprendre ma série de questions en m'adressant à M. Clements.

L'an dernier, je suis allé à Fort McMurray et un de mes collègues, Brian Jean, le député de Fort McMurray, que vous connaissez probablement, nous a fait faire une visite complète du site des sables bitumineux de Fort McMurray.

Ce qui est frappant dans cette partie du pays, quand on la voit de ses propres yeux, c'est la quantité phénoménale de ressources naturelles que l'on extrait du sol pour approvisionner le marché nord-américain, et avec l'espoir d'approvisionner d'autres marchés. J'ai vraiment été surpris lorsque M. Jean m'a informé que Fort McMurray est l'une des villes canadiennes dont le taux de syndicalisation est le plus élevé; je pense qu'elle a le plus haut taux de syndicalisation au pays. Que se passerait-il si les Américains — comme le souhaite le NPD — arrêtaient tout simplement d'acheter nos ressources naturelles?

Comme vous le savez, ils ont envoyé une délégation à Washington il y a environ un an et demi, et leur chef est allé aux États-Unis il y a quelques mois pour dénigrer l'industrie canadienne des sables bitumineux. Quelle serait l'incidence sur l'économie de Fort McMurray, sur le secteur des sables bitumineux et sur l'économie canadienne?

Mme Olivia Chow: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Quel est le rapport avec l'infrastructure et la concurrence?

M. Mark Adler: C'est bien plus pertinent que vos questions.

Mme Olivia Chow: Je n'en suis pas certaine.

Le président: Je suis certain qu'on y arrivera.

Monsieur Adler.

M. Mark Adler: Tout à fait.

Mme Olivia Chow: Je n'en doute pas.

M. Scott Clements: On n'ajouterait pas 2,1 billions de dollars à l'économie canadienne sur une période de 25 ans. Cela a été quantifié. On parle de 87 milliards de dollars par année.

M. Mark Adler: En effet.

M. Scott Clements: C'est un chiffre considérable.

M. Mark Adler: Des travailleurs seraient mis à pied.

M. Scott Clements: Sans aucun doute.

M. Mark Adler: Cela nuirait fortement à l'économie.

M. Scott Clements: L'économie de l'Alberta n'est pas encore assez diversifiée.

M. Mark Adler: Il ne s'agit pas seulement de l'économie de l'Alberta; parmi les autres régions du Canada, combien profitent des retombées des activités dans le secteur des sables bitumineux?

M. Scott Clements: Toutes les données à cet égard se trouvent aussi sur le site Web de l'Association canadienne des producteurs pétroliers. C'est un chiffre considérable.

M. Mark Adler: Oui, tout à fait.

De toute évidence, un secteur canadien des ressources en plein essor profite tant aux travailleurs syndiqués qu'à ceux qui ne le sont pas. Ce que je ne comprends pas — et j'essaie de trouver un sens à tout cela — c'est tout le concept de processus d'adjudication fermée. Peut-être que vous pourriez en parler, monsieur Taylor?

Je me rappelle qu'il en était question dans mes cours quand j'étais à l'université. Nous avons étudié l'Union soviétique. Ils avaient des listes appelées « protectia ». Les travailleurs devaient s'y faire inscrire pour être admissibles à travailler.

Comment en sommes-nous arrivés au point où 70 p. 100 des travailleurs canadiens sont exclus parce que leur nom ne se trouve pas sur la liste d'un syndicat? Comment en sommes-nous arrivés là?

M. Stephen Taylor: Je dirais que la situation empire, car même si le taux de syndicalisation des travailleurs canadiens est à la baisse — dans les faits, il a diminué de 4 p. 100 au cours des dernières années — le bassin de main-d'oeuvre qualifiée dans le cadre de processus d'adjudication fermée rapetisse. Moins d'organismes, moins d'entreprises seront en mesure de faire une soumission pour ces projets, ce qui fera augmenter grandement les coûts.

M. Mark Adler: En quoi cela influencerait-il sur la qualité du travail?

M. Stephen Taylor: Si je comprends bien, lorsque l'on permet une saine concurrence, les coûts baissent et la qualité est rehaussée.

M. Mark Adler: Et la qualité est rehaussée.

M. Stephen Taylor: C'est probablement une information qui figure au premier chapitre de tout manuel économique.

M. Mark Adler: Oui.

Compte tenu des objections qu'ont soulevées les députés du NPD il y a une minute, je dirais qu'ils auraient intérêt à consulter un manuel d'économie 101. Ce sont des notions économiques de base dont il est ici question.

Vous avez dit que cela empirait, alors de moins en moins de travailleurs sont en mesure de tirer parti des richesses qu'offre l'Ouest canadien, si l'on prend pour exemple les sables bitumineux. J'imagine que cela ne peut pas être une bonne chose, n'est-ce pas?

• (1650)

M. Stephen Taylor: Si le gouvernement fédéral doit affecter le financement de l'infrastructure et le faire dans le cadre de son Fonds Chantiers Canada, ce financement ne durera pas aussi longtemps

pour ces projets. C'est donc dire qu'il y aura moins d'hôpitaux, moins d'écoles, moins de routes, etc. Lorsqu'il vous reste moins de financement ou que vous en avez moins dès le départ... Si vous cherchez à construire 10 projets et un processus d'adjudication fermée ne vous permet d'en construire que sept, c'est ce que cela donne.

M. Mark Adler: Est-ce beaucoup...

Le président: C'est tout le temps que vous aviez, monsieur Adler. Je sais que vous êtes sur une lancée, mais vous allez maintenant devoir céder la parole à M. Stoffer.

Vous avez cinq minutes.

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD): Monsieur le président, je doit dire que c'est un honneur de me trouver aujourd'hui parmi un groupe d'estimés parlementaires.

Premièrement, je tiens vraiment à remercier M. Clements du service qu'il a rendu à notre pays en tant que militaire. Merci beaucoup pour ce que vous avez fait, monsieur. Je vous félicite. Vous devriez recevoir votre troisième barrette très bientôt, pour que nous ne confondions pas...

Lorsque vous retournerez à Fort McMurray, peut-être que vous pourriez embrasser Frances Jean pour moi. C'est la maman de Brian Jean. Elle est fantastique, alors je vous en saurais gré.

M. Scott Clements: Je n'y manquerai pas.

M. Peter Stoffer: M. Adler a eu la gentillesse de nous dire de prendre des leçons d'économie, et j'aimerais lui en donner une en retour. En 1998-1999, les libéraux provinciaux étaient au pouvoir en Nouvelle-Écosse et ils ont promis qu'ils construiraient des écoles dans le cadre d'un système P3. Ils ont construit 23 écoles avec trois entrepreneurs différents. Toutes ces écoles ont été payées dans les sept ans. Les contribuables de Nouvelle-Écosse devront encore les payer pendant une vingtaine d'années.

C'était l'oeuvre des libéraux. Le gouvernement PC de John Hamm est arrivé au pouvoir et a coupé immédiatement ce financement, sachant fort bien combien ces écoles seraient coûteuses à l'avenir. Au bout du compte, nous allons avoir ces écoles pour 1 \$ et elles ne vaudront probablement rien. Alors il ne faut pas croire qu'un système P3, qui privilégie un partenariat public-privé, fonctionne nécessairement toujours.

Waste Management Inc., maintenant en Nouvelle-Écosse, gère tous les déchets dans cette province. Quand le service a été privatisé, les prix sont montés en flèche et ils continuent de le faire à cause des objections à long terme qu'ils soulèvent. Alors ce n'est pas vrai que le secteur privé fait nécessairement tout parfaitement bien.

Un dernier point concernant les syndicats, monsieur Taylor. Polar Seafood a trois usines de transformation du poisson à l'Î.-P.-É. Elle devait en fermer deux. Elle a gardé l'usine syndiquée. Pourquoi? Parce que les travailleurs étaient organisés. Les travailleurs avaient investi dans cette usine, et l'entreprise l'a gardée ouverte parce qu'elle avait une très bonne relation avec ces travailleurs syndiqués. Alors oui, il y a des cas où les syndicats fonctionnent très bien.

Mais la question que j'ai à vous poser à tous les deux est la suivante. À mon avis, l'une des choses les plus frustrantes au Canada est que nous dressons des barrières entre nos 10 provinces et trois territoires. N'est-il pas vrai, selon vous, que l'un des principaux coûts relatifs à l'infrastructure — et l'une des principales préoccupations — est le manque de mobilité des travailleurs dans tous les secteurs? Ces barrières commerciales provinciales que nous dressons entre nous existent depuis longtemps, et je ne blâme pas les gouvernements.

Si nous pouvions abattre certaines de ces barrières et mettre en place une réglementation plus uniforme au plan des impôts et de la mobilité des travailleurs, etc., cela ne contribuerait-il pas à faire baisser tous les coûts et à stimuler la concurrence? Par exemple, une entreprise du Manitoba pourrait soumissionner pour un projet en Nouvelle-Écosse, et une entreprise de l'Î.-P.-É. pourrait en faire autant en Alberta. Cela ne permettrait-il pas de réduire les coûts à certains égards?

Je vous remercie tous les deux d'être venus.

M. Stephen Taylor: Merci d'avoir posé la question.

Je suis tout à fait favorable à ce que l'on abatte les barrières commerciales interprovinciales et à ce que l'on discute d'harmoniser les régimes réglementaires entre provinces. Merci d'avoir posé une question avec laquelle je suis d'accord.

M. Peter Stoffer: Merci.

Ma dernière question... quelle était-elle? J'oublie ma propre question.

Des voix: Oh, oh!

M. Peter Stoffer: Oh, oui. Désolé.

Monsieur Clements, ma question concerne l'administration aéroportuaire de Fort McMurray. En Nouvelle-Écosse, la zone autour de l'aéroport d'Halifax forme un rayon de 70 milles. Avez-vous la même chose à Fort McMurray?

•(1655)

M. Scott Clements: J'aimerais bien...

M. Peter Stoffer: Vous ne l'avez pas?

M. Scott Clements: ... mais n'oubliez pas qu'il ne s'agit pas d'aéroports commerciaux, mais bien privés.

M. Peter Stoffer: J'en suis conscient...

M. Scott Clements: C'est le point important.

M. Peter Stoffer: ... mais le règlement de votre administration aéroportuaire prévoit-il qu'aucun autre aéroport commercial ne peut être en opérations là-bas?

M. Scott Clements: Je suis certain que non.

M. Peter Stoffer: Merci beaucoup.

Encore une fois, j'espère que vous passerez une excellente soirée.

Merci, monsieur le président.

Le président: Il vous reste une minute si l'un de vos collègues veut en profiter.

Allez-y, monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: Monsieur Clements, vous avez entre autres dit que la province de l'Alberta a commencé à élaborer une sorte de stratégie en matière d'infrastructure ou de croissance, essentiellement, pour la région, et sans argent, car le budget manque. Si nous voulions consacrer du financement fédéral, provincial ou municipal à l'infrastructure, serait-il avantageux qu'il soit accompagné d'une stratégie à long terme, quelle que soit son origine?

M. Scott Clements: Absolument.

M. Mike Sullivan: Absolument...

M. Scott Clements: La stratégie devrait avoir priorité.

M. Mike Sullivan: ... et le comité a discuté d'une éventuelle stratégie à long terme, mais malheureusement, les députés de l'autre côté ont dit qu'ils n'en veulent pas. Il est difficile pour nous d'avancer lorsque nous avons un partenaire réticent qui refuse d'élaborer une stratégie sur la façon de dépenser le financement de l'infrastructure.

M. Scott Clements: Je choisis de ne pas me prononcer là-dessus. Cela me semble problématique.

Des voix: Oh, oh!

M. Peter Stoffer: Quel homme intelligent.

M. Mike Sullivan: C'est problématique.

Le président: C'est tout le temps que vous aviez, monsieur Sullivan. Je ne crois pas vous avoir entendu poser une question.

Monsieur Preston, bienvenue au comité.

M. Joe Preston (Elgin—Middlesex—London, PCC): Merci. Je suis ravi d'être ici. Je ne suis pas venu depuis un bon bout de temps.

J'aimerais enchaîner sur la dernière question de M. Sullivan concernant la stratégie. J'ai passé ma vie dans le domaine des affaires et j'adore la concurrence. Nous en avons d'ailleurs parlé.

Premièrement, j'aime la concurrence lorsque j'achète quelque chose, car cela me permet de choisir un produit de meilleure qualité à meilleur marché puisqu'il y a plusieurs offres. En revanche, en tant qu'homme d'affaires, j'aime la concurrence parce que j'aime dire que du moment que l'un de mes concurrents fait encore 1 \$ de profit, je peux le surpasser et lui prendre ses clients.

C'est à cela que se résumait l'infrastructure et la concurrence dans ce domaine. La question n'est pas de connaître le concurrent. Je ne pense pas à cela. Ce qui me préoccupe, c'est de savoir si je peux obtenir un meilleur prix pour des biens de meilleure qualité.

Est-ce que l'un de vous n'est pas d'accord avec ce que nous disons? C'est tout ce que nous essayons de dire ici. Qu'il s'agisse de financement municipal, provincial ou fédéral, il sort de la poche des contribuables. Pourquoi ne voudrions-nous pas le dépenser avec autant de circonspection que possible?

M. Scott Clements: Bravo!

M. Joe Preston: En effet.

Nous avons parlé des P3. Je me vois plutôt comme un P1. Je n'ai pas besoin du partenariat public-privé. Comme je suis homme d'affaires, je peux prendre ces types de décisions. C'est rarement dans les situations P3 que la partie entreprise privée nuit à la réussite du projet. C'est assez souvent « faisons participer le gouvernement et voyons ce qui arrivera ».

Je vais en rester là, mais je voulais simplement préciser qu'il est question ici de dépenser sagement quand il y a moins de financement à dépenser sagement.

Merci.

Le président: Il reste trois minutes à M. Preston.

M. Joe Preston: Est-ce que quelqu'un voudrait partager mon temps de parole?

Peut-être que M. Taylor aimerait répondre à ma question.

Le président: Monsieur Taylor, nous vous écoutons.

M. Stephen Taylor: J'aimerais dire quelques mots pour balayer peut-être certaines des préoccupations que M. McGuinty et M. Holder ont soulevées concernant mes remarques sur les syndicats et leur relation avec le gouvernement.

Je pense que lorsque vous avez un système d'adjudication fermée qui profite à une poignée de joueurs, il y a des cas où les quelques privilégiés qui ont le droit de jouer travaillent avec les gouvernements qui les aident et contribuent même à leur élection. Je sais qu'il y a des exemples de cas en Ontario.

C'est simplement ce à quoi je faisais allusion et si ce point suscite d'autres questions, je serai ravi d'y répondre.

Le président: D'accord. Avez-vous terminé, monsieur Preston?

M. Joe Preston: Oui, merci.

Le président: Monsieur Sullivan.

• (1700)

M. Mike Sullivan: Merci, monsieur le président.

Pour M. Taylor, en gros, lorsqu'il est question de dépenses relatives à l'infrastructure, vous recommandez que le financement gouvernemental soit assorti de conditions. L'une d'elle serait que la municipalité soit tenue de suivre un processus d'adjudication ouverte pour recevoir du financement.

M. Stephen Taylor: Oui. J'espère que s'il en a le pouvoir, le gouvernement suggérera aux provinces auxquelles il verse du financement de créer un système de soumissions ouvert et équitable.

M. Mike Sullivan: J'ai un peu de mal à arriver aux chiffres auxquels vous êtes arrivé dans votre analyse statistique. Vous avez laissé entendre qu'avec 31 p. 100 du secteur privé d'organisé, sept Canadiens sur 10 sont incapables de travailler.

M. Stephen Taylor: Dans le cadre d'un système d'adjudication fermée qui exclut...

M. Mike Sullivan: Oui, dans le cadre d'un système d'adjudication fermée. Ces sept Canadiens sur 10 sont-ils qualifiés? Êtes-vous en train de dire, en quelque sorte, que nous avons accru la capacité d'être travailleur qualifié, par exemple, à sept Canadiens sur 10? Manifestement, ce n'est pas le cas.

M. Stephen Taylor: Bien entendu, ces statistiques sont en fonction des ressources humaines sur le site Web du gouvernement. Bien que 30 p. 100 de la main-d'oeuvre soit syndiquée, le bassin de travailleurs qualifiés rapetisse au fil du temps, ce qui ne fait qu'exacerber le problème.

M. Mike Sullivan: Je vois. D'accord.

Monsieur Clements, l'une des suggestions que le gouvernement fédéral a faites récemment est que lorsqu'il a du financement à investir dans l'infrastructure, il serait bien d'offrir des formations d'apprenti avec l'argent.

Dans ma circonscription, nous avons découvert que l'un des entrepreneurs non syndiqués auxquels la province a fait appel ne veut pas avoir d'apprentis. Nous avons déployé beaucoup d'efforts pour lancer un programme d'apprentis dans le cadre d'un investissement de 2,5 milliards de dollars dans l'infrastructure, mais

sans succès. Les main-d'oeuvres syndiquées ont habituellement un bon système de formation d'apprentis. Si le gouvernement suggère que ce type de formation s'inscrive dans leurs dépenses relatives à l'infrastructure, ce serait une bonne chose, particulièrement à un endroit comme Fort McMurray, où les travailleurs qualifiés sont difficiles à trouver.

M. Scott Clements: Je connais bien l'Alberta. Je suis ravi de vous dire que les programmes de formation d'apprentis se portent très bien dans cette province.

M. Mike Sullivan: Ils se portent très bien.

M. Scott Clements: Ils sont offerts par l'intermédiaire du NAIT, du SAIT et du collège Keyano.

M. Mike Sullivan: C'est bien.

M. Scott Clements: Et ils sont axés sur les besoins de l'industrie.

M. Mike Sullivan: Ils sont axés sur les besoins de l'industrie.

M. Scott Clements: Oui.

M. Mike Sullivan: Je suis heureux de l'entendre, car c'est l'une des choses qui font que la question des travailleurs étrangers temporaires est problématique...

M. Scott Clements: Alors allons-nous recevoir un peu plus de financement à ce chapitre?

Des voix: Oh, oh!

M. Mike Sullivan: J'aimerais beaucoup que ce soit le cas.

L'une des suggestions qui ont été faites dans le cadre de ce comité et d'autres est que nous consacrons des milliards de dollars à l'infrastructure et que si nous détectons une pénurie de main-d'oeuvre qualifiée, nous aurions intérêt à faire d'une pierre deux coups et à dépenser l'argent comme il se doit — c'est-à-dire en créant des programmes de formation des apprentis avec le financement pour l'infrastructure. Je pense que le ministre des Finances nous a écoutés et qu'il a laissé entendre que cela pourrait se faire.

Monsieur Taylor, l'un des éléments de votre mandat dont je crois que M. Adler a fait mention est celui de la responsabilité du gouvernement à l'égard des contribuables.

M. Stephen Taylor: Oui.

M. Mike Sullivan: Alors avez-vous des commentaires à formuler sur les 3,1 milliards de dollars manquants, dont certains auraient peut-être été consacrés à l'infrastructure?

Une voix: Monsieur le président...

Le président: Je ne crois pas que cela ait le moindre rapport avec l'infrastructure.

M. Mike Sullivan: J'ignore s'il l'a été ou pas, car nous ne savons pas où cet argent a été dépensé. Peut-être qu'il a été consacré à l'infrastructure.

Le président: Je pense que nous savons que cela n'a pas été le cas, alors...

Il vous reste une minute, monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: Ma question s'adresse encore à M. Clements. L'une des difficultés auxquelles Fort McMurray est confrontée est qu'elle n'a pas l'infrastructure nécessaire pour soutenir la main-d'oeuvre dont le secteur de l'extraction des ressources de la région a besoin.

M. Scott Clements: C'est le moins qu'on puisse dire.

Des voix: Oh, oh!

M. Mike Sullivan: En fait, la même chose s'est passée à Timmins. Le maire de cette ville nous a dit qu'il n'y avait pas assez de logements pour appuyer les activités liées au Cercle de feu.

Autrefois, quand quelqu'un voulait extraire des ressources au Canada, il y avait ce qu'on appelait les « villes de compagnie ». L'entreprise construisait les maisons, les infrastructures. Cette façon de faire s'accompagnait de nombreux problèmes d'un autre ordre, mais... Est-ce que c'est ce qui est en train de se passer à Fort McMurray?

• (1705)

M. Scott Clements: Oh mon Dieu... Il y a probablement huit villes de compagnie dans le nord. Elles sont mobiles, mais elles offrent toutes les commodités. Les syndicats nationaux aiment bien cette formule, car ils savent que leurs membres y seront bien traités. Les travailleurs se rendent là-bas par avion et ils repartent comme ils sont venus. L'argent gagné retourne à la maison. Cela s'est produit à cause de l'absence de vision à long terme et de plan stratégique qui aurait permis de faire les choses correctement. Ce sera difficile de renverser la vapeur.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Sullivan.

Monsieur Stoffer, vous avez une brève question à poser?

M. Peter Stoffer: Oui. Merci beaucoup.

Le président: Vous avez dit qu'elle vous était revenue, n'est-ce pas?

M. Peter Stoffer: Oui, je m'en souviens maintenant.

J'aimerais seulement avoir votre opinion sur cette question, compte tenu des coûts des infrastructures et du développement, notamment à Fort McMurray... Nous venons de parler aux gens de la Nova Scotia Home Builders ici, et ils affirment avoir de la difficulté à trouver des travailleurs de métier. La question des travailleurs étrangers temporaires a été évoquée.

Monsieur Taylor, j'aimerais savoir ce que la National Citizens Coalition pense de l'utilisation de travailleurs étrangers temporaires

pour des projets comme les sables bitumineux ou pour n'importe quelle autre activité qui se déroule là-bas.

Monsieur Clements, si vous avez une opinion là-dessus, n'hésitez pas à nous en faire profiter.

Merci, et je salue le président pour son indulgence.

M. Stephen Taylor: Pour cette question, je vais m'en remettre à M. Clements. Nous n'avons pas encore publié d'opinion à ce sujet.

M. Peter Stoffer: Soit.

M. Scott Clements: Vous savez qu'il ne manque pas de travail à Fort McMurray. Nous manquons de travailleurs. Nous allons les chercher partout où nous le pouvons. Le programme des travailleurs étrangers temporaires est utilisé au maximum.

D'après le souvenir que j'en ai, lorsqu'il était là-bas, le ministre de l'Immigration était tout à fait disposé à prêter main-forte à l'Alberta et même à faire preuve de souplesse pour que les choses aillent mieux. J'ai été désolé d'apprendre qu'on avait abusé du programme ailleurs, ce qui n'est absolument pas le cas à Fort McMurray, où le programme est une nécessité.

M. Peter Stoffer: Comme vous le savez, monsieur, on les appelle des travailleurs étrangers temporaires, mais le travail, lui, est permanent. Comme vous le dites, la situation pourrait durer encore de nombreuses années.

M. Scott Clements: Au terme de leurs deux ans, nombre d'entre eux font venir leur famille au pays et deviennent des citoyens canadiens.

M. Peter Stoffer: Merci.

Le président: Merci beaucoup. Je pense que la longue semaine nous a tous rattrapés. Notre liste d'intervenants est vide.

Messieurs, merci beaucoup d'avoir été là. Monsieur Clements, je vous souhaite une très belle soirée.

Bon retour à la maison, monsieur Taylor.

Bon week-end à tous! La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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