



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

OGGO • NUMÉRO 059 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 25 octobre 2012

—
Président

M. Pat Martin

Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Le jeudi 25 octobre 2012

•(0845)

[Traduction]

Le président (M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD)):
Bonjour, mesdames et messieurs.

Je déclare ouverte la 59^e réunion du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires. Nous continuons aujourd'hui notre étude des partenariats public-privé.

Nous sommes très heureux d'accueillir deux témoins par vidéoconférence.

Premièrement, de l'Université du Manitoba, le professeur John Loxley.

Bienvenue, John. Est-ce que vous nous entendez clairement?

M. John Loxley (professeur, Département de science économique, University of Manitoba): Oui, merci.

Le président: Très bien. Merci, John.

De Markham, en Ontario, M. Damian Joy, président et chef de la direction pour l'Amérique du Nord de Bilfinger Berger Project Investments.

Bienvenue, monsieur Joy. Est-ce que vous nous entendez bien?

M. Damian Joy (président et directeur général pour l'Amérique du nord, Bilfinger Berger Project Investments Inc.): Je vous entends très bien. Bonjour.

Le président: Très bien. Merci.

Premièrement, nous vous inviterons tous les deux à faire une courte déclaration préliminaire d'une durée de 5 à 10 minutes. Je vous demanderais de parler à un rythme raisonnable, afin que les gens des services d'interprétation puissent vous suivre. Ensuite, nous inviterons les membres du comité à poser des questions.

Suivant le programme, je demanderais à M. Loxley de commencer.

John, vous avez la parole pendant 5 à 10 minutes.

M. John Loxley: Merci.

La question des partenariats public-privé fait l'objet d'un déficit de recherche au Canada, et les profits mirobolants que font les grandes entreprises de construction, les grands financiers, et les consultants ainsi que l'engagement idéologique envers les P3 des divers ordres du gouvernement, font en sorte que les Canadiens ont de la difficulté à analyser objectivement ces partenariats.

J'étudie le phénomène des partenariats public-privé depuis 15 ans et je publie mes recherches. J'ai d'ailleurs copublié un livre avec mon fils, intitulé *Public Service, Private Profits*, et tout dernièrement, un guide intitulé *Asking the Right Questions: A Guide for Municipalities Considering P3s*. Fort de mes recherches, je conclus que ce modèle présente des erreurs fondamentales qui coûteront cher aux générations futures de Canadiens. Je ne pense pas que nous devrions

financer nos infrastructures à l'aide de partenariats public-privé. Nous devrions trouver des modèles de financement différents.

L'on vante deux avantages des partenariats public-privé. Le premier, c'est qu'ils mettent davantage d'argent à disposition des infrastructures. Il s'agit d'un argument macroéconomique. Le deuxième argument est que ces partenariats public-privé offrent des avantages microéconomiques: ils sont moins chers, plus efficaces, et en donnent plus pour notre argent.

Cette semaine, vous avez écouté l'intervention de notre maire, le maire Katz, qui a prôné ces deux arguments. Un grand nombre de ces arguments me semblent très discutables, sinon erronés. J'ai été très heureux de voir que le comité a demandé au maire de vérifier ces arguments, car nous avons été dans l'impossibilité de le faire à Winnipeg.

Il est important de noter que c'est toujours le secteur privé qui réalise des projets, pas le secteur public. La différence des PPP, c'est qu'ils ajoutent au financement privé, l'administration par le privé, l'entretien par le privé, un certain montant de capital privé, et parfois même la propriété privée de l'installation. Les dépenses de service de la dette et de fonctionnement sont remplacées par des paiements par le secteur public au secteur privé, à titre de crédits-bails.

Les crédits-bails, comme le savent fort bien tous ceux qui louent des autos, sont une forme de dette, peu importe la façon par laquelle on les décrit dans les comptes du secteur public. Par ailleurs, nous savons que les emprunts au secteur privé sont presque toujours supérieurs aux emprunts publics. Donc, nous devons conclure que sur le long terme, l'argument microéconomique selon lequel davantage d'argent est consacré aux infrastructures, est invalide.

Qu'en est-il de l'argument microéconomique. La question est de savoir comment la rentabilité des PPP peut se comparer avantageusement à celle des secteurs publics. Il s'agit d'un évitement de risque. Si vous regardez les sites Web d'Infrastructure Ontario et de Partenariats BC, et que vous examinez les projets qui s'y trouvent, comme à Winnipeg, vous verrez que c'est tout à fait le cas.

Les soi-disant économies vantées par le maire Katz, par exemple, la soi-disant économie de 31 millions de dollars sur la piste Chief Peguis, représentent en fait un transfert des risques réputé à hauteur de 51 millions de dollars. Sans ce transfert des risques, le comparateur du secteur public aurait été supérieur. Et si vous examinez tous les autres projets sur le site Web d'Infrastructure Ontario, vous constaterez que c'est le cas pour chacun des projets qui s'y trouvent.

Je vous donne quelques exemples. Le palais de justice de la région de Durham a une valeur de 49 millions de dollars, pour un transfert des risques de 132 millions de dollars, chiffre assez invraisemblable pour un palais de justice. Les hôpitaux de Kelowna et Vernon ont une valeur établie à 25 millions de dollars pour un transfert des risques de 32 millions. Nul ne sait comment on obtient ces chiffres pour le transfert des risques, qui sont très souvent invraisemblables. C'est le transfert des risques qui pose problème, car ces chiffres ne sont pas justifiés.

J'ai essayé de dénicher les calculs qui sous-tendent le transfert des risques à Winnipeg. J'ai été incapable d'obtenir cette information en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. L'accès m'a été refusé. J'ai ensuite demandé ces chiffres à l'entreprise qui avait fait ces calculs, c'est-à-dire les consultants, mais ils m'ont également refusé l'information pour cause de secret des affaires. Ces analyses de risque doivent être fondées sur la réalité et sur des projets publics, et pourtant on nous a refusé l'accès à cette information.

• (0850)

Un autre problème avec les PPP sont les coûts de transaction très élevés. Les frais juridiques, les frais organisationnels, les quantités mirobolantes de documentation nécessaire, tout cela s'additionne. Souvent, il n'y a pas d'appel à concurrence en raison de la taille de ces projets. La rentabilité semble douteuse, et est souvent manquante. Parfois, on avance l'argument bidon que les PPP ne sont pas assortis de dettes, c'était le cas d'ailleurs pour l'usine de traitement de l'eau de Moncton. Mais en fait, la dette est intégrée aux redevances pour eau potable que paie chaque personne qui boit de l'eau à Moncton. Le coût de cette dette est de 10 p. 100. Les PPP n'autorisent aucune souplesse sur le long terme, car ce sont des projets de très longue durée. Souvent, ils préjudicient le secteur de la construction locale, et les petits entrepreneurs sont souvent très hostiles à ces projets. Il y a également le problème de contrôle à long terme des PPP étant donné leur longue durée, par rapport à la courte mémoire institutionnelle des politiciens et des fonctionnaires. C'est ce qu'on a constaté dans le système scolaire de la Nouvelle-Écosse, où les vérificateurs sont très critiques à l'égard de notre capacité à contrôler les engagements pris en vertu des PPP.

Une fois la période de construction terminée et donc la période de risque élevé écoulée, ces PPP changent souvent de main. Nous l'avons constaté à plusieurs reprises en Colombie-Britannique, où ces projets aboutissent entre des mains étrangères, de façon que les calculs initiaux relativement aux revenus d'imposition doivent être évalués de façon très critique.

Cet exposé est vraiment très sommaire, mais j'élabore sur ces problèmes dans mes publications.

En conclusion, je dois dire que nous devons nous méfier des PPP. Je pense qu'ils ne conviennent absolument pas aux Premières nations, ni pour la grande majorité des municipalités, qui n'ont tout simplement pas les capacités nécessaires pour les administrer. Je dirais qu'il faut plutôt explorer des modèles de financement alternatifs, et renforcer la capacité du secteur public d'administrer ce genre de projets d'investissement de façon plus efficace.

• (0855)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Loxley.

C'est au tour de M. Damian Joy qui a un temps de parole de cinq à dix minutes.

Je vous en prie, monsieur.

M. Damian Joy: Bonjour, mesdames et messieurs. Je dois dire que mon opinion contraste avec celle de John sur de nombreux

points. Par contre, nous sommes d'accord sur notre compréhension du risque. Le risque doit être un élément central de toute discussion sur les partenariats public-privé.

Permettez-moi de me présenter. Je m'appelle Damian Joy et je suis président de Bilfinger Berger Project Investments Inc. Nous sommes des promoteurs, investisseurs et administrateurs d'infrastructures PPP au Canada et partout en Amérique du Nord.

J'ai d'abord commencé à travailler dans le marché des PPP canadiens il y a 10 ans. Je suis basé à Toronto depuis six ans et demi, c'est là que se trouve d'ailleurs notre siège social régional.

Nous avons une longue expérience de collaboration avec les autorités provinciales des PPP, par exemple, dans le cas de la route Transcanadienne, où nous avons été responsables de la réfection du col Kicking Horse, où nous avons bénéficié de financement du fédéral.

Revenons au fondement des PPP et commençons par une définition de Gordon Brown, l'ancien premier ministre britannique et chancelier de l'Échiquier. En 2005, en parlant du modèle britannique des PPP, ce qu'ils appellent l'initiative de financement privé, M. Brown donnait une définition des PPP qui résume les points clés sur les rôles respectifs des secteurs public et privé. Je cite:

Sous le régime du PFI, le secteur public s'engage à s'approvisionner en services à long terme de façon à y tirer parti des compétences d'administration du secteur privé, l'incitatif étant d'avoir du capital-risque du privé. Le secteur privé a toujours participé à la construction et à l'entretien des infrastructures publiques, mais le PFI fait en sorte que les entrepreneurs sont liés par des contrats d'entretien à long terme et sont donc responsables de la qualité de leur travail. Sous le PFI, le secteur public définit ses besoins et s'assure de la satisfaction de ses besoins grâce à des contrats. Ensuite, le secteur privé est responsable de la prestation de services publics de meilleure qualité, tandis que les services de première ligne sont conservés entre les mains du public.

Il convient ici de se concentrer sur les rôles respectifs des secteurs public et privé.

Le secteur public précise ses besoins. Il améliore ses services de première ligne et s'engage à s'approvisionner de tels services sur la longue durée, afin d'assurer la prestation de ces services par contrat.

Le secteur privé, lui, participe comme toujours à la construction et à l'entretien des infrastructures publiques, mais il agit maintenant à titre d'entrepreneur d'entretien à long terme. Il est donc responsable de la qualité de son travail. Son incitatif est qu'il risque du capital.

En d'autres mots, le gouvernement précise ses besoins en infrastructure et les achète d'une tierce partie, plutôt que de les construire lui-même. À mon avis, les hôpitaux, les routes, les bases militaires ne sont pas parmi les activités de base d'un gouvernement. Ces activités de base sont plutôt les soins de santé, les transports et la défense nationale. Lorsque l'on examine réellement ce que doit faire un gouvernement, on n'y trouve pas l'infrastructure.

Si une infrastructure n'est qu'un moyen d'assurer un service public, il n'y a donc pas d'érosion du rôle du public dans la prestation de ces services. Le secteur privé est tout à fait pour l'utilisation de ses capacités et de son expertise pour assurer et maintenir les services qu'il a toujours assurés et maintenus par le passé.

L'expérience nous montre que les infrastructures construites par le secteur public même ont toujours été grevées de problèmes. Les exemples sont trop nombreux pour les mentionner, mais ils sont très bien documentés.

Typiquement, ces projets dépassent les échéances et les budgets, et les constructeurs peuvent abandonner à mi-chemin laissant le gouvernement payer les pots cassés. Il y a de nombreux exemples où les coûts d'entretien ont dépassé les prévisions du gouvernement et où les infrastructures mêmes ont eu besoin de rénovations majeures de façon très précoce.

Les PPP visent à atténuer les risques considérables que présentent les projets d'infrastructures. Les PPP fonctionnent parce que le secteur privé ne reçoit pas un sou avant que le projet soit terminé et mis en service. Nous ne recevons pas d'argent pour les quatre hôpitaux de Kelowna et de Vernon, nous n'en recevons que lorsqu'ils seront entièrement terminés et mis en service.

• (0900)

L'entretien de ces installations implique aussi des obligations à long terme pour respecter des normes précises; ainsi, le secteur privé ne peut pas laisser le gouvernement essayer les coûts d'irrégularité et s'en laver les mains. Si le secteur privé est responsable des coûts d'entretien, il s'assure que des installations sont conçues et bâties de façon à être rentables sur le plan économique pour tout leur cycle de vie. Quand des services d'entretien et de renouvellement sont requis, ceux-ci sont défrayés par le partenaire du secteur privé, soit nous.

Ce système fonctionne parce que c'est dans l'intérêt du secteur privé qu'il en soit ainsi puisqu'il investit d'importantes sommes d'argent pour assurer la réussite du projet. Cela démontre que les discussions quant aux avantages et désavantages des PPP sont axées sur la compréhension des risques, leur évaluation et leur gestion. À cet égard, je suis tout à fait d'accord avec les propos de John.

En ayant recours aux vrais exemples du projet d'un centre de détention de taille moyenne auquel notre compagnie a participé dans l'État de Victoria en Australie, je pourrai facilement vous démontrer comment des transferts des risques fonctionnent. Dans ce cas, une des entreprises de construction de notre consortium a fait faillite. Le projet a connu d'importants retards. En dépit des efforts considérables de la part du reste du consortium au cours des 12 à 18 mois suivants, le projet n'a pu être terminé selon les échéanciers du contrat, et les investisseurs en actions et en emprunts au sein de l'entreprise de projet ont subi d'importantes pertes financières de l'ordre de bien plus de 100 millions de dollars.

Toutefois, l'État paiera à peu près l'équivalent du prix fixé au départ pour le projet terminé puisqu'il a transféré les risques au secteur privé. En vertu d'un projet d'acquisition conventionnel, l'État aurait déboursé davantage d'argent pour un centre de détention à moitié terminé et il n'aurait pas eu les moyens de terminer la construction. Dans le cas actuel, l'État n'a rien déboursé et n'aura pas à débourser quoi que ce soit jusqu'à ce que la prison soit terminée et jusqu'à ce que le consortium essuie les coûts associés au fardeau additionnel des retards de construction et à l'entrepreneur qui a déclaré faillite.

Il ne me fait pas plaisir de raconter cette histoire parce que nous avons subi des pertes douloureuses, mais il est important de reconnaître qu'il s'agit de risques tangibles qui sont transférés au secteur privé. Le secteur privé, et non pas le gouvernement, en est responsable, et dans des cas où ce risque se concrétise, l'apparente difficulté d'évaluer le risque se traduit clairement en dollars.

C'est ce qui met fin à mes commentaires. À l'avenir, il ne faut pas simplement se demander si les emprunts publics sont plus abordables que les emprunts au secteur privé, mais il faut aussi se pencher sur la façon dont nous évaluons les risques associés aux engagements financiers du gouvernement.

Le président: Merci beaucoup monsieur Joy.

Merci à vous deux pour vos arguments pertinents et bien expliqués.

Nous allons maintenant passer aux questions en commençant par M. Denis Blanchette, député du NPD, soit de l'opposition officielle.

[Français]

M. Denis Blanchette (Louis-Hébert, NPD): Bonjour, messieurs. Je vous remercie d'être ici ce matin, même s'il est peut-être un peu tôt pour certains.

Je vous ai écoutés avec attention. Évidemment, vous n'êtes pas les premiers à venir témoigner devant notre comité, et nous sommes toujours agréablement surpris de l'expertise de nos témoins. Je vous en remercie.

De tout cela se dégage une trame de fond. On parle beaucoup de transfert de risques, de la capacité d'emprunt et du taux d'intérêt. Cependant, que ce soit en PPP ou non, c'est toujours le secteur privé qui construit l'infrastructure ou qui donne le service. Autrement dit, qu'on suive le modèle traditionnel ou celui des PPP, on conclut des contrats avec l'entreprise privée. Par conséquent, ne sommes-nous pas plutôt dans une dynamique d'évaluation des contrats?

Il n'est peut-être pas nécessaire de conclure des contrats en PPP, bien que je sois ouvert à cette idée. Au-delà de ça, il y aurait peut-être lieu de vérifier si la façon dont on gère les contrats n'est pas la clé pour optimiser l'investissement public dans la réalisation des objectifs.

• (0905)

[Traduction]

M. Damian Joy: John, est-ce que vous me permettez de répondre en premier?

M. John Loxley: Allez-y.

M. Damian Joy: Merci beaucoup pour votre question monsieur Blanchette.

Je vous dirai que je suis d'accord avec vous dans une certaine mesure. Si le secteur public était expert en matière d'acquisition et qu'il avait toutes les compétences des projets complexes d'acquisition d'infrastructure, il pourrait probablement se passer du modèle de PPP. Cependant, je crois que les PPP constituent un des mécanismes pouvant être utilisés pour garantir la réalisation des objectifs que le gouvernement stipule dans les contrats.

Je suis de toute évidence en faveur des PPP, mais ils ne sont pas la solution unique et, dans bien des cas, ils ne constituent pas la bonne solution. Dans les cas où les projets sont vastes et complexes et que l'autorité gouvernementale en question n'est pas experte en matière d'infrastructure, les PPP constituent un moyen de réaliser les objectifs grâce à des modalités contractuelles limpides.

Je suis d'accord avec votre argument. Il est vrai que là où les partenaires ont l'expertise nécessaire, les PPP ne sont qu'une des options, et pas nécessairement la meilleure.

[Français]

M. Denis Blanchette: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Allez-y, John.

M. John Loxley: Oui, en quelque sorte, la discussion porte directement sur l'évaluation des contrats.

Je crois qu'il est essentiel de poser un certain nombre de questions. Tout d'abord, y a-t-il réellement un transfert des risques? La recherche démontre beaucoup de scepticisme à cet égard. En second lieu, à quel coût ce transfert des risques se fait-il? Troisièmement, ce transfert des risques pourrait-il se faire autrement? Par exemple, ne serait-il pas possible d'avoir un système de conception-construction qui satisferait la plupart des critères de M. Joy sans avoir à se préoccuper des activités, du financement et, dans certains cas, de la propriété des infrastructures?

Afin d'évaluer les contrats de façon efficace, il faut savoir comment les coûts associés aux risques ont été calculés. Je crois que le secteur privé, ainsi que les gouvernements qui proposent des PPP, ont l'obligation de divulguer à la population d'où sortent ces chiffres et comment ils ont été calculés.

Finalement, il faut comprendre que si nous écartons systématiquement le secteur public, comme nous le faisons depuis quelques années, la capacité du secteur public de gérer des infrastructures — qui constitue selon moi un service de première ligne — en pâtira. Il faut être bien conscient des répercussions de nos actions par rapport aux capacités du secteur public.

Le président: Monsieur Blanchette, je crains que vous n'ayez plus de temps.

M. Jacques Gourde, des conservateurs, est le prochain à prendre la parole. Jacques, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Jacques Gourde (Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos deux témoins d'être ici ce matin. C'est vraiment très intéressant. On parle du modèle des PPP de façon objective.

Ma question s'adresse aux deux témoins.

On a parlé d'une notion que je trouve très intéressante. On parle soit du transfert ou partage des risques, soit du transfert ou partage des responsabilités. Quand vient le temps d'établir les modalités des contrats, je pense qu'il y a une distinction à faire.

Si les deux parties ont cette notion de transfert des risques du public au privé, il est peut-être plus difficile d'établir les modalités des contrats. Si elles sont plutôt animées par un esprit de partage des risques, il y aura peut-être des façons d'obtenir un certain consensus. Par contre, on demeure dans la conception des contrats avec transfert de risques. C'est comme si une partie se dégageait des responsabilités à long terme.

Quel esprit devrait animer les différentes parties quand vient le temps de rédiger des ententes à long terme?

Monsieur Loxley, qu'en dites-vous?

● (0910)

[Traduction]

M. John Loxley: Il est très difficile de rédiger des contrats. Bien entendu, au cours des 15 dernières années, on a acquis beaucoup d'expérience dans la rédaction de contrats de PPP. À mon avis, nous commettons encore d'énormes erreurs, et ce fut le cas récemment au Canada en matière de contrats de PPP. La question est de savoir s'il est même possible de rédiger des contrats à toute épreuve. Je pense que ce serait très difficile.

Si un pépin survient — et, oui, des pépins surviennent même pour les PPP — au beau milieu d'un contrat de 35 ou 40 ans, les partenaires défraient des coûts supplémentaires. Ils dépassent leur budget. Parfois, les entrepreneurs se retirent. Toutes ces situations se sont produites, surtout au Royaume-Uni. Le modèle avait été établi,

mais aujourd'hui ils s'en écartent. Quand un contrat tourne au vinaigre au milieu de son cycle de vie, le pouvoir de négociation du secteur public est minime parce qu'une seule compagnie gère les infrastructures.

Je rejoins votre argument de base voulant que, si on partage les risques, il est probablement plus facile de parvenir à un contrat que si on essaie de transférer tous les risques.

Il faut se concentrer sur les détails pratiques. Il faut évaluer chaque contrat sur une base individuelle. Bien entendu, la population n'a pas accès à ces contrats. Les sites Web ne divulguent que de courts résumés. Afin de bien évaluer les contrats, il faudra tout à fait revoir l'approche relative à l'accès à l'information. La plupart des renseignements que le secteur privé juge confidentiels pour le marché devraient en fait relever du domaine public.

M. Damian Joy: Monsieur Gourde, j'aimerais moi aussi y aller de mes commentaires. Je vous remercie pour votre question.

Je suis aussi d'avis que nous avons beaucoup d'expérience dans la rédaction de contrats pour le partage et le transfert des risques. Je crois que le Canada a tiré profit de certaines des erreurs commises dans d'autres marchés, notamment l'Australie et le Royaume-Uni, quand les PPP en étaient à leurs balbutiements.

J'aimerais revenir à un point que John a abordé un peu plus tôt quant à la définition des services de première ligne. Dans le marché du Royaume-Uni, l'inclusion des services publics et récréatifs au sein de PPP d'infrastructure sociale figurait parmi les sujets controversés. Je fais référence, par exemple, aux services de traiteur et d'entretien dans les hôpitaux.

Au Canada, je pense que nous avons tiré cette leçon. Je ne suis pas au courant des projets en Ontario et en Alberta depuis les tout premiers en 2003 où il y a eu un transfert de services publics et récréatifs. Le modèle a évolué de telle sorte que le gouvernement sait quels risques et responsabilités devraient être transférés au secteur privé pour que le secteur public conserve les services de première ligne.

Je crois que le modèle partout au Canada a en général adopté un niveau de transfert des risques prudent, acceptable sur le plan social et largement accepté. Cela nous évite de commettre des erreurs comme celles faites au Royaume-Uni et qui avaient entraîné des critiques.

Quant au partage des risques par opposition au transfert des risques, je pense qu'il faut déterminer en détail la nature des risques. Dans les contrats, de nombreux risques sont partagés, alors le secteur privé assume une partie des risques alors que le secteur public assume l'autre. Dans le cas de certains autres risques, il est tout à fait approprié d'en faire le transfert intégral.

Je pense que les modalités du modèle permettent le partage et le transfert des risques, tout selon la nature spécifique du risque en question.

● (0915)

[Français]

M. Jacques Gourde: Merci.

[Traduction]

Le président: Jacques, votre temps est écoulé. Merci.

Le prochain député sera Jean-François Larose du NPD.

Jean-François, vous avez cinq minutes.

[Français]

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

Je vais m'en tenir à un cas spécifique qui a eu lieu au Québec, soit celui du pont de l'autoroute 25. Ça faisait longtemps qu'on avait besoin d'un pont. Le projet était immense et le risque était élevé. Les décideurs ont opté pour un PPP. C'était un des premiers au Québec.

Beaucoup de promesses ont été faites. On avait promis un tarif d'utilisation de 2,40 \$. Le coût total promis a été dépassé d'environ 226 millions de dollars. Au début, dans les ententes du PPP, le coût évalué était de 204 millions de dollars. Quatre ans plus tard, en 2011 — on vient d'avoir le pont —, on s'est retrouvé avec une facture de 500 millions de dollars. Belle acquisition! De plus, le tarif actuel de 2,40 \$ pourrait bien augmenter jusqu'à 7,40 \$, car l'entente avec la compagnie d'exploitation qui s'occupe de l'entretien et de la tarification prescrit que plus le nombre de véhicules qui empruntent le pont sera grand, plus la tarification augmentera. On peut donc quasiment affirmer que c'est une taxe déguisée.

J'ai emprunté le pont à plusieurs reprises et j'ai pu observer des problèmes d'infrastructure. L'ingénierie n'a pas tenu compte de certains éléments. Par exemple, la sortie a été vraiment mal pensée; c'est l'enfer. Les gens en sont outrés.

On parle de ne plus conclure d'autres PPP. Or, il y a le projet du train de l'Est qui sera bientôt terminé. Le coût du projet avait été évalué à 500 millions de dollars, mais là on se retrouve avec une facture finale de 800 millions de dollars, et on n'a toujours pas conclu de PPP.

Revenons au projet du pont. Le coût final représente 245 p. 100 du coût estimé. On a présenté une demande de recours collectif relativement aux frais cachés aux automobiles, aux frais de péage plus élevés que prévu et à la perte de flexibilité du contrôle par le secteur public pour une durée de 30 ans.

On parle du partage des risques, mais un problème revient toujours: à l'acquisition du pont, il n'y a aucune garantie qu'une poutre ne tombera pas. Qui plus est, on n'a aucun contrôle.

Ma question s'adresse à vous deux. Le secteur public gagne-t-il nécessairement sur le plan des coûts?

[Traduction]

Le président: Qui veut répondre en premier?

M. Damian Joy: Il me ferait plaisir de répondre si ça vous convient.

Monsieur Larose, merci beaucoup pour votre question. Je ferai de mon mieux pour vous répondre, mais je ne suis pas très au courant du projet de l'autoroute 25 à Québec, alors je ne peux pas en parler en détail.

Dans le cas de nombreux projets de la sorte, le fait de citer des chiffres individuels induit inévitablement les gens en erreur, et je ne peux pas commenter les chiffres que vous avez mentionnés. Les comparaisons s'appuient parfois sur les coûts de construction qui comprennent les risques. Parfois, on tient compte des coûts d'entretien à long terme, que ces coûts soient calculés selon la valeur actuelle de la devise ou selon le taux d'inflation. Les chiffres peuvent être utilisés de plusieurs façons pour induire les gens en erreur, alors je ne me risquerai pas à déterminer si votre hypothèse est juste ou non. Par contre, je vais commenter un aspect: rien ne garantit qu'aucune des parties du pont ne s'effondrera.

Cependant, le partenaire du secteur privé a investi un montant considérable dans le projet, ce qui confirme ses obligations d'entretenir l'infrastructure dans une condition bien précise et pour une période spécifique. Ainsi, le secteur privé a une obligation. Il ne peut pas s'y dérober. En vertu d'un contrat conventionnel ou d'un contrat de la conception-construction, le partenaire du secteur privé pourrait se retirer. Bien souvent, les entreprises du secteur privé font faillite et disparaissent. Lorsque ça arrive, on ne peut prévoir à long terme le rendement de l'actif.

Dans le cas d'un PPP, l'argent...

● (0920)

Le président: Je suis désolé monsieur Joy, mais le temps de cette intervention est presque écoulé, et j'aimerais permettre à M. Loxley de répondre à la question de M. Larose.

M. John Loxley: Merci.

J'ajouterais simplement que la seule façon d'avoir une certitude par rapport aux coûts et par rapport à l'entretien dans le cadre de contrats PPP, c'est en payant pour. Souvent, les coûts de départ qui ont été conclus sont calculés en différentes étapes, de manière à ce que bon nombre de ces éventualités que le secteur privé évite, selon nous, sont en fait intégrées dans les coûts plus élevés du contrat, comme c'est le cas pour l'entretien. Le problème ici, c'est que les contrats d'entretien des PPP sont fixes et on ne peut pas y avoir accès. La plupart du temps, on ne sait pas combien d'argent est dépensé là-dessus et les gouvernements ne bénéficient d'aucune souplesse pour intervertir l'entretien d'un projet à l'autre.

On peut dire, certes, que l'entretien est garanti, mais on ne sait pas exactement à quel coût, et il y a un prix à payer pour ce manque de souplesse.

Le président: Merci beaucoup, John, et merci, Jean-François. Cela met fin à vos cinq minutes.

Maintenant, pour les conservateurs, M. Peter Braid.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à nos deux témoins d'être ici ce matin.

Professeur Loxley, j'ai une question pour vous, pour commencer. Vous avez indiqué, à la fin de votre exposé, que nous devrions chercher des moyens de renforcer la capacité du secteur public à financer l'infrastructure. Je voulais vous demander comment nous devrions procéder. À l'époque actuelle de déficit pour les gouvernements et étant donné la nécessité de réduire ces déficits à tous les niveaux de gouvernement, et d'après ce que l'on entend des municipalités qui se disent inquiètes des lacunes en matière d'infrastructure, comment fait-on pour renforcer la capacité du secteur public à financer l'infrastructure?

Vous êtes professeur en sciences économiques. Vous savez que l'argent ne pousse pas dans les arbres.

M. John Loxley: Est-ce que vous m'entendez?

Le président: Oui, allez-y, John.

M. John Loxley: J'ai abordé cette question dans une publication qui est parue plus tôt cette année.

La chose qu'il faut souligner, c'est que vous n'obtenez aucun financement supplémentaire avec les PPP. Vous payez plus, possiblement, pour ces arrangements. Le problème, c'est qu'il y a un déficit d'infrastructure à tous les niveaux de gouvernement. Je crois que nous acceptons tous cette évidence. La question est de savoir comment financer cela au mieux.

Je crois que le gouvernement fédéral a cette responsabilité et il y a de l'argent pour l'infrastructure, mais il devrait y avoir davantage d'argent pour l'infrastructure. Cela cadrerait bien avec des plans d'action. Cela correspondrait très bien à la phase du cycle économique dans lequel nous nous trouvons et cadrerait bien avec l'instabilité à laquelle nous faisons face. Je crois qu'il y aurait de la place pour plus de financement du fédéral pour l'infrastructure. Ce que je veux dire, c'est que nous ne devrions pas relier cela de manière instinctive aux PPP.

Nous devrions faire preuve de plus d'ouverture dans la manière dont nous finançons l'infrastructure et nous rendre à l'évidence et reconnaître que c'est toujours le secteur privé qui construit l'infrastructure. Il y a d'autres suggestions pour créer des fonds pour l'infrastructure. Il y a différentes propositions pour des caisses de retraite. Je crois qu'il est important de les examiner. Il y a des propositions visant à créer un fonds pour l'infrastructure verte qui ont été examinées au fil des ans. Il y a des propositions sur la table pour cela.

Au bout du compte, je crois — et cela est approprié à ce moment du cycle et tout en reconnaissant que l'argent ne pousse pas sur les arbres — que le gouvernement fédéral est à même de faire davantage que ce qu'il fait.

Le président: Merci, John.

Monsieur Joy, désirez-vous répondre à la question?

M. Damian Joy: Oui.

Merci pour votre question.

Je crois qu'il s'agit de notions élémentaires d'économie, n'est-ce pas? Le gouvernement a le droit d'imposer ses citoyens. Dans une démocratie, nous, le peuple, acceptons cette réalité. Ainsi, le gouvernement peut emprunter à moindre coût que le secteur privé; cela ne fait aucun doute. Mais étant donné les contraintes financières, il ne s'agit pas de quelque chose — comme je suis certain que vous le savez tous — que l'on peut pousser trop loin.

Il s'agit vraiment d'établir un équilibre entre le coût du capital et le transfert des risques. Comme John l'a dit, il ne s'agit pas de créer de l'argent nouveau, mais plutôt de financement. Quand le gouvernement souhaite-t-il payer pour l'infrastructure? Si l'infrastructure date de 50 ans, de 100 ans ou autre, voulez-vous payer tout cela aujourd'hui ou préférez-vous payer tout cela sur 50 ans?

• (0925)

M. Peter Braid: Monsieur Joy, j'ai une question à vous poser. À la lumière de certaines des inquiétudes au Royaume-Uni, les choses semblent tourner autour de contrats qui ont été mal négociés pour les coûts d'entretien permanent et sur le fait que des coûts de service exorbitants aient fait partie de certains de ces contrats.

Comment le Canada a-t-il tiré des leçons de cela et comment le Canada a-t-il évité ce problème?

M. Damian Joy: J'ai étudié ce dossier d'assez près et je crois certainement que la grande majorité des critiques, au Royaume-Uni, portaient sur la prestation de services. Je crois que cela ne portait pas vraiment sur l'entretien de l'infrastructure réelle en tant que telle, mais sur les autres services qui y étaient associés. Comme je l'ai dit

plus tôt, je crois que les provinces canadiennes qui ont été les plus actives dans la passation de ces PPP ont toutes évité d'inclure les services publics et récréatifs, sauf pour, je crois, l'Hôpital d'Abbotsford en Colombie-Britannique et l'Hôpital William Osler, en Ontario.

Je crois que pour tous les autres projets, les seuls services à avoir été inclus sont ceux qui sont très directement reliés à l'entretien des infrastructures fixes. C'est probablement la façon la plus évidente ayant permis au Canada d'éviter certains de ces problèmes. À ma connaissance, il n'y a pas de grosse critique à l'égard des budgets d'entretien. Au contraire, l'étude dont j'ai eu vent semble très fortement indiquer qu'il y a un budget fixe pour entretenir l'infrastructure et ce, de manière plus planifiée et contrôlée que ce qui se fait généralement pour les infrastructures publiques.

Le président: Merci, monsieur Joy.

J'ai bien peur, Peter, que votre temps soit écoulé.

Ensuite, pour le Parti libéral, nous avons John McCallum.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur Joy, je crois que vous vous situez dans ma circonscription et John Loxley est quelqu'un que je connais, je pense, depuis 1975. Je suis heureux de vous voir, John.

J'aimerais vous poser une question sur l'évaluation du transfert des risques. John a indiqué qu'il ne pouvait pas se procurer l'information venant justifier ces sommes. Nous avons eu un témoin de l'Université de Toronto qui a étudié, je crois, plus de 30 projets en Ontario. Il a indiqué que la prime de risque moyenne était de 49 p. 100 du coût, ce qui semblait très élevé, mais il n'a pas été en mesure d'obtenir l'information pour justifier cette somme.

J'ai une question double. D'abord, étant donné que le public paye pour ces choses-là, ne devrions-nous pas être en mesure d'obtenir la méthode détaillée ainsi que les justificatifs de tous ces coûts? Il me semble que tout cela manque beaucoup de transparence. Deuxièmement, le maire de Winnipeg était tout à fait convaincu qu'il y avait une analyse claire et saine pour justifier ces primes de risque qui avaient été réalisées par les firmes de comptables et autres entités fiables. Je vais vous demander à vous si vous faites confiance à ces gens qui produisent ces budgets de dépenses — et ne nous expliquent pas leur méthodologie — ou bien pensez-vous qu'il y a quelque chose qui n'est pas digne de confiance là-dedans?

Peut-être que nous pourrions commencer par John Loxley.

M. John Loxley: Merci, John. C'est bon de vous revoir.

J'estime que l'analyse des risques devrait être rendue publique et que les détails des projets sur lesquels repose cette analyse des risques devraient être rendus publics.

Si vous parlez à de petits entrepreneurs, ils vont vous faire remarquer qu'ils arrivent à l'heure, qu'ils finissent à l'heure et que sinon, ils sont pénalisés. Ils vont vous dire que ce transfert des risques est, à leurs yeux, principalement bidon. Mais des sociétés ont réalisé des analyses des risques. Infrastructure Ontario est la source de presque tout ce qui arrive. Lorsque l'on a fait une analyse des risques au Royaume-Uni et en Australie, cela a été grandement critiqué car les choses n'étaient pas justifiées. Je suis convaincu que nous avons besoin d'une plus grande transparence. Je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas le cas.

Pour ce qui est de la situation à Winnipeg ou même de la situation en Ontario, oui, les firmes d'experts-conseils sont appelés à donner leur opinion quant à l'analyse coût-efficacité que fait Infrastructure Ontario. Ils procèdent en disant qu'ils ont vérifié la chose, mais ils n'ont pas réalisé d'analyse détaillée, ils n'ont pas procédé à un audit, ils n'ont pas examiné d'autres groupes de comparaison du secteur public en détail et ils ne peuvent pas vérifier si les faits sont valides, mais, oui, il semblerait que les risques aient été transférés. Cela ne veut rien dire. Cela ne fait vraiment aucun sens et c'est ce que l'on trouve annexé à la plupart des projets d'Infrastructure Ontario.

Dans le cas de Winnipeg, les détails sur le risque qui ont soi-disant été transférés sur un réseau électronique bon marché ne sont simplement pas crédibles. Ils sont tous simplement inconcevables. Ils varient grandement d'un projet à l'autre. C'est comme s'ils avaient été inventés de toute pièce. Il n'y a absolument rien qui vienne les confirmer.

Normalement, on penserait que le risque d'un projet est le plus gros risque. Dans ce projet, nous avons toutes sortes de petits risques qui s'accumulent pour représenter de très grandes sommes d'argent et une grosse partie des coûts d'immobilisation.

Sans plus de vérification ou d'explication, cela manque tout simplement de crédibilité.

• (0930)

Le président: Merci.

Merci John.

Nous voulons laisser un moment à M. Joy pour répondre également.

M. Damian Joy: Je suis certain que vous comprendrez que mon point de vue est différent. Je suis cependant complètement d'accord qu'il devrait y avoir une plus grande transparence. John, cela ne me pose pas du tout problème. Je serais ravi d'aller vous visiter à Winnipeg pour vous montrer comment nous faisons notre analyse de risque.

Évidemment, nous le faisons du point de vue du secteur privé, et nous faisons une analyse de risque prédétaillée de chaque aspect des projets auxquels nous participons. Nous évaluons le prix dans un contexte de concurrence, contrairement à ce que vous avez dit plus tôt au sujet de l'absence de concurrence pour ces projets. Je n'ai jamais soumissionné pour un projet au Canada où il y avait moins que quatre concurrents. Récemment, nous étions sur la liste restreinte pour reconstruire l'aéroport d'Iqaluit. Il y avait huit soumissionnaires à l'étape de demande de qualification.

Nous voyons généralement huit ou neuf soumissionnaires et certaines entreprises extrêmement solides qui se font concurrence pour ce travail. Nous évaluons nous-mêmes ce risque dans ce contexte de concurrence. Je suis convaincu que le prix de ce transfert des risques est très concurrentiel. Le gouvernement en profite.

Comme je l'ai dit, je suis complètement d'accord au sujet de la transparence des contrats. Je suis surpris que vous ne puissiez pas trouver de preuve de ce transfert des risques. Par exemple, si vous examinez le site Web de Partnerships BC, tous leurs contrats s'y trouvent. Vous pouvez voir les menus détails des risques que l'on prend pour, disons, les projets du pont Golden Ears ou les hôpitaux de Kelowna et Vernon.

Je peux vous montrer où ils sont si vous le voulez.

En ce qui concerne la façon dont nous avons...

Le président: Monsieur Joy, je dois malheureusement vous interrompre. Nous avons largement dépassé le temps alloué à M. McCallum.

C'est maintenant le tour de M. Wallace pour les conservateurs.

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Merci monsieur le président.

Je veux remercier nos invités d'être ici ce matin.

J'espère respecter mes cinq minutes. Je vais commencer par des questions pour M. Joy et ensuite pour le professeur.

À titre d'éclaircissement, un certain nombre de témoins nous ont dit qu'environ 15 p. 100 à 20 p. 100 des projets d'infrastructure gouvernementaux se prêteraient à l'approche PPP, cela ne signifie pas que c'est ce qui se produirait nécessairement, mais les PPP ne pourraient être utilisés que pour 15 p. 100 à 20 p. 100 des projets. Croyez-vous que cela est exact?

M. Damian Joy: Monsieur Wallace, je ne chiffrerais pas cette proportion mais il y a certainement des projets qui conviennent aux PPP et d'autres pas. Généralement, les grands projets et ceux qui sont complexes du point de vue technique se prêtent aux PPP. Les plus petits sont peut-être plus faciles parce qu'ils comportent moins de risques, et il pourrait être approprié qu'ils soient exécutés par d'autres méthodes d'approvisionnement.

M. Mike Wallace: Monsieur Joy, ma deuxième question pour vous concerne le financement. Je suis d'accord avec vous deux pour dire que cette discussion devrait concerner le transfert et le partage des risques. Corrigez-moi si je me trompe. Disons qu'il y a un projet de 100 millions de dollars pour lequel vous soumissionnez. Est-ce que les entreprises qui soumissionnent pour ce contrat l'exécuteront grâce à leur trésorerie, ou est-ce qu'elles vont emprunter de l'argent pour l'exécuter et inclure dans leur soumission les frais d'intérêt qu'elles devraient payer?

On peut se demander qui peut emprunter moins, mais il y aura toujours de l'argent emprunté dans un projet, qu'il s'agisse d'un marché de conception-construction ou d'un PPP. N'est-ce pas?

• (0935)

M. Damian Joy: Oui, c'est exact. Si le projet fonctionne en PPP, l'entreprise qui s'en occupe serait normalement financée à partir de ces fonds et d'un emprunt, et évidemment, le coût de l'emprunt serait inclus. Cependant, s'il s'agit d'un projet de conception-construction classique avec un entrepreneur, il devra également financer ses activités, alors au bout du compte à quelque part dans cette équation, que vous utilisiez le secteur privé par les méthodes classiques ou les PPP, de l'argent est emprunté pour permettre à ces entreprises de fonctionner.

M. Mike Wallace: Merci beaucoup.

Professeur, merci pour le travail que vous avez fait sur les PPP. Est-ce que vous avez vu un changement dans la qualité des accords? Est-ce que les PPP sont devenus plus efficaces avec le temps, ou êtes-vous en train de dire que vous ne voyez pas de différence entre un projet PPP d'il y a 15 ans alors que c'était une idée nouvelle et les PPP d'aujourd'hui? Y a-t-il une différence entre ce qui s'est passé en Europe et ce qui s'est passé au Canada?

M. John Loxley: Il serait juste de dire que les PPP sont mieux conçus que par le passé et que les contrats sont probablement meilleurs, dans de nombreux cas, mais ce n'est pas toujours vrai. Ma grande peur concerne les énormes préoccupations pour les hôpitaux du Royaume-Uni au sujet des frais unitaires ou des paiements de location qui sont versés. Dans de nombreux cas, on constate qu'ils sont beaucoup trop élevés et sont renégociés. Il s'agit d'une crise dans le système des soins de santé du Royaume-Uni. Je ne crois pas que nous soyons immunisés contre ce phénomène.

Lorsqu'il y a des projets PPP, je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas de concurrence, mais je dis que de temps en temps, il n'y en a pas. Le projet du parc Lansdowne, par exemple, ou le projet Amicus en Saskatchewan n'ont eu qu'un seul soumissionnaire, et dans d'autres cas, comme pour l'hôpital d'Abbotsford, le nombre de soumissionnaires était peu élevé.

Oui, les grandes lignes des contrats sont publiées. Vous ne trouverez pas les contrats sur le site Web de Partnerships BC. C'est tout simplement faux. Ce qu'on y trouve, ce sont des résumés, et les renseignements clés sont habituellement effacés ou absents, comme c'est le cas en Ontario. Je dirais que s'il y a eu des améliorations...

M. Mike Wallace: J'ai une question vraiment brève pour vous, d'après les travaux académiques que vous avez faits sur les PPP. Avez-vous fait une étude des projets de conception-construction et des autres systèmes d'approvisionnement utilisés par le secteur public?

À Burlington, d'où je viens, nous avons une jetée qui a pris huit ans et dont le prix a triplé. Nous avons dû faire appel au cautionnement de l'entrepreneur initial. Je ne suis pas certain que les travaux de conception-construction fonctionnent toujours non plus.

Avez-vous étudié ce qui se passe avec les projets de conception-construction dans d'autres systèmes?

M. John Loxley: J'ai étudié les projets de conception-construction, mais peut-être pas autant que je l'aurais dû.

L'approche conception-construction est assez controversée. Les architectes et les ingénieurs ne l'aiment pas. Ils croient qu'elle donne trop d'influence aux entrepreneurs. Ils s'inquiètent de la qualité du produit, parce que, et cela s'applique aux PPP, souvent, s'il faut faire des changements en cours, on simplifie normalement le projet et il devient assez ordinaire et pas très attrayant.

D'un autre côté, on dit que les plus grands avantages des PPP sont qu'ils respectent les délais et le budget, ce qui n'est pas toujours le cas. On pourrait aussi l'obtenir par l'approche conception-construction.

Voilà mon seul argument. Je ne dis pas que l'approche conception-construction est la meilleure.

Le président: Merci monsieur Loxley.

Merci Mike.

Maintenant, pour le NPD, Kennedy Stewart.

M. Kennedy Stewart (Burnaby—Douglas, NPD): Merci monsieur le président.

Merci aux témoins.

J'ai des questions concernant les hôpitaux de Kelowna et d'Abbotsford dont on a présenté les exemples ce matin. Y a-t-il des aspects fonctionnels inclus dans ces contrats, ou est-ce que c'est toujours le secteur public qui s'en occupe? Le savez-vous?

M. Damian Joy: Oui monsieur Stewart. Je connais le projet en détail. J'y ai participé directement, aux appels d'offres, et je siège au conseil d'administration de la société de projet, alors je le connais très bien. Nous avons travaillé étroitement avec Interior Health sur ce projet, mais la portée de nos services ne porte que sur la conception et la construction de quatre nouveaux bâtiments qui font aujourd'hui partie de ce projet. Nous en assurons l'entretien ainsi que le renouvellement du cycle de vie pendant la période couverte par le contrat.

Nous avons également des obligations en matière d'entretien pour les bâtiments existants; l'Hôpital Vernon Jubilee et l'Hôpital général de Kelowna. Au cours de l'entretien de ces bâtiments, nous avons constaté qu'il y a négligence depuis des décennies, mais nous avons fait beaucoup de progrès pour rectifier la situation.

Je dirais que la réaction des usagers de l'hôpital et du personnel de première ligne a toujours été extrêmement positive relativement aux améliorations que nous apportons aux installations.

● (0940)

M. Kennedy Stewart: Vous ne faites que l'entretien? Cela n'inclut pas le nettoyage par exemple. Cela relève toujours des régies de santé.

M. Damian Joy: Exactement, alors...

M. Kennedy Stewart: Pourquoi cela n'a-t-il pas été inclus?

M. Damian Joy: Il en a été question pendant l'appel d'offres, mais c'est une décision prise par Interior Health. Ils ont voulu garder le personnel existant pour l'entretien ménager, la restauration et tous les autres services de soutien. Ce sont bien sûr des services qui se rapprochent du service de première ligne en soins de santé, tandis que l'entretien des bâtiments est sans conteste plus éloigné des services de première ligne en soins de santé.

M. Kennedy Stewart: Monsieur Loxley, chez vous au Royaume-Uni, là où ils s'en sont remis à la sous-traitance, dans un grand nombre d'hôpitaux les taux d'infection ont augmenté très rapidement. Il y a eu une série de décès découlant de ces taux d'infection. Qu'avez-vous vu de plus du côté du fonctionnement qui pourrait ajouter à ce que je viens de dire?

M. John Loxley: Eh bien, je dirais que la distinction entre les services cliniques et non cliniques dans les hôpitaux est artificielle à bien des égards et, que la qualité de l'entretien, du ménage, de la restauration, et ainsi de suite, sont intimement liés aux services cliniques des hôpitaux. Certaines études soulèvent la préoccupation autant au Royaume-Uni qu'au Canada relativement à l'effet d'entraînement lorsqu'on scinde ces deux services, surtout pendant une période de contraintes budgétaires.

Au Royaume-Uni, il y a eu des répercussions dans les services cliniques lorsque ces autres services ont été considérablement réduits. En outre, il y a eu des problèmes concernant la qualité des soins de santé lorsque l'entretien et la conception des hôpitaux par exemple, n'ont pas été ce qu'aurait souhaité le personnel médical. Je ne crois pas qu'on puisse scinder les deux de façon aussi nette — et j'ajouterais de façon clinique — comme on nous a dit que vous pouvez.

M. Kennedy Stewart: Il y a peu de temps alors je poursuivrai rapidement.

Nous avons parlé d'infrastructure gouvernementale locale, mais les gouvernements locaux sont souvent élus pour de courtes périodes de deux ou trois ans. Arrive-t-il que des conseils locaux sans expérience puissent entamer des projets d'infrastructure qu'ils ne peuvent se permettre, simplement parce que leurs cycles électoraux sont si courts et qu'ils n'auront pas à poursuivre les paiements dans l'avenir?

Monsieur Loxley, avez-vous des mises en garde pour les gouvernements locaux?

M. John Loxley: J'estime qu'il y a un problème quant à la durée de vie des projets par rapport à la durée de vie politique ou bureaucratique des institutions. La situation est encore pire à Winnipeg. Je crois que la plupart des conseillers municipaux diraient qu'ils n'ont pas vu les détails de ces projets avant qu'ils ne soient mis en oeuvre et qu'ils n'ont pas eu l'occasion de les remettre en question par exemple, du moins de la façon dont on les remet en question aujourd'hui. Je crois que cela va au-delà du cycle de vie des politiciens.

Le président: Vous avez environ 40 secondes si vous souhaitez...

M. Kennedy Stewart: Monsieur Joy, aimeriez-vous commenter la capacité des gouvernements locaux de prévoir l'infrastructure dont ils ont besoin et les achats qu'ils ne devraient peut-être pas faire parce qu'ils ne peuvent se le permettre?

M. Damian Joy: Oui. Tout ce que je peux dire c'est qu'il y a probablement 20 ans d'expérience. M. Loxley a de toute évidence trouvé beaucoup de documents de recherche sur les projets et les concepts des P3.

J'estime que pour toute acquisition publique, si des conseils de spécialistes sont disponibles, s'il existe des documents de recherche et des connaissances pour éclairer les décisions importantes en matière d'approvisionnement, les conseils municipaux devraient s'en prévaloir.

• (0945)

Le président: Merci beaucoup monsieur Joy et merci à M. Stewart.

Il ne nous reste que quelques minutes.

Kelly Block a attendu patiemment.

Vous avez deux ou trois minutes Kelly ensuite il faudra prendre quelques minutes pour accueillir le prochain groupe d'experts.

Mme Kelly Block (Saskatoon—Rosetown—Biggar, PCC): Je serai très brève.

Les témoignages antérieurs ont révélé que le modèle P3 ne fonctionne pas pour tous les projets, mais devrait être envisagé comme outil supplémentaire lorsqu'on étudie des projets d'infrastructure. Je sais qu'on a dit plus tôt que les secteurs privés participent toujours au projet de construction, que l'on envisage un modèle P3 ou non.

Monsieur Joy, pourriez-vous faire un commentaire sur l'importance d'avoir la participation du secteur privé dès le départ et, incontestablement, du besoin de tenir compte de tout le cycle de vie d'un projet?

M. Damian Joy: Absolument, j'estime que c'est très important.

La différence entre une acquisition selon le modèle conception-construction ou conception-soumission-construction par rapport au P3 est que notre argent et notre garantie sont à risque pour le long terme de cette infrastructure que nous construisons. La garantie n'est pas de deux ans suite à la construction, nous sommes responsables

pendant 30 ans. S'il y a défaillance de l'infrastructure, notre avoir et l'argent que nous avons emprunté des banques, tout cela est menacé.

Nous analysons en profondeur dès le départ ce qu'il en coûtera pour l'entretien des bâtiments ou pour l'entretien des routes et des ponts. Lorsque nous sommes dans un concours avec les partenaires du secteur privé les plus compétents, nous cernons mieux les responsabilités que nous acceptons car il n'y a pas moyen de se soustraire à ces responsabilités.

Nous sommes bien conscients que s'il y avait un grave problème, par exemple, si nous devons remplacer un refroidisseur à l'Hôpital général de Kelowna, nous aurions à le payer. Je suis extrêmement motivé lorsque je conçois ces installations. Je m'assure que ces refroidisseurs seront des actifs à long terme. Je vais planifier pour leur renouvellement lorsque le temps sera venu. J'aurai le meilleur personnel d'entretien afin de m'assurer qu'on les garde en bon état. Nous planifions toutes ces possibilités car c'est notre argent qui est en jeu.

Mme Kelly Block: J'aimerais enchaîner avec une autre question brève et je sais qu'un collègue aimerait également formuler un bref commentaire.

Le président: Je ne crois pas que ce sera possible Kelly.

Veillez s'il vous plaît formuler votre bref commentaire et ensuite je crains qu'il ne reste plus de temps.

Mme Kelly Block: D'accord. Nous avons entendu souvent dans le cadre des témoignages que les P3 réussissent car le secteur privé risque davantage et doit, par conséquent, trouver des façons d'offrir le service de façon plus efficace.

Pourriez-vous nous dire dans quelle mesure les P3 peuvent favoriser l'innovation au Canada par opposition aux appels d'offres traditionnels?

M. Damian Joy: Je crois que l'innovation, qui est importante pour le secteur public, est souvent centrée sur les choses que je vous ai décrites. Si le constructeur construit quelque chose qui durera deux ans jusqu'à ce que le projet soit terminé, cela est tout à fait différent d'un concept pour lequel vous serez responsable pendant 30 ans. Nous innovons pour avoir une vue d'ensemble de la vie utile de l'actif. J'estime que c'est un domaine important de l'innovation.

Il y a également des innovations en matière de conception pour assurer une fonctionnalité supérieure des installations. Voilà un autre domaine sur lequel nous travaillons très fort.

Le président: Merci Kelly.

Merci messieurs Joy et Loxley. Votre contribution a été très utile. Nous vous remercions d'avoir été présents. C'est une journée qui a commencé tôt, surtout pour vous au Manitoba.

L'hon. Ron Cannan (Kelowna—Lake Country, PCC): Monsieur le président, je voulais remercier M. Joy au nom des citoyens de Kelowna—Lake Country. Le nouvel hôpital de Kelowna à Vernon est très apprécié.

Avant, j'étais dans ce district hospitalier, alors merci.

Le président: Il a réussi à glisser cela, même si ce n'était pas son tour.

Merci messieurs. Ce fut un grand plaisir.

Nos prochains témoins seront ici par téléconférence.

• (0950)

Nos prochains témoins ont dû se lever très tôt pour être avec nous aujourd'hui, et nous vous remercions beaucoup de cet effort.

Nous aimerions souhaiter la bienvenue à Sarah Clark, présidente et directrice générale et M. Larry Blain, président du conseil d'administration de Partnerships British Columbia. Bienvenue Mme Clark et M. Blain. Aussi par vidéoconférence, de John Laing Investments Ltd, nous recevons M. Marcus Akhtar, directeur de projet, et Tara Rogers, directrice des soumissions. Bienvenue à vous également. Merci d'être ici.

Notre habitude est d'inviter les témoins à faire de courts exposés de 5 à 10 minutes, pour ensuite passer aux questions des membres du Comité des opérations gouvernementales.

Selon l'ordre du jour, j'invite Partnerships British Columbia à commencer. Veuillez limiter vos déclarations entre 5 à 10 minutes, afin de donner amplement de temps aux membres du comité pour poser des questions.

Madame Clark, vous avez la parole.

Mme Sarah Clark (présidente et directrice générale, Partnerships British Columbia): Bonjour tout le monde. J'aimerais vous remercier de nous avoir invité à participer à cette étude. Nos observations ne dépasseront pas le temps qui nous est alloué.

À titre informatif, Partnerships BC est une société qui appartient à la province de la Colombie-Britannique. Elle est administrée par un conseil d'administration, et notre seul actionnaire est le ministre des Finances. Nous avons été créés il y a 10 ans.

Partnerships BC, avec la province de la Colombie-Britannique, a 10 ans d'expérience dans la planification, la livraison et la surveillance de plus de 30 grands projets d'infrastructure dans les domaines du transport, du transport en commun rapide, de la santé, des services correctionnels, de l'éducation, de l'énergie et récemment, du logement. La valeur de ces projets dépassent 12,5 milliards de dollars, dont 5,5 milliards de dollars en financement privé. Tous les projets qui sont complétés ont été livrés en respectant les délais et les budgets.

Nous avons été créés il y a 10 ans pour offrir au gouvernement provincial une agence centrale qui aurait l'expertise en matière commerciale et d'approvisionnement afin de mettre en oeuvre ces projets en utilisant des approches d'approvisionnement différentes. Le but était d'assurer que ces projets sont réalisés dans les délais et les limites du budget et de s'occuper des questions de cycle de vie et d'entretien reportées.

La majorité de nos projets ont été réalisés en utilisant l'approche de conception-construction, de financement, d'entretien ou de fonctionnement. La Colombie-Britannique utilise également l'approche conception-construction. Elle utilise la gestion de conception-soumission-construction pour plusieurs projets réalisés chaque année.

En Colombie-Britannique, nous nous sommes engagés à fournir certitude, équité et discipline aux contribuables. Par certitude, nous voulons dire que les contribuables savent qu'ils auront un projet réalisé dans les délais et les limites du budget grâce à une garantie de prime d'exécution.

Par équité, nous voulons dire que si les projets sont réalisés selon un processus transparent qui tire profit des investissements, de l'innovation, de l'expertise du secteur privé, ils demeurent toutefois la propriété du gouvernement et sa responsabilité.

Par discipline, nous voulons dire que la Colombie-Britannique est dévouée à faire preuve de discipline en matière de planification des grands et des petits projets.

Excusez-nous pour un instant. Nous recevons un appel. Nous ne voulons pas y répondre. Nous ne sommes pas dans notre bureau.

Le président: Je ne crois pas que cet appel provienne de nous.

Vous pouvez poursuivre, madame Clark.

Mme Sarah Clark: La Colombie-Britannique exige un plan d'affaires pour tous les grands projets pour faire en sorte que la planification et la rigueur des analyses garantissent non seulement que les bons projets sont choisis, mais que la bonne approche d'approvisionnement l'est également.

En Colombie-Britannique, nous faisons une analyse d'approvisionnement pour chaque grand projet. Lorsqu'il dépasse 50 millions de dollars, la possibilité d'un PPP est examinée dans le cadre de cette analyse sauf s'il y a une raison impérative de ne pas le faire. Dans certains cas, le modèle de partenariat, ou le modèle de conception-construction-financement-entretien, comme nous l'appelons, correspond à ce modèle. Ces partenariats conviennent généralement mieux aux grands projets complexes qui comportent une occasion importante de transfert de risque et d'innovation.

En Colombie-Britannique, notre expérience nous démontre que cela représente environ 20 p. 100 des investissements en immobilisations dépensés dans la province et reflète le genre de projets visés principalement par la province au cours de la dernière décennie. Dans la plupart des cas, la majorité des autres projets sont approchés de façon plus classique, conception-soumission-construction, gestion de construction, etc.

Au cours des 10 dernières années, l'approche en Colombie-Britannique a considérablement évolué. Les premiers projets du programme, comme le Canada Line rapid transit project, l'hôpital d'Abbotsford et l'autoroute Sea to Sky, ont permis de tirer des enseignements qui ont été appliqués aux projets plus récents. Ces projets ont démontré qu'il était possible par l'approche conception-construction-financement-entretien de profiter de l'innovation en matière de conception et de construction tout en obtenant le transfert des risques que nous espérons.

Depuis, nous nous sommes efforcés d'améliorer notre approche relative à la livraison de ces projets, les contrats se sont améliorés, tout comme les processus de sélection concurrentiels. Nous avons appris à optimiser le montant de financement privé utilisé afin d'obtenir le transfert des risques voulu, tout en optimisant le coût de ce financement privé.

Les critères d'évaluation ont également été ajustés afin d'obtenir les résultats prévus pour les installations fournies. Le meilleur exemple est notre projet le plus récent, Interior Heart and Surgical Centre, qui a été octroyé à Kelowna cet été. Les critères d'évaluation ne tenaient pas seulement compte du prix mais également de l'effet de l'édifice lui-même sur les coûts cliniques et de fonctionnement, qui dépassaient de loin les investissements en immobilisations pour un établissement de soins de santé.

La valeur actuelle de ces avantages a été utilisée dans les critères d'évaluation. Les soumissionnaires pouvaient utiliser la valeur de ces points pour déterminer s'il était plus rentable de dépenser de l'argent sur ces caractéristiques de l'édifice afin de l'améliorer. Le résultat est que nous avons un édifice qui fonctionne mieux, dont le coût est d'environ 30 millions de dollars inférieur au budget et qui sera terminé un an plus tôt que prévu. Il sera construit sur trois étages plutôt que quatre, qui était la conception de la province, et mènera à des meilleurs résultats cliniques également.

D'autres témoins ont dit qu'on utilise les PPP parce qu'ils sont comptabilisés à part, mais ce n'est pas vrai. Les coûts en capital du projet sont comptabilisés de la même manière que pour un projet classique. Il ne s'agit pas d'acheter des projets à crédit. Par contre, nous avons constaté que grâce à l'innovation et aux économies découlant de ces projets, nous avons pu exécuter plus de projets. Cela a permis à la Colombie-Britannique d'accroître son plan d'immobilisations et aussi de faire travailler plus de gens dans la construction et de créer des avantages pour ceux qui ont besoin de projets et de travail.

Je crois qu'on vous a déjà dit que le Canada est devenu l'un des marchés de PPP les plus attrayants au monde. Des entreprises de toutes formes et de toutes tailles participent aux projets en Colombie-Britannique et au Canada, et les fournisseurs de services et les entrepreneurs exportent maintenant cette expertise partout dans le monde.

En ce qui a trait à participation locale, 90 p. 100 de la main-d'oeuvre vient normalement de la région, et environ 50 p. 100 à 80 p. 100 des sous-traitants sont d'origine locale également.

Les entrepreneurs, les avocats, les conseillers financiers et les firmes d'ingénierie de la Colombie-Britannique et du Canada exportent leurs services, non seulement dans d'autres régions du Canada, mais aussi aux États-Unis, en Amérique du Sud, en Australie et ailleurs, comme au Moyen-Orient. Cela est basé sur leur expérience au Canada et le bilan de livraison de projets solides.

● (0955)

En conclusion, je voudrais donner quelques exemples de ce que l'on a constaté dans certains projets en Colombie-Britannique lorsqu'il y a eu de l'innovation et une bonne répartition des risques.

L'innovation se manifeste lorsqu'un constructeur et un entrepreneur collaborent avec la partie qui doit assurer l'entretien du projet tout au long de son cycle de vie. Dans ce type de projet, l'approche choisie diffère inévitablement de ce que la province allait faire.

Il faut que chaque partie risque quelque chose. Lorsqu'on risque le financement soutenable à long terme, toutes les parties ont intérêt à produire l'infrastructure la plus viable qui soit. Le transfert des risques est en fait une façon de diviser et de répartir les risques entre les diverses parties en fonction de leur capacité à les gérer. Le modèle canadien est très évolué à cet égard. Nulle partie n'endosse plus que sa juste part du risque: ni le privé, et ni les provinces.

En ce qui concerne l'innovation, j'ai parlé du Interior Heart and Surgical Centre, projet qui a été livré 12 mois à l'avance, et qui intégrait toutes sortes de solutions créatives qui desserviront les fonctions cliniques et opérationnelles de cet hôpital pendant bien longtemps.

En ce qui concerne le projet de Port Mann-route 1, nous avons également constaté des innovations. La province allait faire construire un nouveau pont à côté du pont existant, mais lorsque les soumissionnaires ont étudié le cycle de vie du pont existant et des répercussions pour la construction, il a été décidé qu'il serait plus économique de remplacer le pont.

En ce qui concerne Canada Line, la province allait partager le risque géotechnique, mais a permis aux soumissionnaires s'ils voulaient assumer ce risque ou le laisser au public. Le gagnant a décidé d'assumer le risque géotechnique du tunnel, ce qui était tout à fait inattendu.

Merci de nous avoir reçus, nous serons heureux de répondre à vos questions.

● (1000)

Le président: Merci beaucoup, madame Clarke. J'apprécie votre contribution.

Nous invitons maintenant les représentants de John Laing Investments. Monsieur Marcus Akhtar, je ne vous ai pas bien identifié. Vous êtes le coordonnateur de projet et directeur de projet de l'hôpital régional et centre pour le cancer d'Abbotsford, tandis que Tara Rogers est la directrice des soumissions, expansion des entreprises.

Monsieur Akhtar ou madame Rogers, nous sommes tout ouïe.

Mme Tara Rogers (directrice des soumissions, Expansion des entreprises, John Laing Investments Ltd.): Premièrement, merci beaucoup de nous permettre de participer à ce processus.

John Laing est un leader mondial en développement, investissement, exploitation, et administration d'infrastructures du secteur public. Nous sommes en existence depuis 1848. Nous sommes un chef de file dans les marchés internationaux et sommes présents partout au monde, puisque nous avons des bureaux au Royaume-Uni, au Canada, en Australie, à Singapour et en Inde.

Notre mission est de devenir un chef de file mondial en financement d'investissement privé en infrastructures grâce à la création d'une valeur soutenable pour toutes les parties prenantes. Nous souhaitons atteindre cet objectif en organisant et réalisant des partenariats gagnant-gagnant qui permettent de trouver, en collaboration avec les entreprises privées qui travaillent dans l'intérêt des collectivités du monde entier, des solutions de développement innovatrices.

Nous sommes présents dans toutes sortes de secteurs d'infrastructures: soins de santé, routes, voies ferroviaires. Sans oublier le secteur de la justice criminelle au Royaume-Uni, l'éducation, le traitement des déchets, l'énergie, l'éclairage des voies publiques, et entretien des autoroutes. Cette année, nous avons bouclé notre centième projet, mais notre portefeuille actuel compte 74 projets dans tous ces secteurs partout au monde.

Nous comptons quatre projets en Amérique du Nord, dont trois en Colombie-Britannique: l'hôpital régional et centre pour le cancer d'Abbotsford, le Gordon and Leslie Diamond Health Care Centre, et les hôpitaux de Kelowna et Vernon.

Je passe maintenant la parole à notre chef de l'exploitation responsable de la Colombie-Britannique, Marcus, qui nous parlera des aspects pratiques de ces projets.

M. Marcus Akhtar (directeur de projet, Colombie-Britannique, Opérations, hôpital régional et centre pour le cancer d'Abbotsford, John Laing Investments Ltd.): Merci beaucoup de nous avoir invités aujourd'hui.

Je suis ici à titre de directeur opérationnel de projet de John Laing en Colombie-Britannique. Je vais faire pour vous un survol de nos opérations, l'aspect peut être le moins attrayant, puisque c'est l'aspect de la gestion pendant 30 ans — c'est un peu la mécanique, si on veut. Je vais vous donner un bref aperçu de nos projets en Colombie-Britannique, et vous expliquer un peu les avantages que présentent les PPP. On m'a dit que c'est le quatrième jour de témoignage, pour vous, alors vous avez déjà tout entendu. Vous connaissez probablement déjà certains des projets dont je vais vous parler. Vous pouvez m'interrompre s'il y a trop de répétitions.

Le premier projet est celui de l'hôpital régional et centre pour le cancer d'Abbotsford qui est le premier hôpital du Canada à appliquer la norme LEED Or, LEED étant un système de standardisation de bâtiments à haute qualité environnementale. Nous avons été chargés d'atteindre la norme LEED Argent, mais comme nous n'étions qu'à quelques points de la norme LEED Or, nous avons conclu un partenariat avec l'hôpital et avec le conseil local pour atteindre la norme Or, et nous en sommes très heureux.

L'hôpital d'Abbotsford est un hôpital de soins actifs, doté d'un centre pour le cancer intégré. D'une superficie de 70 000 mètres carrés, il compte 300 lits, neuf salles d'opération, une maternité avec 28 lits, et une unité pouvant accueillir 40 patients souffrant de troubles mentaux. C'est le premier PPP en Colombie-Britannique, et je pense qu'à ce stade-ci, c'est l'unique PPP en Colombie-Britannique, avec ses services pleinement intégrés de gestion des installations. Quand je dis pleinement intégrés, cela comprend les services auxiliaires et le cycle de vie, évidemment, qui font généralement partie de la plupart des PPP, mais aussi les services, disons, « immatériels », comme l'entretien ménager, de blanchissage, services alimentaires et le service de porteur.

Parmi les caractéristiques écologiques de l'immeuble, il comprend des toilettes à faible débit, un système d'éclairage à capteur de mouvement et 28 prises de rechargement de voitures électriques. Malheureusement, nous n'avons pas encore de voitures électriques à Abbotsford, bien qu'ils s'en vendent en Colombie-Britannique. Nous avons un bassin de rétention des eaux pluviales au plus bas point du site, et cette eau sert à l'irrigation de la verdure sur les lieux.

J'aimerais maintenant vous parler du Gordon and Leslie Diamond Health Care Centre, qui est au cœur du secteur des hôpitaux de Vancouver. Il est adjacent à l'hôpital général de Vancouver. Il fait 32 000 mètres carrés, et son coût d'investissement a été de 95 millions de dollars. C'est une combinaison de cliniques de l'autorité sanitaire, de locaux de l'Université de la Colombie-Britannique et de cliniques privées. L'école de médecine de l'Université a un amphithéâtre au rez-de-chaussée. Il a ouvert en août 2006.

Maintenant, parlons du projet des hôpitaux de Kelowna et Vernon. Je pense que vous en avez déjà entendu parler. Le coût d'investissement de ce projet est de 432 millions de dollars, et c'est pour une superficie de 53 000 mètres carrés. Les hôpitaux de Kelowna et de Vernon ne sont évidemment pas dans la même ville, 45 kilomètres l'un de l'autre. Il s'agit de trois immeubles sur deux sites. Le projet était celui de Kelowna, qui a été terminé en mai dernier, six mois plus tôt que prévu.

Voilà pour le résumé de nos projets. J'aimerais vous dire ce que je pense et ce que je sais des avantages que présentent les projets en PPP. Le processus, de l'appel d'offres jusqu'à l'achèvement des travaux, est beaucoup plus rapide que la formule conventionnelle en matière d'approvisionnement. Par exemple, l'appel d'offres pour l'hôpital régional et le centre pour le cancer d'Abbotsford a été lancé en 2003, et les premiers patients ont été traités dans ces installations en août 2008.

●(1005)

Pour le projet Kelowna-Vernon, l'appel d'offres a été lancé en 2007, et des patients ont été traités à Vernon en septembre 2011 et à Kelowna en mai 2012. Je pense que vous conviendrez que c'est assez impressionnant, compte tenu de l'envergure du projet.

Le secteur public traite avec un point de contact unique. Ces projets sont entièrement intégrés puisque les services d'exploitation, de conception, de construction, les systèmes mécaniques et

électriques sont regroupés sous le même toit. C'est la même chose pour les utilisateurs. Pour le projet d'Abbotsford, plus de 140 personnes ont participé aux réunions sur la conception. Le secteur privé offre tout ce qu'il y a de mieux comme fournisseurs de service, et entrepreneurs, ce qui permet au secteur public de se concentrer sur ce qu'il fait de mieux. Compte tenu de l'approche axée sur le cycle de vie, le secteur public prend en charge de nouveaux biens à l'échéance de la période de concession. Le produit final est plus agréable à l'oeil et a un effet nettement plus positif sur l'utilisateur final. Je vais vous donner un exemple, très rapidement.

J'ai rencontré, hier, un radio-oncologue qui m'a parlé de l'effet positif des installations lumineuses et spacieuses, tant sur les patients que sur le personnel, parce que la plupart des chambres ont de très belles vues des montagnes de la vallée du fleuve Fraser. Mais comme son personnel est tellement heureux au travail, cela a eu une incidence positive sur les patients. Pour moi, c'était un témoignage des plus convaincants.

Nous n'avons probablement pas parlé ce matin du fait que la clé du succès d'un partenariat public-privé est justement ce mot, « partenariat ». Il met de côté le concept de vendeur et le remplace par le partenaire.

Je reprends souvent ce qu'a dit Larry Blain, de Partnerships BC, pour vraiment résumer ce qui illustre le succès d'un projet en PPP. C'est la qualité de la relation entre le public et les partenaires du secteur privé. Dans les trois projets dont je viens de vous parler, le partenariat est de la plus haute qualité, et c'est vraiment là, je pense, le message que je tiens à transmettre.

●(1010)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Akhtar.

Ce pourrait être un très bon mot de la fin. Je vous remercie, avec Mme Rogers, pour votre exposé.

Nous venons d'apprendre que nous devons aller voter à la Chambre des communes vers 10 h 40. La sonnerie retentira à 10 h 41, heure locale. Je vais donc devoir réduire le temps que nous avions prévu pour les questions des membres du comité, alors je demande à tout le monde de respecter la limite de cinq minutes pour la question et la réponse.

Deux membres du comité sont de la Colombie-Britannique, et ils seront les premiers à prendre la parole. Peut-être connaissent-ils déjà les projets dont vous nous avez parlé.

Tout d'abord, M. Kennedy Stewart, du NPD.

M. Kennedy Stewart: Bonjour et je remercie tous les témoins. Je sais qu'il est encore tôt en Colombie-Britannique. Nous vous remercions pour vos efforts.

J'ai une question au sujet de la surveillance. J'aimerais que nous nous concentrons sur cette question pendant les cinq minutes dont je dispose. Peut-être pourrions-nous illustrer par un exemple de votre choix comment vous assurez la surveillance des contrats au fil de leur exécution.

Dans cette optique, pourriez-vous m'expliquer le déroulement, d'un bout à l'autre, d'un projet, c'est-à-dire comment le gouvernement, soit par l'entremise de votre bureau ou de notre ministère, surveille les progrès du contrat et s'assure du respect de ses modalités? En fait, il s'agit seulement de dire quel genre de personnes et combien participent à la surveillance. Je vous laisse répondre, et je vous interromprai si j'ai besoin de précision.

Mme Sarah Clark: Comme dans tout projet d'envergure, le propriétaire constitue une équipe composée d'un directeur de projet et il est appuyé par quelqu'un qui a la responsabilité des interactions commerciales entre ingénieurs, architectes et financiers.

L'autoroute Sea to Sky entre Vancouver et Whistler s'étend sur 99 kilomètres et représente 600 millions de dollars. Une équipe de 10 à 15 personnes était chargée des activités de contrôle de la construction. Si l'on avait procédé suivant une construction traditionnelle, il aurait fallu bien plus de 100 personnes. Dans ce cas, plusieurs activités de contrôle se poursuivent. Il y a la surveillance du chantier, mais elle est bien moins intense que suivant la méthode traditionnelle car les entrepreneurs sont responsables de l'assurance de la qualité, à savoir les essais pour le béton, l'asphalte, etc. Ce sont les entrepreneurs qui désignent les responsables des essais et dans tous les cas, on en fait rapport à la province. L'équipe de surveillance de la province s'assure que les tests sont effectués.

Pour ce qui est des activités commerciales, la facturation est contrôlée de même que le règlement des factures des sous-traitants. Les changements de commande sont négociés comme tout ce qui pourrait survenir éventuellement. C'est donc la façon typique dont les choses se font pour n'importe quel ouvrage mais il faut savoir que les partenaires privés encourent une pénalité si la performance laisse à désirer pendant la construction. On leur donne la possibilité de réparer au besoin mais si ce n'est pas fait, on établit un barème de points. Pour chaque point non réglé, il y a une pénalité. C'est le cas pour certains de nos projets. Il y a d'autres projets pour lesquels aucune pénalité n'est imposée.

• (1015)

M. Kennedy Stewart: Vous avez dit que si le projet avait été mené à bien à l'interne, il aurait fallu 100 contrôleurs pour l'autoroute Sea to Sky mais grâce à un partenariat avec le secteur privé, 10 ont suffi. Est-ce parce que le contrôle est la responsabilité des entrepreneurs eux-mêmes?

Mme Sarah Clark: Oui. L'entrepreneur assume une plus grande partie de l'assurance et du contrôle de la qualité. L'entrepreneur veille à embaucher les vérificateurs alors que le ministère des Transports aurait dû le faire suivant la méthode traditionnelle. Toutes les activités et tous les résultats sont transmis au ministère des Transports. Ce ministère doit effectuer une surveillance considérable mais il n'a pas à faire le travail. On fait appel à des agences respectées et qualifiées en matière de vérification.

M. Kennedy Stewart: Je me pose des questions. Faites-vous de façon aléatoire des contrôles pour vous assurer que la vérification et les essais sont satisfaisants?

Mme Sarah Clark: Oui. Dans le cadre de ce projet le ministère des Transports avait dépêché effectivement des gens pour procéder à une vérification aléatoire quotidiennement, sur le chantier. En tout temps, la province peut avoir accès aux dossiers de l'entrepreneur et on a fait des vérifications aléatoires de ces dossiers.

M. Kennedy Stewart: D'accord.

M. Marcus Akhtar: Je vais vous donner une petite idée de la façon dont le contrôle se fait.

Le président: Soyez bref, monsieur Akhtar.

M. Marcus Akhtar: D'accord.

Nous sommes payés selon le rendement pour maintenir le contrôle d'une exploitation pendant 30 ans. Nous imposons à tous nos sous-traitants un grand nombre de cahiers des charges très probants. Par exemple, un des avantages d'un projet PPP tient au fait que nous

sommes très motivés pour garantir que l'ouvrage est opérationnel tout le temps. Par exemple, si un bloc opératoire était hors d'usage toute une journée, nous devrions verser une pénalité d'environ 3 000 \$ par jour. On peut imaginer que s'agissant de plusieurs blocs opératoires, la somme serait appréciable.

Le sous-traitant procède à sa propre vérification et par la suite, nous, la société responsable du projet, effectuons une vérification auprès du sous-traitant. Ensuite, les autorités en matière de santé, de concert avec nous, effectuent une vérification auprès du fournisseur de service. Nous envoyons un rapport mensuel aux autorités responsables de la santé, et ce rapport est très détaillé.

Le président: Monsieur Akhtar, excusez-moi mais je dois vous interrompre.

M. Marcus Akhtar: Je pensais avoir parlé moins d'une minute.

Le président: C'était environ une minute. Je vous félicite et vous remercie.

Maintenant, la parole est à M. Ron Cannan du Parti conservateur.

L'hon. Ron Cannan: Merci, monsieur le président.

Merci, mesdames et messieurs de communiquer avec nous grâce à la technologie. Il est fort utile de pouvoir se servir de la technologie afin de s'entretenir tôt le matin.

Je suis le député de Kelowna—Lake Country et je connais bien les améliorations aux installations de soins de santé qu'on a apportées depuis quelques années dans la vallée de l'Okanagan. Merci à chacun d'entre vous de votre contribution. Récemment, j'ai assisté à la pose de la pierre angulaire du Interior Heart and Surgical Centre et je suis impatient de voir le parachèvement de ce projet dans les temps et sans dépassement de budget, voire un parachèvement anticipé comme ce fut le cas d'autres projets jusqu'à présent.

Comme vous l'avez dit, nous avons entendu divers témoins depuis quelques semaines. On nous a dit que les PPP étaient un outil supplémentaire. Ils ne sont pas la panacée car chaque projet ne nécessite pas des infrastructures de 77,9 millions de dollars. Neuf kilomètres de construction routière viennent de faire l'objet d'un appel d'offres traditionnel.

Madame Clark, pouvez-vous nous dire quels sont les projets qui à votre avis sont les mieux adaptés aux PPP? En outre, certains témoins nous ont dit que l'aspect primordial de ce genre de partenariat était le transfert des risques et les efforts pour quantifier ce risque. Le transfert des risques au secteur privé est un élément majeur et je voudrais savoir à quel coût et comment on le quantifie?

M. Blain ou Mme Clark peuvent répondre à la question.

• (1020)

Mme Sarah Clark: D'après notre expérience, même si en matière d'immobilisations un projet d'envergure est un projet de 50 millions de dollars, dans le cas qui nous occupe ce serait plutôt 75 millions de dollars ou plus et il s'agirait de projets complexes. Si l'on parle d'une structure courante comme un édifice à bureaux, un PPP n'est sans doute pas ce qui est le mieux adapté. Mais quand il faut examiner diverses conceptions pour améliorer des installations, comme le cas d'un hôpital auquel on ajoute un centre chirurgical, quand les soumissionnaires proposent d'apporter des améliorations à des édifices contigus, sur le plan de l'éclairage, de l'accès à la lumière naturelle, toutes sortes de choses, c'est là que les projets sont les mieux adaptés.

L'autoroute Sea to Sky, par exemple, sur une longueur de 100 kilomètres, offrait la possibilité d'une meilleure utilisation des matériaux. L'entrepreneur retenu a pris connaissance des exigences du ministère qui alors se contentait de moderniser 13 des nombreux ponts qui constituent cette autoroute. Toutefois, ayant pris en compte le coût de la durée utile, l'entrepreneur a remplacé ces ponts. Il a pu faire cela sans s'écarter du budget de départ du ministère.

C'est quand on a la possibilité d'intervenir au moment de la conception que l'on a les meilleurs projets.

Nous sommes en train de mener à bien un projet dans le nord de l'île de Vancouver, à Campbell River, car il s'agit de remplacer une grosse installation hydroélectrique. Il y a plusieurs possibilités pour situer la centrale et pour acheminer l'eau. Tout cela va être examiné du point de vue de la constructibilité ainsi que des coûts d'entretien sur le long terme.

En Colombie-Britannique, nous procédons à une analyse très détaillée des risques non seulement pour quantifier certains types de risques mais également pour atténuer le nombre de risques que comporte un projet. Je ne sais pas si les gens comprennent qu'une analyse des risques offre l'énorme avantage de cerner les risques que comporte un projet pour ensuite établir une stratégie d'atténuation.

Lors de cette analyse, nous tendons de quantifier les risques que court la province suivant qu'ils sont élevés, moyens ou bas et par ailleurs, nous évaluons l'exposition de l'entrepreneur à ces mêmes risques. La situation de chacune des parties peut être considérablement différente du point de vue de l'exposition à ces risques. Par la suite, une analyse Monte Carlo est effectuée et la palette des résultats est examinée. Il ne faut pas oublier qu'une analyse d'optimisation de l'argent dépensé est une estimation des résultats et non une valeur absolue.

M. Larry Blain (président, Conseil d'administration, Partnerships British Columbia): J'aimerais ajouter une chose pour étoffer. Il y a des projets pour lesquels il est logique d'intégrer la maintenance et l'exploitation dans la conception et la construction. Et il y a d'autres projets pour lesquels ça ne l'est pas. Un excellent exemple est la Canada Line, une ligne de transport autonome, un projet pour lequel il était judicieux d'intégrer l'exploitation et la maintenance dans le contrat; alors que pour le projet auquel nous travaillons maintenant, la Evergreen Line, et qui fait partie d'un plus vaste réseau il ne serait pas logique d'intégrer l'exploitation et la maintenance, et nous ne l'avons donc pas fait. Dans certains cas, cela va de soi, mais pas dans tous les cas, et cela peut être un facteur déterminant.

Mme Sarah Clark: Un autre projet important en C.-B. qui n'était pas un PPP, c'est le remplacement du toit de BC Place. C'était un contrat de gérance de la construction. Au bout du compte, c'était très technique et pas vraiment propice à l'inclusion de l'exploitation ni de la maintenance.

L'hon. Ron Cannan: La Canada Line est formidable. Je l'ai prise pendant la fin de semaine. Vous avez mentionné l'autoroute Sea to Sky. Le pont William R. Bennett a aussi été un excellent PPP.

On parle de paiement et de sursis de paiement: c'est comme un bail et la période de paiement s'étale sur 30 ans. Y a-t-il eu des discussions sur l'équité entre les générations, c'est-à-dire de faire payer les usagers? Est-ce que cette question se pose?

• (1025)

Le président: Pourriez-vous répondre très brièvement, s'il vous plaît. Le temps est déjà écoulé.

M. Larry Blain: Presque tous les grands projets d'immobilisations sont financés par le gouvernement, en général sous forme de prêt. Il est logique d'avoir un financement à long terme pour les biens d'infrastructure.

Un PPP est une forme de financement et l'acquisition directe est une autre activité qui y généralement financée. Pour ce qui est de l'équité entre les générations, les coûts tendent à être amortis sur la durée de vie du bien, et je pense que c'est tout à fait approprié.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Blain.

Merci, monsieur Cannan.

L'hon. Ron Cannan: Merci beaucoup pour l'excellent travail que vous faites. Je vous en suis reconnaissant.

Le président: C'est maintenant le tour de Denis Blanchette, du NPD.

Vous avez cinq minutes, Denis.

[Français]

M. Denis Blanchette: Merci, monsieur le président.

Je remercie nos invités d'être ici.

Mes questions s'adressent à Mme Clark.

Compte tenu du temps de parole limité dont on dispose, si vous me le permettez, j'exige d'avoir des réponses courtes.

Durant votre exposé, vous avez mentionné que la méthodologie de l'administration des PPP avait évolué. Vous avez parlé de différentes composantes des PPP: conception, construction, financement, etc. Parmi l'ensemble des méthodes que vous avez utilisées, pouvez-vous nous dire lesquelles semblent intéressantes et envisageables pour d'autres projets, d'une part, et auxquelles vous redouteriez de recourir de nouveau, d'autre part?

[Traduction]

Mme Sarah Clark: C'est une bonne question.

En Colombie-Britannique, je ne pense pas que nous préférons des approches. La province est tout à fait déterminée à analyser ces approvisionnements, en prenant les deux approches les plus vraisemblables pour un projet et en les comparant quantitativement et qualitativement.

À plusieurs endroits, il y a eu de faux départs, surtout dans les premiers temps, lorsqu'on a essayé de transférer une trop grande part des risques liés au revenu pour des projets qui n'avaient vraiment pas assez de revenu pour assumer ces risques. Le problème c'est qu'on n'avait pas fait une bonne analyse du marché et des aspects financiers. On voit cela ailleurs, ou c'est tout nouveau. Ils espèrent que l'argent nécessaire arrivera d'une source qui n'en produisait pas auparavant pour financer le même genre d'infrastructure.

[Français]

M. Denis Blanchette: Merci beaucoup.

J'ai trouvé intéressant de vous entendre parler de l'analyse du transfert et de la réduction du risque. C'est une approche intéressante.

Évidemment, vos évaluations portent sur l'ensemble d'un projet. Dans votre analyse du transfert et de la réduction du risque — et j'insiste sur l'aspect de la réduction du risque —, tenez-vous compte également de ce qui se passera lorsque l'administration publique reprendra le projet?

[Traduction]

Mme Sarah Clark: Est-ce que vous voulez parler des dispositions de restitution à la fin du contrat ou pendant l'exploitation?

[Français]

M. Denis Blanchette: Oui, c'est ça.

[Traduction]

Mme Sarah Clark: Oui, c'est le cas. Revenons au Interior Heart and Surgical Centre. Si vous étudiez bien l'analyse, une seule méthode d'acquisition a été retenue pour ce programme à Kelowna. En fait, on a recouru à un marché de conception-construction. Certaines zones de l'hôpital sont aménagées dans une optique de gestion de construction, et d'autres, selon la solution conception-construction-financement-entretien.

Dans le cadre des PPP, il y a des dispositions de restitution. Le propriétaire des installations doit déterminer dans quel état elle doit être au moment où il en prend possession. Dans le cas d'une autoroute, on pourrait décider que son entretien et son cycle de vie seront pris en charge, de manière que le gouvernement n'ait pas à faire d'entretien majeur dans les cinq années qui précèdent la fin du contrat. Dans ce cas-là, le contrat doit comporter les bonnes dispositions, relatives par exemple à l'état de l'autoroute.

Il s'agit de fixer vos attentes pour la fin du projet. Si vous voulez que l'ouvrage soit comme neuf, il faut que ce soit écrit, si vous voulez qu'il soit dans un état qui concorde avec son cycle de vie prévu, il faut l'écrire aussi.

• (1030)

Le président: Il vous reste une minute, Denis.

[Français]

M. Denis Blanchette: Merci de votre réponse, madame Clark.

J'aimerais vous poser une question sur votre façon de fonctionner. On peut avoir plusieurs projets de type PPP qui seront rentables jusqu'à un certain point, mais il en faut parfois un seul qui dérape pour que les profits des autres projets soient complètement effacés.

Chez vous, quels garde-fous avez-vous pour éviter justement de tomber dans le piège d'avoir ce projet qui va détruire les profits de tous les projets précédents?

[Traduction]

Mme Sarah Clark: C'est une excellente question.

Les contrats ont été structurés de manière à prendre en compte divers scénarios en cas d'échec. Comme vous le disiez, les gens qui préparent le contrat doivent faire cette analyse préalable.

Dans le cas où le partenaire privé ne donne pas un bon rendement, diverses dispositions sont possibles, comme le disait Marcus. Il y a des avertissements, des pénalités. Si des pénalités sont imposées et que le partenaire ne corrige pas les problèmes, les pénalités s'accumuleront très rapidement, au point où le partenaire pourrait avoir de graves problèmes financiers, et même être en situation de cessation de paiement.

Dans ce cas, divers scénarios sont possibles. Les prêteurs peuvent intervenir. Si les prêteurs ne trouvent pas un remplacement du partenaire, la province peut intervenir. Mais, à ce stade, la province

n'est pas responsable du coût total de l'ouvrage. Un concours peut être lancé pour remplacer le partenaire privé, et le marché devra absorber le coût. Il pourrait être réduit à zéro.

Ce qu'il faut retenir, c'est que ceux qui offrent du financement, qu'il s'agisse de fournisseurs de capitaux ou de fournisseurs de créance prioritaire, risquent toujours de perdre une part importante de leur investissement.

Le président: Merci beaucoup.

Merci, madame Clark.

Notre temps est écoulé. Merci, monsieur Blanchette.

Passons maintenant aux conservateurs, c'est au tour de Costas Menegakis.

Vous avez cinq minutes, Costas.

M. Costas Menegakis (Richmond Hill, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie nos témoins d'être là aujourd'hui et de nous parler des PPP, particulièrement de ce qu'ils ont vécu.

Ma première question s'adresse à M. Akhtar et porte sur l'hôpital régional et le centre pour le cancer d'Abbotsford.

Pourriez-vous nous dire quelles sont les principales différences dans la gestion de ce projet par rapport à d'autres établissements de santé? Vous pourriez peut-être nous parler des risques liés à une clause de forfait, par exemple.

M'entendez-vous, monsieur Akhtar?

M. Marcus Akhtar: Oui, je vous entends. Désolé pour cette hésitation.

Vous parlez des différences pour les PPP. De toute évidence, ce projet ne serait jamais allé de l'avant n'eussent été divers facteurs. Dans mon exposé, j'ai peut-être parlé du fait que l'hôpital régional et le centre pour le cancer d'Abbotsford, jusqu'en 2003, étaient déjà conçus et prêts à être construits. Pour ce qui est de la conception, on était prêt depuis 18 ans. Ce n'est que lorsque l'Agence du cancer s'est jointe au partenariat de Fraser Health, qui gère 16 hôpitaux en Colombie-Britannique, qu'on a relancé le projet et suscité l'intérêt du ministère de la Santé.

En outre, ce projet n'aurait jamais été construit si on n'avait pas choisi la voie du PPP.

M. Costas Menegakis: Merci beaucoup.

J'ai une question pour vous, madame Clark.

Le projet Sea to Sky est un bon exemple d'un projet où le gouvernement a mobilisé l'expertise, l'innovation et la créativité du secteur privé pour la prestation des services. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur la mise à contribution de l'expertise et de l'innovation du secteur privé?

Mme Sarah Clark: Oui, bien sûr.

L'appel d'offres a été une révélation pour la province, car la province s'était donné un budget et un plan, mais estimait ne pas avoir les moyens d'atteindre l'objectif qu'elle s'était fixé pour cette autoroute. Elle a donc lancé un appel d'offres axé sur le budget, indiquant de quelle somme la province disposait et ce qu'elle voulait accomplir.

Tous les éléments liés à la sécurité, par exemple, les quatre voies, les chaussées séparées, l'augmentation de la capacité, ainsi que quelques aménagements dans le quartier, etc., ont été inclus dans l'appel d'offres. L'entrepreneur pouvant accroître le plus l'étendue des travaux pour répondre aux besoins de la province obtiendra le contrat.

La province a été agréablement surprise de constater le nombre d'éléments additionnels qu'elle pouvait obtenir, en plus des 131 millions de dollars en avantages supplémentaires pour les usagers.

• (1035)

M. Larry Blain: J'ajouterais que des évaluations très créatives du projet Sea to Sky ont été faites pour tenir compte du fait que la priorité absolue de la province était d'améliorer la sécurité sur les routes. On a évalué les offres en fonction de l'amélioration de la sécurité routière, en tenant compte du nombre de kilomètres de route à quatre voies et du nombre de kilomètres de route sans courbe et avec glissières de sécurité. Les autorités provinciales ont pu décrire précisément ce qu'elles voulaient et rédiger l'appel d'offres en conséquence.

M. Costas Menegakis: Merci beaucoup.

Combien de temps me reste-t-il?

Le vice-président (M. Mike Wallace): Il vous reste 40 secondes.

M. Costas Menegakis: J'aimerais revenir à Partnerships BC.

J'aimerais que vous nous parliez un peu de ce que vous avez fait en matière de normalisation, planification et évaluation afin de rationaliser le processus décisionnel dans tous vos projets.

Mme Sarah Clark: Nous nous sommes en effet concentrés sur ces aspects, vous avez bien choisi les termes. Nous sommes-nous concentrés sur la normalisation et la rationalisation? Oui, en effet. Mais chaque projet est différent et nous tenons compte des particularités de chacun dans l'analyse. Ce n'est donc pas une approche universelle.

Il est bien sûr avantageux d'avoir un contrat de base, des demandes de proposition et des demandes de qualification, ainsi qu'une approche axée sur un processus de sélection par concours, mais il faut évaluer les mérites et les risques de chaque projet pour déterminer la meilleure façon de structurer ces contrats.

M. Larry Blain: En Colombie-Britannique, nous avons normalisé la gouvernance. Chaque projet est dirigé par un conseil qui doit se doter d'une charte — et je ne peux vous en dire plus long car notre temps est écoulé.

Le vice-président (M. Mike Wallace): Merci, monsieur.

Le dernier intervenant de cette série de questions est John McCallum, du Parti libéral.

John, vous avez la parole pour cinq minutes.

L'hon. John McCallum: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de comparaître en comité.

Il y a un terme qui ressort des témoignages que nous avons entendus, le prix du transfert des risques. Bien des témoins conviennent qu'on manque de transparence à cet égard. On nous

dit que le transfert du risque est de 100 millions de dollars, mais pas comment on est arrivé à ce chiffre. Des témoins nous ont d'ailleurs dit que ces chiffres sont inventés de toutes pièces.

Voici donc ma question pour les deux groupes: la qualité de l'analyse servant à établir le prix du transfert des risques est-elle satisfaisante? Croyez-vous que la méthodologie pourrait être communiquée aux parlementaires et au public pour que le processus soit plus transparent?

Mme Sarah Clark: D'abord, nous avons un document de 100 pages sur notre site Web concernant l'analyse quantitative. Si quelqu'un veut le lire, c'est disponible.

Ce qui nous rend très confiants en notre approche...

L'hon. John McCallum: Désolé de vous interrompre, mais le témoin qui a comparu avant vous a parlé de votre site Web et a dit que les informations détaillées sur les contrats n'y étaient pas.

Mme Sarah Clark: Notre site Web contient chaque contrat qui a été accordé. Certaines choses sont expurgées telles que les renseignements qui sont commercialement sensibles pour la province ou le promoteur et qui nuiraient à leur capacité de concurrence à l'avenir; c'est vrai. Mais il y a toute une série d'informations, y compris toute la documentation sur le contrat, sur notre site Web.

Lorsqu'il s'agit d'analyse de risques, il est important que tout le monde dans la salle comprenne bien le projet. Lorsqu'ils cherchent à quantifier le risque, toute une panoplie de résultats sont examinés, des plus probables aux moins probables, du coût le plus bas au coût le plus élevé. Ils sont évalués et ensuite la gamme de résultats est examinée. Cela donne aux gens non seulement une bonne compréhension de ce à quoi le propriétaire s'expose dans chaque type de processus d'approvisionnement, ce qui influe sur leur budget, mais cela informe également l'équipe du propriétaire sur la façon selon laquelle ils devraient mener à bien le projet et comment ils peuvent mitiger les risques par leurs propres mesures de gestion de projet.

• (1040)

Mme Tara Rogers: Je rajouterais d'ailleurs que du côté du secteur privé, le transfert des risques est soutenu par des garanties financières et par la force exécutoire du contrat. En tant que secteur privé, lorsque nous soumettons nos offres pour ces projets, nous transmettons ces risques, disons, par exemple, les risques associés à la conception-construction, à notre entrepreneur en conception et en construction. Ces entrepreneurs conception-construction analyseront les risques du projet et de la construction, et leur prix reflétera ces risques. Par la suite, ils vont assurer ce prix avec une garantie financière afin d'assurer la force exécutoire pendant l'étape de mise en oeuvre.

L'hon. John McCallum: Très bien, merci.

Le vice-président (M. Mike Wallace): Je vous remercie.

Je tiens à remercier nos témoins d'être venus aujourd'hui. Merci de vous être levés si tôt pour vous joindre à cette discussion. Nous avons presque terminé notre étude des partenariats public-privé. Vos commentaires ont été des plus utiles. Je vous remercie.

Je propose de suspendre la séance et de passer à huis clos.

L'hon. John McCallum: Puis-je proposer ma motion avant cela?

Le vice-président (M. Mike Wallace): Vous pouvez certainement le faire à huis clos.

L'hon. John McCallum: Je voulais dire maintenant.

Le vice-président (M. Mike Wallace): Non.

Nous allons suspendre la séance et passer à huis clos.

M. Jean-François Larose: J'invoque le Règlement.

Le vice-président (M. Mike Wallace): C'est vrai, vous avez un rappel au Règlement. Oui monsieur. Nous pouvons, par contre, libérer nos témoins.

M. Jean-François Larose: Je voulais simplement qu'il soit noté avant d'aller à huis clos, que systématiquement, chaque fois que nous avons une motion de ce côté-ci, nous passons à huis clos. Cela pose un problème. Si vous n'êtes pas d'accord, le public devrait probablement pouvoir l'entendre.

L'hon. John McCallum: Monsieur le président, lorsque j'ai la parole, j'ai le droit de parler. Je souhaite présenter ma motion avant de clore cette réunion.

Le vice-président (M. Mike Wallace): Vous pouvez déposer votre motion, et ensuite nous allons passer au prochain intervenant.

L'hon. John McCallum: D'accord.

Ma motion se lit comme suit:

Que le Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires entreprenne une étude sur les changements au régime public de pensions émanant du projet de loi C-45, Loi numéro 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposées au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en oeuvre d'autres mesures, qui tombent directement dans le mandat de ce comité, à savoir la Section 23 de la Partie IV du projet de loi, et qu'il fasse rapport de ses constatations à la Chambre au plus tard le lundi 5 novembre 2012.

La raison pour cette motion va de soi. Ce sont des questions qui relèvent de la compétence du comité. Je crois que nous devrions l'étudier et en faire rapport à la Chambre.

Le vice-président (M. Mike Wallace): Merci beaucoup.

Monsieur Cannan.

L'hon. Ron Cannan: Merci, monsieur le président.

Je croyais qu'il y avait eu une réunion du sous-comité hier. En général, les nouvelles questions sont étudiées à huis clos.

Le vice-président (M. Mike Wallace): Est-ce que vous proposez qu'on passe à huis clos, monsieur Cannan?

L'hon. Ron Cannan: Je veux juste savoir si ça fait partie de la tradition du comité.

Le vice-président (M. Mike Wallace): C'est une tradition de toute la Chambre des communes, non seulement de ce comité.

L'hon. Ron Cannan: Alors je propose que nous passions à huis clos.

Le vice-président (M. Mike Wallace): D'accord. La motion de passer à huis clos afin de discuter des travaux futurs a été proposée.

Tous ceux qui sont pour?

M. Jean-François Larose: Est-ce qu'on peut avoir un vote par appel nominal, s'il vous plaît?

Le vice-président (M. Mike Wallace): Bien sûr.

(La motion est adoptée par 6 voix contre 4.)

Le vice-président (M. Mike Wallace): La motion est adoptée, alors nous allons passer à huis clos. Je vais suspendre la séance pour que tous ceux et celles qui ne doivent pas y être puissent quitter la salle.

Est-ce que ce sont les cloches? Les cloches sonnent, alors nous n'avons pas besoin de passer à huis clos. Il faut partir pour aller voter.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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