



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

OGGO • NUMÉRO 014 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 26 février 2008

—
Présidente

L'honorable Diane Marleau

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

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

Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires

Le mardi 26 février 2008

• (0900)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Diane Marleau (Sudbury, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins ainsi qu'à leurs conseillers juridiques.

Je demanderais aux cameramen de bien vouloir sortir, maintenant que la séance est ouverte.

Avant de commencer, maintenant que les caméras ne nous filment plus, comme vous le savez, le dossier à l'étude comporte certaines particularités d'ordre juridique. Je vous le dis d'avance: je ne permettrai aucune question visant à savoir s'il y a eu bris de contrat de la part de la ville d'Ottawa dans le dossier du O-Train. Cette affaire est en instance devant les tribunaux et je ne permettrai pas que l'on pose cette question. Pour le reste, nous les prendrons une à la fois et je rendrai une décision au cas par cas.

Je demanderais d'abord à nos invités de bien vouloir s'identifier. Vous pouvez vous présenter vous-mêmes. Je demanderais aussi aux avocats des deux parties de se présenter, pour que nous sachions qui vous êtes. Je vous souhaite la bienvenue sur la colline du Parlement et à notre comité.

J'ai aussi demandé aux témoins de faire une brève déclaration, s'ils le souhaitent, après quoi nous passerons directement aux questions des différents partis.

Qui veut prendre la parole en premier et qui voudrais se présenter? Je vais d'abord le demander à M. Wouters. Vous connaissez mieux la procédure.

M. Wayne Wouters (secrétaire, Secrétariat du Conseil du Trésor): Merci. Je m'appelle Wayne Wouters et je suis secrétaire du Conseil du Trésor.

[Français]

M. Michel LeFrançois (avocat général, Direction des services juridiques du Secrétariat, Secrétariat du Conseil du Trésor): Je suis Michel LeFrançois et je suis un employé des Services juridiques du Conseil du Trésor.

[Traduction]

M. Kent Kirkpatrick (directeur municipal, Ville d'Ottawa): Madame la présidente, je suis Kent Kirkpatrick, directeur municipal de la ville d'Ottawa.

[Français]

M. Réjean Chartrand (ancien directeur du développement économique et des projets stratégiques à la Ville d'Ottawa, à titre personnel): Bonjour.

Je suis Réjean Chartrand, ancien employé de la Ville d'Ottawa.

[Traduction]

M. Peter Doody (avocat de la Ville d'Ottawa, Borden Ladner Gervais LLP): Je m'appelle Peter Doody et je suis conseiller juridique de la ville d'Ottawa, et voici M. O'Connor.

M. Rick O'Connor (avocat de municipalité, Ville d'Ottawa): Je suis Rick O'Connor et je suis avocat à la ville d'Ottawa.

La présidente: Je dois dire au comité que la représentante de Siemens n'a pas été en mesure de se libérer pour venir témoigner. Je crois savoir qu'elle pourra venir à une date ultérieure. Je demanderais peut-être au greffier de nous expliquer les démarches qu'il a faites pour communiquer avec Mme Wessel, de Siemens.

Le greffier du comité (M. Michel Marcotte): Merci, madame la présidente.

Mme Wessel n'a pas pu être avec nous aujourd'hui, mais elle m'a fait savoir qu'elle serait peut-être disponible le mardi 4 mars, ou encore jeudi prochain, le 6 mars. Et c'est à peu près tout. Autrement, ce sera à la fin avril. Comme nous avons déjà eu une motion stipulant que nous aurons deux réunions la semaine prochaine sur un autre sujet, je lui ai dit que nous attendrions la décision du comité avant de l'inviter de nouveau.

La présidente: Merci.

Nous pouvons peut-être maintenant passer aux exposés des témoins. Je crois que M. Wouters a une déclaration.

M. Wayne Wouters: Merci, madame la présidente.

Bonjour, mesdames et messieurs les membres du comité. Je suis un peu enrhumé et je vous demande donc votre indulgence pour mon témoignage d'aujourd'hui.

[Français]

Je vais vous parler aujourd'hui du rôle du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada en ce qui concerne le financement par le gouvernement fédéral d'un projet de train léger sur rail à Ottawa.

[Traduction]

Mais auparavant, je tiens à préciser que je me présente devant vous à titre de secrétaire du Conseil du Trésor, qui est un comité du Cabinet. Par conséquent, les sujets dont je peux parler sont limités. Plus précisément, je ne peux pas discuter des documents confidentiels du Cabinet, dont les présentations au Conseil du Trésor, les délibérations et les décisions du conseil. Je ne peux pas non plus discuter des conseils juridiques qui peuvent avoir été donnés, en raison du privilège des confidences à l'avocat.

[Français]

Pour vous situer, il sera utile d'expliquer le rôle du Conseil du Trésor et du Secrétariat concernant les présentations au Conseil du Trésor.

[Traduction]

Le Conseil du Trésor est un comité de ministres dirigé par le président du Conseil du Trésor. À titre de « conseil de gestion » du gouvernement, il a trois fonctions principales. Il encourage un meilleur rendement en gestion en tant que bureau de gestion du gouvernement. Il met l'accent sur les dépenses rationnelles de par son rôle de bureau du budget. Il est aussi le principal employeur de la fonction publique.

L'approbation des orientations stratégiques générales ou des nouvelles initiatives stratégiques incombe à d'autres comités du Cabinet. Pour sa part, le Conseil du Trésor approuve la conception de projet ainsi que le plan de mise en oeuvre et les coûts spécifiques qui contribueront à la réalisation des objectifs des projets. La présentation au Conseil du Trésor représente le document officiel soumis par un ministre au nom de son ministère afin d'obtenir l'approbation nécessaire du Conseil du Trésor pour entreprendre une initiative, que le ministère ne serait pas en mesure d'entreprendre autrement ou qui ne relève pas des pouvoirs qui lui sont conférés. Il incombe au Secrétariat du Conseil du Trésor de donner des conseils avisés aux ministres pour l'étude des présentations. À cette fin, il travaille étroitement avec les ministères.

Une fois que le Conseil du Trésor a étudié une présentation, le Secrétariat transmet au ministère un rapport de décision officiel. Le Conseil du Trésor a quatre options: il peut approuver la présentation telle quelle, l'approuver à certaines conditions, la refuser ou reporter sa décision.

Le projet de train léger nord-sud d'Ottawa est l'un des projets du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. Ces projets sont choisis par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en collaboration avec les provinces, les territoires et les municipalités, selon ce qui convient.

Le ministre des Transports est aussi responsable d'assurer la diligence nécessaire quant au projet et de négocier l'accord de contribution, dans ce cas avec la ville d'Ottawa.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor intervient dans ces projets une fois que l'accord de contribution a été négocié. Les ministres du Conseil du Trésor sont les seuls à pouvoir autoriser la signature des accords de contribution. Par conséquent, une présentation demandant l'approbation finale d'une contribution doit être soumise au Conseil du Trésor. Cette présentation doit être étudiée avant qu'un accord de contribution puisse être signé.

Pour le Conseil du Trésor, la présentation pour le projet de train léger nord-sud d'Ottawa ne différerait pas des présentations soumises pour des projets à étudier selon le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

Je vous donne ces explications sur les présentations soumises au Conseil du Trésor et sur la sélection des projets du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique pour mieux faire comprendre le rôle des ministres du Conseil du Trésor et du Secrétariat dans l'examen de la présentation pour le projet de train léger nord-sud d'Ottawa.

Comme je l'ai expliqué, puisqu'il s'agit de documents confidentiels du Cabinet, je ne peux pas vous indiquer la date d'une réunion du Conseil du Trésor ni vous transmettre de renseignements sur une décision du Conseil du Trésor. Cependant, comme cette information a déjà été rendue publique, je peux vous dire que le financement du

projet de train léger nord-sud d'Ottawa a été approuvé à la suite d'une présentation soumise aux ministres du Conseil du Trésor de la part du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le Conseil du Trésor a autorisé le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités à conclure un accord de contribution avec la ville d'Ottawa, sous réserve d'une ratification par le nouveau conseil municipal. La contribution représente un maximum de 200 millions de dollars et vise le projet de construction du train léger nord-sud dans cette ville.

Comme la ville d'Ottawa est une partie importante au projet, le président m'a demandé d'informer la ville de la décision, ce que j'ai fait dans une lettre adressée à M. Kirkpatrick, directeur municipal, le 10 octobre.

Voilà qui conclut mon exposé. Je serais heureux de répondre à toute question des membres du comité.

● (0905)

The Chair: Avant de commencer, vous avez dit que vous ne pouvez rendre publiques aucune de ces décisions. Cela s'applique-t-il à la dernière décision prise par le Conseil du Trésor? Pouvez-vous la rendre publique, puisqu'elle est déjà du domaine public?

M. Wayne Wouters: C'est du domaine public et, comme je l'ai déjà dit, il en est fait mention dans une lettre que j'ai envoyée le 10 octobre à M. Kirkpatrick. Comme je l'ai dit, cette décision était que le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités était autorisé à conclure une entente en vue de fournir un financement pouvant atteindre 200 millions de dollars pour la réalisation de ce projet de train léger. C'était sous réserve que le ministre des Transports reçoive ratification du nouveau conseil municipal qui devait appuyer le projet.

The Chair: Était-ce daté?

M. Wayne Wouters: Oui, c'était daté du 10 octobre 2006.

The Chair: Est-ce qu'un autre témoin a un exposé à présenter?

M. Kent Kirkpatrick: Madame la présidente, au nom des représentants de la ville, je voudrais seulement dire que c'est avec plaisir que nous répondons à votre demande de témoigner aujourd'hui. Nous répondrons de notre mieux aux questions qui nous seront posées, la seule exception étant celle que vous avez énoncée au départ, à savoir que, sur certaines questions, je devrai peut-être consulter mes conseillers juridiques pour vérifier si ces questions peuvent mettre en jeu les intérêts de la ville relativement à notre position face aux poursuites juridiques intentées contre nous. Mais à part cela, nous ferons tout en notre possible pour répondre aux questions le mieux possible.

● (0910)

The Chair: Nous allons commencer par M. Holland.

M. Mark Holland (Ajax—Pickering, Lib.): Merci, madame la présidente, et merci aux témoins.

Nous avons peu de temps aujourd'hui et je vais donc poser des questions directes et je vous serais reconnaissant de bien vouloir donner des réponses aussi concises que possible.

Je vais commencer par le Conseil du Trésor, après quoi je m'adresserai aux représentants de la ville s'il me reste du temps ou, sinon, je reviendrai à la charge au tour suivant.

Voici ma question qui s'adresse à M. Wouters. Pouvez-vous dire au comité combien de ministères fédéraux ont participé au processus d'approbation qui a débouché sur la version définitive de la présentation au Conseil du Trésor sur le projet de train léger?

M. Wayne Wouters: Je suis désolé, je ne peux pas répondre à cette question quant au nombre de ministères qui ont participé au projet, mais le ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités était le ministère directeur pour ce projet.

M. Mark Holland: Je pourrais peut-être demander à M. Kirkpatrick ou à M. Chartrand si vous savez combien de ministères fédéraux avaient approuvé ce projet avant qu'il soit présenté au Conseil du Trésor.

M. Réjean Chartrand: En fait, dans le cadre du processus d'évaluation environnementale, sept ministères différents ont dû approuver le projet, et nous avons aussi travaillé en très étroite collaboration avec l'Office des transports du Canada, qui a donné son approbation du projet.

M. Mark Holland: Bien. N'est-il pas exact également que le ministre Cannon lui-même a approuvé ce projet?

M. Réjean Chartrand: J'ai su par mes collègues de Transports Canada que le ministre appuyait sans réserve ce projet et qu'il en a fait une présentation favorable au Conseil du Trésor.

M. Mark Holland: Je voudrais maintenant revenir à M. Wouters. Pouvez-vous me dire si un ministère fédéral quelconque, des sept qui ont participé à l'approbation du projet avant qu'il ne vous parvienne, a déjà exprimé des réserves sur le projet au Conseil du Trésor?

M. Wayne Wouters: Que je sache, aucun ministère n'a exprimé de réserve. Je répète que nous avons fait affaire avec le ministère directeur pour ce dossier, à savoir le ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. C'est ce ministre qui a fait la présentation au Conseil du Trésor.

M. Mark Holland: Pouvez-vous me dire combien de projets, dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, le Conseil du Trésor a refusé d'approuver en 2006 après qu'ils aient atteint cette étape?

M. Wayne Wouters: Encore une fois, je ne peux pas révéler les délibérations du Conseil du Trésor à titre de comité du Cabinet. Mais je peux dire aux députés que nous recevons chaque année un grand nombre de présentations au Conseil du Trésor dans le cadre de ce fonds particulier, mais je ne peux pas vous parler des délibérations du conseil.

M. Mark Holland: Je ne vous demande pas de me parler des délibérations; ma question porte sur les résultats. Ce sont des décisions qui sont prises publiquement.

Je vais reformuler ma question et peut-être qu'il sera plus facile d'y répondre. À l'exception de cet exemple-ci, à quand remonte la dernière fois que le Conseil du Trésor a rendu un accord de contribution fédérale à une municipalité conditionnel à l'approbation d'un futur conseil municipal? Cela est-il déjà arrivé dans un passé récent? Pouvez-vous donner un autre exemple d'une telle démarche?

M. Wayne Wouters: Je ne peux pas vous donner d'autres exemples. Je n'ai pas ce renseignement sous la main. Tout ce que je peux dire, c'est que des projets très variés sont présentés au Conseil du Trésor dans le cadre de ce fonds particulier. Ils sont tous tout à fait

uniques et le conseil pourrait dans un cas donné assortir l'approbation d'un projet de conditions précises.

M. Mark Holland: J'ai fait une recherche approfondie et je n'ai pas été en mesure de trouver un seul autre exemple d'une telle situation. Donc, si vous pouviez m'en donner un autre exemple, je vous en serais reconnaissant, parce qu'il semble que ce soit la toute première fois que cela ait jamais été fait. De tous les projets approuvés en 2006, il semble que c'était le seul projet, je dis bien le seul projet qui ait été bloqué à cette étape, après avoir reçu l'approbation de sept ministères.

Ce qui m'amène à ma prochaine question. Qui a approuvé le financement accordé à Toronto, les 350 millions de dollars qui ont été accordés à la société de transport en commun de Toronto pour l'achat d'autobus à Bombardier, à titre de fournisseur unique? Était-ce le Conseil du Trésor?

M. Wayne Wouters: Là encore, je ne suis pas au courant de ce projet. Je n'ai pas ce renseignement sous la main.

Je dois ajouter que, comme je l'ai dit, le conseil peut approuver avec ou sans condition, et il peut aussi reporter la décision. Quand des conditions sont imposées par le conseil, il arrive souvent qu'elles ne soient pas rendues publiques.

M. Mark Holland: Voici où je veux en venir. Nous savons qu'en octobre 2006, au milieu d'une campagne municipale à Toronto, un projet de 350 millions de dollars a été approuvé et que, dans ce projet, il n'y avait qu'un seul fournisseur et l'on n'a imposé aucune condition de ce genre, exigeant l'approbation d'un futur conseil. Il semble donc que nous soyons en présence de deux traitements différents, selon la nature du dossier.

Voici, de manière plus générale, en quoi consiste nos préoccupations. L'explication qui a été donnée à ce jour par M. Baird quant à la raison pour laquelle il s'est ingéré dans ce processus est que c'était du bricolage, pour utiliser ses propres termes. Pourtant, nous avons sept ministères, sous le gouvernement actuel, qui ont approuvé ce projet, y compris le Conseil du Trésor lui-même le 10 octobre 2006, sous réserve de l'approbation d'un futur conseil. Monsieur Wouters, considérez-vous que ce projet, c'est du bricolage? Votre ministère a-t-il approuvé un dossier mal ficelé? Est-ce que sept autres ministères fédéraux ont approuvé un dossier mal ficelé et dans l'affirmative, pourquoi?

● (0915)

M. Wayne Wouters: Le rôle du Conseil du Trésor et du Secrétariat du Conseil du Trésor n'est pas d'évaluer le projet. Le rôle du Secrétariat du Conseil du Trésor est d'évaluer l'accord de contribution qui a été négocié entre les parties. Pour cela, il faut établir si le ministère responsable du dossier a fait diligence, si l'on a mis en place le cadre de gestion approprié avant de donner le feu vert au financement, et si l'on s'est conformé aux politiques du Conseil du Trésor.

M. Mark Holland: Donc, une fois...

M. Wayne Wouters: Le Secrétariat du Conseil du Trésor ne fait pas d'analyse coûts-avantages du projet lui-même. Le rôle du Conseil du Trésor est d'approuver l'accord de contribution; notre rôle est donc d'évaluer cet accord.

M. Mark Holland: J'ai deux questions qui découlent de cette réponse. Pourquoi vous êtes-vous procuré le contrat, si ce n'était pas votre rôle? Et deuxièmement, si ce n'était pas le rôle du Conseil du Trésor de l'évaluer, si c'est plutôt le rôle des autres ministères qui avaient approuvé le projet et l'avaient déclaré acceptable, pourquoi nous donne-t-on cette explication?

Je sais qu'il vous est difficile d'échafauder des hypothèses quant aux raisons pour lesquelles le ministre aurait, semble-t-il, dépassé le rôle du ministère pour prendre cette décision.

Je vais vous poser la question précisément: pourquoi vous êtes-vous procuré le contrat si ce n'était pas votre rôle de faire cela?

M. Wayne Wouters: Je ne me suis pas procuré le contrat. Le ministre a obtenu le contrat. Je crois savoir que c'était à la suite d'une entente entre le maire et le consortium, selon laquelle le contrat devait être remis au ministre. Essentiellement, nous avons évalué le contrat et cela faisait partie de l'information qui a été envoyée à M. Kirkpatrick.

M. Mark Holland: Évidemment, ce que je trouve très inquiétant dans tout cela, c'est que vous dites que ce n'est pas le rôle du Conseil du Trésor d'évaluer le contrat de cette manière, et c'est pourtant bien l'explication que donne M. Baird quant aux raisons pour lesquelles il est intervenu dans le processus.

Je vais passer à la question suivante.

The Chair: Monsieur Holland, je suis désolée, mais vos sept minutes sont écoulées. Je sais que ça passe vite.

La parole est à Mme Bourgeois.

[Français]

Vous disposez de sept minutes. Ce matin, je serai très sévère, pour ce qui est du temps.

Mme Diane Bourgeois (Terrebonne—Blainville, BQ): Merci, madame la présidente. Nos témoins devront nous donner des réponses très concises.

Bonjour, messieurs, et merci d'être ici pour éclairer nos lanternes. Je veux savoir quels sont les pouvoirs de la ville et ceux du Conseil du Trésor. Il ne faut pas mêler les deux.

Ma première question s'adresse à M. Kirkpatrick. Normalement, lorsque le conseil de ville a pris une décision, celle-ci est censée être autonome et n'avoir que les demandes des membres du conseil de ville à gérer. Une ville est autonome, même par rapport à un programme d'infrastructure. Est-ce exact?

M. Kent Kirkpatrick: Oui, c'est vrai.

[Traduction]

La position de la ville était que la ville remplissait toutes les conditions stipulées dans le protocole d'entente qui avait été négocié. M. Chartrand pourra vous donner de plus amples détails sur la négociation de l'accord de contribution et le cadre qui avait été établi.

Évidemment, nous traitons avec trois ministères séparés. Le conseil municipal, qui s'est prononcé sur ce projet à l'été 2006, a approuvé le projet par 14 voix contre 7. C'était un conseil dûment constitué et une décision valide d'un conseil en exercice. Et de l'avis de la ville, les conditions imposées à l'égard de l'accord de contribution par les gouvernements provincial et fédéral étaient remplies, car le conseil municipal a approuvé le projet et a approuvé le cadre. Ensuite, il m'a donné le pouvoir délégué de négocier les conditions et modalités de l'accord de contribution. Donc, du point de vue de la ville et au regard de la Loi sur les municipalités, cela représentait un conseil dûment constitué et une décision valide prise par le conseil, engageant la ville à respecter cet accord de contribution.

• (0920)

[Français]

Mme Diane Bourgeois: On ne connaît pas très bien les exigences du Programme d'infrastructures Canada-Ontario. Normalement,

lorsque vous respectez les critères et que des fonds vous ont été alloués parce que vous avez fait tous vos devoirs, en principe, vous devriez pouvoir aller de l'avant sans qu'on vienne vous demander autre chose ou vous imposer des délais pour percevoir les fonds dans le cadre de l'entente.

Êtes-vous vraiment autonome? Aucune clause du Programme d'infrastructures Canada-Ontario ne mentionne qu'on peut vous enlever cette aide financière en vertu de certaines conditions. Il n'y a aucune condition.

[Traduction]

M. Kent Kirkpatrick: Je ne suis pas personnellement au courant de toutes les modalités de cette entente de financement de l'infrastructure. En général, la ville savait pertinemment qu'il fallait s'assurer d'identifier et de remplir toutes les conditions du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial tout au long de nos démarches dans ce processus d'acquisition et de négociation de ces accords de contribution — et c'est exactement ce que nous avons fait.

Pendant toute cette période, il n'a jamais été question que la décision du conseil de faire de ce projet de transport en commun le projet prioritaire de la ville d'Ottawa ou que la décision de mettre en branle un processus d'acquisition serait remise en question dans le cadre du processus d'approbation du projet par le gouvernement fédéral.

[Français]

Mme Diane Bourgeois: Comprenez-vous ce que je veux savoir? Les ententes fédérales-provinciales d'infrastructure contiennent-elles des dispositions mentionnant que l'argent ne sera pas versé? Y a-t-il d'autres conditions? M. Chartrand peut me répondre, si vous ne pouvez pas le faire. Je veux savoir si l'argent est conditionnel ou si, lorsqu'on débloque un certain montant ou qu'on vous avertit que vous avez droit à un certain montant, vous êtes maître d'oeuvre du projet et de l'argent.

[Traduction]

M. Kent Kirkpatrick: Comme je l'ai dit, je ne suis pas au courant de conditions quelconques de cet ordre dans l'entente. Cependant, tout au long du processus, il était entendu pour la ville que les accords de contribution seraient assujettis à l'approbation du conseil de gestion dans le cas du gouvernement provincial et de l'approbation finale par le Conseil du Trésor dans le cas du gouvernement fédéral.

Nous étions convaincus que le processus fonctionnait bien dans le cas du gouvernement fédéral et que l'on répondait à toutes les exigences ministérielles en matière d'information relative à l'évaluation environnementale et à l'analyse de rentabilité. Tout cela a été fait dans le cadre de l'élaboration de la présentation au Conseil du Trésor par le ministre Cannon de Transports Canada. La ville savait qu'en définitive, il faudrait que cet accord de contribution soit approuvé par le Conseil du Trésor pour être valide.

[Français]

Mme Diane Bourgeois: Vous ne me répondez peut-être pas. Chez nous, lorsque l'entente fédérale-provinciale est conclue, c'est normalement la province qui est le maître d'oeuvre. En principe, c'est l'Ontario, dans votre cas, qui devait débloquer des fonds, parce que cette province a pleins pouvoirs. Le fédéral n'a pas à décider si vous en avez le pouvoir. Je connaissais la réponse, monsieur, mais je voulais seulement vous l'entendre dire.

Monsieur Chartrand, vous avez élaboré un très beau projet, semble-t-il. Vous en avez même envoyé une copie à un député qui siégeait à ce comité, M. Pierre Poilievre. Vous l'avez même assuré qu'il n'y aurait pas de dépassement de coût, si ma mémoire est bonne.

Est-il exact que tout était décidé, de sorte que le train léger que le conseil voulait mettre de l'avant ne posait aucun problème?

• (0925)

M. Réjean Chartrand: Un budget de 730 millions de dollars a été approuvé par le conseil municipal. Les montants des soumissions reçues étaient de moins de 2 p. 100 plus élevés. Le coût total du projet s'établissait, à ce moment, à environ 744 millions de dollars, ce qui a été considéré comme un très grand succès par notre conseil municipal. Les ententes avec la province et le gouvernement fédéral étaient très claires: les contributions fédérales et provinciales étaient d'un maximum de 200 millions de dollars. Tout coût supplémentaire devait être assumé par la ville. Il n'y avait absolument aucun risque pour le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral.

La présidente: Merci, madame Bourgeois.

Mr. Moore.

[Traduction]

M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC): Merci beaucoup, et merci à tous les témoins d'être venus discuter de cette question avec nous.

Après l'audition des témoins, le premier tour de questions fait habituellement ressortir les points chauds, d'après mon expérience, de sorte que j'en suis à me demander s'il y a dans cette affaire quelque chose à se mettre sous la dent. Je pense que c'est une tempête dans un verre d'eau. C'est un exemple d'expédition de pêche qui se retourne un peu contre ses auteurs, parce que M. Wouters a fait la démonstration que toutes les procédures et modalités ont été scrupuleusement suivies par le Conseil du Trésor et que tout a été fait selon les règles.

En fait, il y a dans ma circonscription une affaire semblable à celle-ci. Un projet de train léger dans ma circonscription suscite beaucoup de controverse et la communauté est divisée peut-être également. L'idée qu'il doive y avoir une forme quelconque de consultation de la collectivité et que l'on doive tenir compte de son opinion est bien ancrée et je sais que les gens de ma collectivité auraient certainement voulu que cela se fasse avant que les gouvernements fédéral et provincial injectent de l'argent dans un projet comme celui-ci.

L'allégation voulant que M. Baird ait fait quoi que ce soit d'irrégulier dans cette affaire a été réfutée à maintes reprises. On a demandé au commissaire à l'éthique de se pencher là-dessus et il a dit à l'opposition, en novembre 2006, qu'il lui était impossible de conclure qu'il y avait des motifs raisonnables de croire que le ministre Baird ait favorisé, de façon irrégulière, ses propres intérêts ou ceux de toute autre personne dans cette affaire.

Toutes les règles ont été respectées, tout ce qui est arrivé devait arriver. Quant au projet de train léger et aux 200 millions de dollars

que le gouvernement fédéral avait approuvés, cette somme est encore disponible pour de futurs projets de train léger. L'argent a été approuvé dans le passé et si l'on se tourne de nouveau vers le gouvernement fédéral, de l'argent est encore disponible pour de futurs projets de train léger dans cette région.

Donc, quand on dit qu'un projet a été torpillé d'une manière ou d'une autre, ce n'est pas vrai. Ce qui a été fait, c'est qu'un nouveau conseil municipal qui a été élu par la population a été consulté.

En fait, ce n'est pas un dossier conservateur ou libéral. Il se trouve que — ceci est destiné à M. Holland, pour qu'il soit certain de ce qui s'est passé dans cette affaire — le nouveau conseil municipal a été élu...

Ce document a été approuvé par le greffier, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Moore, avez-vous des copies papier de cela?

M. James Moore: C'est un document papier, madame la présidente.

The Chair: J'aurais aimé être avisée à l'avance de cette démarche.

M. James Moore: Nous avons avisé le greffier et il a dit que c'était recevable.

Quoi qu'il en soit, je vais passer cela en revue très rapidement.

Le nouveau conseil municipal...

The Chair: Avez-vous des exemplaires que nous pouvons distribuer?

M. James Moore: C'est assez grand. Je pense que c'est assez visible.

The Chair: Eh bien, je m'excuse, ce n'est pas très...

M. James Moore: Le nouveau conseil municipal a été élu, madame la présidente...

Mme Raymonde Folco (Laval—Les Îles, Lib.): J'invoque le Règlement.

M. James Moore: On est en train de le distribuer et les gens pourront l'avoir. Il y en a un exemplaire ici même.

The Chair: Pouvons-nous attendre un instant, pendant qu'on le distribue?

M. James Moore: D'accord.

Mme Raymonde Folco: Excusez-moi, j'invoque le Règlement. Je voudrais une précision de la présidence.

M. James Moore: Je ne veux pas qu'on retranche cela de mon temps de parole.

Mme Raymonde Folco: Est-ce un comportement acceptable, de sortir quelque chose...

M. James Moore: De distribuer des renseignements? Bien sûr.

Mme Raymonde Folco: Je ne vous pose pas la question à vous, monsieur Moore, mais à la présidence.

The Chair: Je vous en prie.

J'aurais préféré être avisée à l'avance, mais comme ils en ont aussi une copie papier à distribuer, c'est acceptable...

[Français]

M. James Moore: ... dans les deux langues officielles.

[Traduction]

The Chair: ... quoique, normalement, nous aurions été avisés à l'avance d'un tel...

Monsieur Moore, vous n'aimez pas les tours de passe-passe quand ce sont les autres qui les font. Je suppose que quand c'est vous, ça va, n'est-ce pas?

M. James Moore: Je ne suis pas sûr que ce soit un tour de passe-passe, madame la présidente. Je vous donne de l'information.

Présidez la réunion. Vous en avez déjà plein les mains.

La présidente: Oh, on est susceptible, à ce que je vois?

M. James Moore: Nous distribuons cette information, madame la présidente, parce qu'il est important de réfuter les tentatives quotidiennes de M. Holland d'attaquer des ministres et de mettre en doute leur crédibilité en l'absence de toute information.

Ce qui s'est passé, c'est qu'un nouveau conseil municipal a été élu et que ce nouveau conseil municipal, formé de gens profondément ancrés dans le Parti libéral, a voté contre le projet de train léger. L'idée que John Baird soit intervenu dans un processus qui n'a pas eu lieu pour bloquer un projet de train léger, dans un but politique intéressé, est absurde. Quand on examine les faits, Alex Cullen est un ancien candidat libéral dans Ottawa-Ouest. Gord Hunter est un ancien candidat. M. Chiarelli, M. Bellemare et Mme Wilkinson ont tous des antécédents libéraux, et ils ont voté contre le projet de train léger.

En fait, il faut également dire publiquement que le gouvernement provincial de M. McGuinty a envoyé une lettre disant que le financement provincial serait suspendu si le projet subissait le moindre changement dans sa conception ou son approche. Et les trois candidats à la mairie à l'époque avaient de sérieuses réserves sur le projet de train léger ou voulaient lui apporter d'importants changements.

M. Holland a laissé entendre qu'il y avait eu d'une manière ou d'une autre ingérence politique du gouvernement fédéral. Comment peut-on ne pas soutenir également qu'il y a peut-être eu ingérence politique du gouvernement provincial?

En fait, c'est un exemple de la manière dont les relations avec le gouvernement fédéral doivent fonctionner. C'est-à-dire que l'on ne prend pas des décisions et l'on ne force pas les municipalités et les citoyens à les accepter sans procéder à une consultation en bonne et due forme des représentants locaux élus. Le Conseil du Trésor a été appelé à rendre un jugement dans ce dossier au beau milieu d'une campagne électorale municipale et cette décision a été reportée jusqu'à ce qu'un nouveau conseil soit élu. Je pense que c'était une décision tout à fait légitime. C'est exactement ce qui doit se passer en démocratie. Les gens doivent être consultés. Le processus démocratique doit être respecté. Et c'est exactement ce qui s'est passé en l'occurrence. Et, comme le montre le document distribué, même les libéraux fédéraux que M. Holland défend ne sont pas d'accord avec lui pour dire qu'il y ait eu de quelconques irrégularités dans ce dossier.

Je m'adresse à vous, monsieur Wouters, vous dont les antécédents dans l'administration fédérale remontent bien avant le gouvernement conservateur fédéral actuel. Je vous pose la question carrément: le ministre Baird a-t-il violé des règles quelconques dans le dossier de ce projet de train léger? Oui ou non?

● (0930)

M. Wayne Wouters: Non. Le processus a été suivi en bonne et due forme. Les ministères nous ont fait leur présentation au Conseil du Trésor. Quand ils se sont sentis prêts à demander l'approbation de l'accord de contribution, le processus a été suivi en bonne et due forme. Le secrétariat, bien sûr, donne des conseils au Conseil du

Trésor et j'ai décrit aux membres du comité la décision du Conseil du Trésor.

M. James Moore: En résumé, parce qu'il ne me reste presque plus de temps, le commissaire à l'éthique a dit qu'il ne s'est rien passé d'irrégulier. Le Secrétariat du Conseil du Trésor, ayant examiné l'affaire, a déclaré qu'il ne s'était absolument rien passé d'irrégulier. Le conseil municipal élu a voté contre ce projet de train léger. Et enfin, l'argent qui avait été préapprouvé pour financer un train léger dans la région demeure disponible pour un futur projet.

On se demande bien où est le scandale, madame la présidente.

The Chair: Merci, monsieur Moore.

Nous entendrons maintenant M. Angus.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Merci.

Je m'intéresse beaucoup à la chronologie des événements.

Le 20 septembre 2006, au milieu de la campagne électorale municipale, Pierre Poilievre a écrit à la ville pour demander si l'on pouvait démontrer qu'il n'y avait pas de dépassements de coûts associés à ce projet. Maintenant, la plupart des députés ont tendance à se péter les bretelles quand de l'argent provenant du gouvernement fédéral est dépensé dans leur circonscription. Pourtant, M. Poilievre écrit à la ville pour lui demander de démontrer qu'il n'y a pas de dépassements de coûts, même si sept ministères fédéraux ont déjà approuvé le projet.

La lettre de M. Poilievre vous a-t-elle étonné?

M. Kent Kirkpatrick: Madame la présidente, je suppose que l'on peut dire que c'était imprévu, mais il y avait eu passablement de discussions à l'époque sur la question de savoir dans quelle mesure le contrat était à prix fixe. Je pense, comme M. Chartrand l'a confirmé tout à l'heure, que c'était le cas. Mais surtout, il a confirmé que la contribution du gouvernement fédéral était plafonnée à 200 millions de dollars. Il avait été dit clairement dans le protocole d'entente original de 2005 que, peu importe la suite des événements, les contributions des gouvernements fédéral et provincial seraient toutes les deux plafonnées à 200 millions de dollars.

M. Charlie Angus: C'était donc imprévu. Dès le lendemain, le candidat Larry O'Brien a adressé une lettre publique à John Baird, essentiellement pour lui demander la même chose. Donc, le lendemain du jour où M. Poilievre a abordé cette question avec la ville, M. O'Brien, au beau milieu de la campagne électorale, rend l'affaire publique et demande à John Baird d'intervenir dans le dossier.

Maintenant, c'était en plein milieu d'une élection municipale très serrée. J'ai écrit beaucoup de lettres à des ministres à titre de député au Parlement. En fait, j'attends parfois des mois, parfois six mois, avant qu'ils prennent la peine de me répondre. Pourtant, en plein milieu d'une campagne électorale municipale, John Baird répond à un candidat qui, manifestement, est intéressé personnellement à soulever l'affaire.

Monsieur Kirkpatrick, avez-vous été étonné de recevoir la lettre de John Baird demandant à prendre connaissance du contrat?

● (0935)

M. Kent Kirkpatrick: Merci, madame la présidente. Je dois apporter une précision, en ce sens qu'aucune lettre n'a été reçue. Les fonctionnaires du ministère des Transports ont demandé de recevoir copie du contrat. Le motif invoqué était qu'il fallait que le contrat soit au dossier avant que le Conseil du Trésor fasse un dernier examen du dossier et prenne une décision.

Nous avons été étonnés. J'ai dit tout à l'heure que nous avions fait beaucoup de travail et beaucoup de consultations tout au long du processus, pour nous assurer de bien comprendre. Nous savions à l'avance quelles étaient les exigences en matière d'information des gouvernements fédéral et provincial relativement à l'examen et au traitement de ce dossier.

Je pense que nos efforts ont été couronnés de succès à cet égard. Dans tous les cas, nous avons respecté toutes les exigences des deux gouvernements en matière d'information. Et il s'agissait là d'une exigence qui n'avait jamais été évoquée tout au long de cette période.

C'était imprévu. À notre avis, il était inhabituel que l'on demande copie du contrat. Il y avait d'importants renseignements exclusifs d'intérêt commercial dans ce dossier. Il a fallu passablement de consultations auprès du consortium pour obtenir l'approbation, pour que nous puissions communiquer copie du contrat.

Ce faisant, nous avons accompagné le contrat d'une lettre très explicite quant à nos attentes en matière de confidentialité de l'information que renfermait ce contrat.

M. Charlie Angus: J'ai lu la note de service que les fonctionnaires de la ville ont rédigée le 5 octobre, après avoir reçu cette requête. Je cite :

Notre personnel ne s'attendait pas à cette nouvelle exigence du Conseil du Trésor car les gouvernements fédéral et provincial avaient tous deux affirmé clairement au cours des trois années de négociation qu'ils n'étaient pas parties, d'aucune façon, au contrat de la ville. En fait, il est stipulé clairement dans le protocole d'entente entre la ville et les gouvernements fédéral et provincial que ces derniers ne sont pas parties au processus d'acquisition ou à tout autre arrangement contractuel que la ville avait entrepris pour ce projet.

Le 6 octobre, vous avez donc obtempéré à la demande de John Baird, et la ville y a inclus la lettre précisant « ... aucune information contenue dans l'entente... ne sera divulguée à qui que ce soit, sauf aux personnes mandatées par le Conseil du Trésor dans le seul but d'en faire un examen interne. »

C'était le 6 octobre. Le 10 octobre, John Baird s'est adressé aux médias. Il n'a pas parlé aux édiles municipaux. Il a annoncé aux médias qu'il avait trouvé dans le contrat la disposition qui en permettait la prolongation au-delà de la date des élections.

Si j'ai bien compris, vous pensiez que le Conseil du Trésor voulait examiner le contrat pour vérifier qu'on avait fait diligence raisonnable. Au lieu de cela, M. Baird a eu accès à une information contractuelle confidentielle et il a essentiellement lâché une bombe politique au beau milieu de la campagne électorale.

Avez-vous été étonné par son comportement?

M. Kent Kirkpatrick: Monsieur le président, par votre entremise, nous ne nous attendions pas à cela. Nous aurions aimé avoir la possibilité de préciser exactement quels étaient l'objet et l'intention de ces clauses du contrat, soit de permettre un report dans l'échéancier nécessaire pour assurer le bouclage financier du contrat.

La ville et le consortium ont signé le contrat le 15 septembre. Ils prévoyaient une période allant jusqu'au 15 octobre pour le bouclage financier. Telles étaient les attentes. Chaque partie avait aussi la possibilité de demander une prolongation de dix jours. Six prolongations étaient autorisées pour que l'on puisse prendre les arrangements pour compléter les dossiers entourant le bouclage financier du projet. Cela englobait l'obtention d'ententes de contribution de la part des gouvernements principaux et d'autres questions nécessaires au bouclage financier du projet.

Je peux vous dire ceci, et c'est du domaine public puisque je l'ai déjà déclaré en octobre. Ces articles de l'entente n'avaient pas pour but d'autoriser une prolongation de 60 jours pour permettre à un

autre conseil, en remplacement d'un conseil dûment élu qui avait pris la décision au nom de la ville de ses résidents après des années de consultation publique, de revenir sur cette décision. Ce n'était pas l'intention ni l'objet des articles en question dans le contrat.

Nous avons été très clairs avec le conseil et avec le gouvernement fédéral à cet égard.

• (0940)

M. Charlie Angus: Monsieur Kirkpatrick...

The Chair: Merci beaucoup. Nous vous reviendrons.

Nous allons passer à cinq minutes maintenant.

Monsieur Holland.

M. Mark Holland: Merci, madame la présidente.

Je pense qu'en sept minutes, M. Moore a posé une seule question. Cet exercice est censé nous permettre de poser des questions. Je trouve intéressant que la seule chose que M. Moore ait laissé de côté est l'annonce radio de John Baird. C'est la seule chose qu'il n'a pas présentée.

Mais voici le problème. Dans sa publicité radio, il a défendu son intervention dans toute cette affaire en alléguant que le projet était mal ficelé et ferait gaspiller un milliard de dollars. Pourtant, sept ministères fédéraux relevant de votre gouvernement ont approuvé ce projet, y compris le Conseil du Trésor, à la condition que le nouveau conseil soit d'accord. De deux choses l'une: ou bien sept ministères différents ont approuvé un gaspillage de fonds ou bien ce n'est pas du gaspillage.

Il ne s'agit pas de savoir si le train léger était une bonne idée ou non. Il s'agit de savoir si un ministre est intervenu de façon inappropriée dans une campagne municipale. Jusqu'à maintenant, nous avons établi que la décision de retarder l'octroi du financement après une campagne municipale était sans précédent. J'ai demandé un exemple et on ne m'en a jamais donné. Cela n'existe pas. Le ministre est intervenu dans ce processus, et la question est de savoir pourquoi. En fait, nous avons même appris qu'il n'est pas du ressort du Conseil du Trésor de s'intéresser à ces détails particuliers.

À ce sujet, je veux revenir sur ce point. M. Baird a reçu une copie du contrat à condition d'en respecter le caractère confidentiel. Spécifiquement, il était précisé dans la lettre d'accompagnement:

... la prestation et l'acceptation de cette entente est fondée sur la prémisse qu'aucune information contenue dans l'entente et qu'aucune partie de l'entente ne sera divulguée à qui que ce soit, sauf aux personnes mandatées par le Conseil du Trésor dans le seul but d'en faire un examen interne.

Par conséquent, monsieur Wouters, avez-vous approuvé la décision du ministre Baird de communiquer ces pages du contrat aux médias?

M. Wayne Wouters: Le ministre Baird m'a fait savoir qu'il avait reçu une copie du contrat. Je lui ai dit que notre service juridique procéderait à une évaluation pour déterminer si le report de la décision se traduirait par une augmentation des coûts du projet. Nous avons conclu que la décision pourrait être reportée au 15 décembre sans engendrer des coûts additionnels. J'ai communiqué cette information à la ville dans ma lettre du 10 octobre. Le président m'a donc informé qu'il avait reçu une copie du contrat, et nous avons fait notre travail.

M. Mark Holland: Le Conseil du Trésor a-t-il obtenu le consentement de la ville d'Ottawa ou de Siemens avant que le ministre Baird divulgue ces deux pages aux médias?

M. Wayne Wouters: Il faudra que vous interrogiez le ministre Baird au sujet de la divulgation des documents. Je n'ai participé à aucune discussion avec le ministre au sujet de la divulgation de l'information en question.

M. Mark Holland: Vous dites que vous n'avez pas reçu une copie du contrat. Pouvez-vous me dire si quelqu'un au Conseil du Trésor a reçu une copie de ce contrat et l'a examiné? Qui conseillait M. Baird? Pendant les quatre jours où il a eu le document en main avant de le divulguer à la presse, qui le conseillait, si tant est qu'il était conseillé?

M. Wayne Wouters: Je ne savais pas à quel moment le président avait reçu une copie du contrat. Nous avons eu une discussion le 9 octobre, si je ne m'abuse, au sujet du contrat et il m'a mentionné en avoir reçu une copie. Bien entendu, on s'interrogeait à ce moment-là au sujet des répercussions qu'engendrerait le fait de ne pas signer l'accord de contribution; on se demandait si cela entraînerait des coûts additionnels. Je lui ai signalé que nous pourrions demander aux avocats du ministère de la Justice de se pencher sur la question, et nous l'avons fait. Selon notre interprétation du contrat, nous avons conclu que la ville avait jusqu'au 15 décembre pour ratifier l'accord sans devoir assumer des coûts additionnels.

M. Mark Holland: Le ministre Baird a reçu copie du document au cours du long week-end de l'Action de grâce, qui dure trois jours, et ensuite il s'est écoulé une autre journée. Ce que vous me dites, c'est que pendant toute cette période, il n'a reçu aucun conseil particulier avant de parler aux médias.

Vous n'avez pas répondu à ma question tout à l'heure lorsque je vous ai demandé si vous aviez approuvé la décision de rendre publique cette information. Vous pourriez peut-être répondre maintenant.

• (0945)

M. Wayne Wouters: Encore une fois, je ne suis pas au courant des décisions que le président a prises concernant sa divulgation des documents. C'était sa décision.

The Chair: Merci beaucoup. Vos cinq minutes sont écoulées.

[Français]

Madame Bourgeois, c'est votre tour.

Mme Diane Bourgeois: Merci, madame la présidente.

Mes questions s'adressent à M. Réjean Chartrand, que je veux connaître un peu plus.

Vous êtes l'ex-directeur du développement économique et des projets stratégiques à la Ville d'Ottawa. Je suppose que depuis le tout début, vous avez travaillé à la mise en place du projet de train léger. Est-ce exact?

M. Réjean Chartrand: C'est exact.

Mme Diane Bourgeois: L'idée de ce train léger émanait, si j'ai bien compris la documentation... Venait-elle d'une seule personne, soit le maire d'Ottawa de l'époque, ou du conseil municipal?

M. Réjean Chartrand: En fait, ces projets d'envergure font toujours l'objet d'études prolongées. Des études conceptuelles datant de 2003 avaient été faites pour un projet de train léger et avaient reçu toutes les approbations nécessaires du conseil municipal et de la province d'Ontario.

À la suite de l'annonce, au printemps de 2004, des fonds disponibles de la province et du fédéral, la ville a tout de suite

commencé l'étude d'impact sur l'environnement. Cette étude, qui a duré 18 mois, a été approuvée par le conseil en juillet 2005. Au cours de cette période, la ville a débuté le processus d'approvisionnement pour le contrat. C'était un projet qui datait de plusieurs années et qui avait été présenté au conseil à de nombreuses reprises. Je crois que pendant les deux années au cours desquelles nous avons dirigé le projet, nous avons fait au moins une douzaine de présentations au conseil municipal à ce sujet. Toutes les décisions avaient été entérinées par le conseil, et nous avons poursuivi le projet.

Mme Diane Bourgeois: Avant votre départ, tous les fils de ce projet avaient été attachés, et le conseil allait de l'avant sans aucun problème, sans aucun nuage. Rien ne pouvait laisser supposer que vous auriez un déficit quelconque.

M. Réjean Chartrand: Sur le plan budgétaire, non. Toutes les conditions du contrat étaient très claires. Les risques étaient à la charge de la ville. Les conditions du contrat étaient telles que le conseil municipal était très à l'aise face à toutes les clauses du contrat. En juillet 2006, il avait approuvé l'octroi du contrat par un vote de 14 contre 7. Tout ce qui restait à conclure était l'entente tripartite avec la province et le gouvernement fédéral pour l'approbation finale des fonds fédéraux.

Mme Diane Bourgeois: À ce moment-là, tout était donc prêt, et vous êtes parti. Puis il y a eu une élection municipale. Croyez-vous que l'élection municipale a eu une incidence sur la décision d'attribuer ou non des sommes d'argent?

M. Réjean Chartrand: Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question. Tout ce que je peux dire, c'est que le processus a été suivi. Le conseil municipal avait approuvé le contrat. À la suite de l'approbation du conseil du Trésor à la condition de soumettre à nouveau le projet au nouveau conseil municipal, celui-ci a entériné la première décision du conseil municipal et a également demandé au directeur de la ville, M. Kirkpatrick, de négocier pour qu'une partie du projet soit retirée. La section du centre-ville avait fait l'objet de beaucoup de discussions au cours de la campagne électorale. Le nouveau conseil municipal a entériné la première décision mais a aussi demandé que, lorsque les contrats seraient signés, on débute un processus de négociation pour retirer la partie du centre-ville. C'était le voeu du nouveau conseil municipal. C'est ce que l'on a communiqué aux gouvernements fédéral et provincial.

Mme Diane Bourgeois: À votre connaissance, arrive-t-il assez fréquemment qu'à un moment donné, les sommes d'argent accordées par une instance provinciale ou fédérale soient retirées? Est-ce la première fois que vous avez connaissance de cela?

M. Réjean Chartrand: Je crois que beaucoup de raisons pourraient justifier un changement. Dans ce cas-ci, à la suite de nos discussions avec la province et nos collègues du gouvernement fédéral, toutes les conditions qui nous avaient été demandées avaient été entièrement remplies. Nous avons reçu l'approbation de nos collègues à cet effet. Il restait quand même à recevoir l'approbation du Conseil du Trésor.

• (0950)

Mme Diane Bourgeois: Peut-on dire que la décision du Conseil du Trésor de se retirer était unilatérale?

M. Réjean Chartrand: Comme l'a mentionné M. Wouters, cela fait partie des prérogatives du Conseil du Trésor d'imposer des conditions. Il avait choisi d'imposer cette condition pour ses propres raisons. La ville a tout fait pour remplir cette condition, ce qui a conduit au résultat que l'on connaît maintenant.

Mme Diane Bourgeois: Merci beaucoup.

La présidente: Madame Bourgeois, votre temps est écoulé.

Monsieur Moore, vous avez la parole.

[Traduction]

M. James Moore: Je voulais réitérer un point. En réponse aux propos de Charlie Angus concernant les lettres, quels facteurs ont déclenché quelles répercussions, je voudrais lire un document pour qu'il soit versé au compte rendu.

Premièrement, pour reprendre là où nous avons laissé la dernière fois, l'argent est encore disponible pour financer le transport ferroviaire dans la région. Le commissaire à l'éthique a affirmé qu'il n'y avait eu aucune irrégularité. Le Secrétariat du Conseil du Trésor a affirmé que tout avait été fait dans les règles et que dans ce dossier, on avait respecté la position du conseil municipal élu d'Ottawa.

Ce qui a déclenché en partie l'affaire, c'est une lettre de Gord Hunter, le conseiller élu du quartier Knoxdale-Merivale. Charlie a mentionné une lettre, mais j'ai ici une lettre qui a été un élément déclencheur. M. Hunter a écrit à John Baird le 10 août 2006. Ce dernier l'a reçue quatre jours plus tard. Je veux simplement en faire consigner ce passage au compte rendu, car c'est important pour comprendre cette affaire :

Je suis en possession de la lettre du 24 juillet adressée aux ministres Cannon, Caplan et Cansfield par M. Ted Gowan, 2, Fox Meadow Lane, Nepean. Elle est intitulée: « Protocole d'entente concernant le projet de train léger à Ottawa ».

Dans sa lettre explicative, M. Gowan reproche en termes cinglants à la ville d'Ottawa d'avoir manifestement sous-estimé les coûts et gonflé les projections d'achalandage. Il demande que les engagements de financement fédéral et provincial soient retirés ou autorisés à prendre fin au 31 octobre 2006 en conformité du paragraphe 6 du protocole d'entente.

Après une évaluation approfondie du protocole d'entente, il établit que la ville n'en a pas respecté les termes. Par exemple, il signale que le trajet de Barrhaven au centre-ville en train prendra plus de temps qu'en autobus à l'heure actuelle; les trains seront aussi moins fréquents. Il ajoute, entre autres arguments, qu'au lieu de diminuer les embouteillages au centre-ville d'Ottawa, le système de train léger les aggravera.

M. Gowan est un expert dans ce domaine. Il sait que ce projet n'est rentable pour personne. D'après le protocole d'entente, les hauts fonctionnaires du gouvernement voulaient qu'Ottawa leur fournisse des documents comprenant une analyse de rentabilité de ce projet de train léger. Des documents ont été fournis, mais aucune analyse de rentabilité.

The Chair: Monsieur Moore.

M. James Moore: C'est presque tout. Il ne reste qu'un paragraphe.

The Chair: Je crois comprendre que l'on fait circuler un document.

M. James Moore: C'est la lettre.

The Chair: Mais nous n'avons pas été avisés de cela, et nous n'avons pas non plus...

M. James Moore: Elle arrive. C'est en partie la raison pour laquelle j'en fais la lecture.

The Chair: J'ai pensé vous donner une minute pour nous avertir.

M. James Moore: Ça va. Je lis simplement la lettre.

The Chair: Cette lettre n'est pas bilingue, monsieur Moore, et comme vous le savez, nous ne distribuons pas de documents qui ne sont pas traduits.

M. James Moore: Nous n'entrevoyons pas non plus le témoignage...

La présidente: Nous n'acceptons pas de documents qui ne sont pas traduits. Je veux que l'on ramasse toutes les copies.

Si vous voulez la lire pour qu'elle soit versée au compte rendu, c'est votre prérogative, mais vous ne pouvez la distribuer si elle n'est pas traduite.

[Français]

Mme Diane Bourgeois: Non, je veux l'avoir sur papier, madame la présidente.

[Traduction]

M. James Moore: Madame la présidente, je vous remercie. Si je la lis, c'est pour qu'on puisse la traduire.

The Chair: Oui, mais vous la distribuez. Je veux qu'on ramasse ces copies de la lettre parce qu'elle n'est pas traduite.

M. James Moore: Bornez-vous à présider la séance.

[Français]

Mme Diane Bourgeois: Je veux l'avoir sur papier, je suis visuelle.

La présidente: Madame Bourgeois, vous voulez l'avoir en français?

Mme Diane Bourgeois: Si elle n'est pas traduite, on ne la distribue pas.

La présidente: Elle n'est pas traduite, alors on n'en veut pas. Il faut ramasser toutes les copies qui ont été distribuées aux membres du comité.

Monsieur Moore, vous êtes parfaitement capable de lire la lettre, si vous le voulez.

[Traduction]

M. James Moore: Ces deux minutes ne seront pas prélevés sur mon temps de parole.

[Français]

La présidente: Il ne vous reste que deux minutes.

M. James Moore: Non, il me reste quatre minutes, parce que vous avez pris deux minutes de mon temps de parole.

La présidente: Allez-y.

[Traduction]

M. James Moore: J'ai lu la lettre parce qu'elle doit être traduite, madame la présidente — bien essayé —, mais cette lettre...

The Chair: Monsieur Moore, vous connaissez les règles du comité. Vous vouliez faire le malin. Allez-y et lisez.

M. James Moore: Je lis la lettre pour qu'on puisse la traduire, madame la présidente.

M. Charlie Angus: Madame la présidente, elle a uniquement été distribuée aux médias.

La présidente: Il y en avait quelques-unes.

Rappel au Règlement, monsieur Holland.

M. Mark Holland: J'invoque le Règlement.

Je constate que l'on a pris grand soin de remettre des copies aux médias, mais les membres du comité n'ont rien reçu.

M. James Moore: Non. Pour les raisons expliquées par la présidence, il faut que la lettre soit traduite. C'est la raison pour laquelle j'en fais la lecture.

Mme Raymonde Folco: Alors qu'est-ce que vous voulez? Un bureau de traduction?

M. Mark Holland: Peut-être ferez-vous une présentation de diapositives ou autre chose après.

[Français]

Mme Diane Bourgeois: Je ne peux pas entendre l'interprète, parce que tout le monde parle en même temps.

La présidente: C'est bien.

[Traduction]

Quoi qu'il en soit, je vais vous dire ceci. Dans un comité comme le nôtre, seul le greffier est autorisé à distribuer des documents, et uniquement s'ils sont traduits. C'est le règlement.

• (0955)

M. James Moore: Me reste-t-il du temps ou essayez-vous de me bâillonner totalement?

La présidente: Je vais vous accorder quelques minutes de plus, mais c'est tout. Je veux que vous sachiez exactement ce qui se passe.

M. James Moore: Madame la présidente, si je fais la lecture de cette lettre, c'est parce que je comprends qu'il faut qu'elle soit traduite. Voilà pourquoi je la lis. L'intérêt de cette lettre, c'est qu'elle provient du conseiller municipal élu du quartier Knoxdale-Merivale, Gord Hunter. Gord Hunter a demandé à John Baird d'agir comme il l'a fait, et je veux simplement lire les deux derniers paragraphes de sa lettre. Comme ils sont très courts, je vous prierais de ne pas m'interrompre.

Je vous demande d'appuyer la position de M. Gowan, qui recueille l'appui de la plupart des résidents d'Ottawa. Après avoir constaté de quel côté tournait le vent au plan politique, trois des quatre principaux candidats à la mairie ont pris position contre le projet de train léger.

Je vous demande de contribuer à sauver la ville d'Ottawa en retirant le soutien financier du gouvernement à ce projet en attendant que la ville propose un plan plus réfléchi. C'est votre droit et votre devoir.

En toute déférence, Gord Hunter

Ce qui s'est passé en l'occurrence est tout à fait justifié. Je sais que Mark Holland, député de Ajax—Pickering, est actuellement confronté à un débat très controversé au sujet de l'aéroport de Pickering. On se demande si ce projet est dans l'intérêt des habitants de Pickering. Par conséquent, j'ose croire que s'il faisait de nouveau partie du gouvernement, si un débat comme celui-là survenait, il pourrait y prendre part. Et si le gouvernement fédéral prenait une décision au sujet de l'aéroport de Pickering exactement au même moment, au milieu d'une campagne électorale municipale, si tous les principaux candidats à la mairie, tous sans exception, souhaitaient que le projet soit modifié, ce qui exigerait la suspension du financement du gouvernement provincial, j'ose croire qu'il adopterait la même position, soit que l'on devrait être à l'écoute de la population dans ce dossier.

C'est ce qui s'est passé au sujet du train léger. Le commissaire à l'éthique n'a relevé aucune irrégularité. L'opinion du conseil municipal nouvellement élu, et partant, de la population, a été prise en compte et l'argent qui avait été réservé pour ce projet sera toujours disponible pour un autre projet futur de train léger.

La démocratie a fonctionné comme elle le devrait et tout s'est passé selon les règles.

Madame la présidente, vous pouvez maintenant m'interrompre.

La présidente: Monsieur Moore, vous répétez constamment que le commissaire à l'éthique a conclu qu'il n'y avait eu aucun manquement aux règles. Avez-vous un document qui le prouve? Je n'ai jamais vu cela nulle part, et vous continuez à le répéter.

M. James Moore: Oui, madame la présidente. Je peux déposer la lettre ou la lire aux fins du compte rendu si vous voulez qu'elle soit traduite.

La présidente: Non, je veux le rapport du commissaire à l'éthique, pour voir s'il a dit...

M. James Moore: La lettre date de 2006 et je suis tout disposé à la déposer, mais je soupçonne que cela ne vous intéresse pas vraiment.

La présidente: Mme Folco est la suivante.

[Français]

Mme Raymonde Folco: Merci, madame la présidente.

Vous parliez du commissaire à l'éthique, et j'en profite pour demander à M. Wouters, qui représente le Secrétariat du Conseil du Trésor, ainsi qu'aux représentants de la ville, si le commissaire à l'éthique ou des gens de son bureau les ont interviewés au sujet de la question qui nous intéresse aujourd'hui.

Monsieur Wouters.

[Traduction]

M. Wayne Wouters: Je vais répondre en anglais, madame la présidente.

Je n'ai pas été interviewé par le commissaire à l'éthique. J'ignore si des hauts fonctionnaires du Secrétariat du Conseil du Trésor ont eu des entretiens avec le commissaire à l'éthique à ce sujet.

Mme Raymonde Folco: Quelqu'un d'autre voudrait-il répondre au nom de la ville d'Ottawa?

Monsieur Kirkpatrick.

M. Kent Kirkpatrick: Oui. À ma connaissance, il n'y a pas eu de contact avec la ville d'Ottawa non plus.

Mme Raymonde Folco: Madame la présidente, je trouve cela absolument incroyable. Ayant déjà assumé moi-même les fonctions de commissaire, quoique dans un gouvernement provincial, je trouve incroyable que le commissaire à l'éthique ait livré une opinion, une opinion juridique, alors qu'il n'a eu aucun entretien avec les personnes qui ont été directement parties prenantes à cette décision.

J'attire l'attention du comité sur le fait que mon collègue d'en face, M. James Moore, semble fortement sur la défensive. Nous ne demandons pas à M. Moore ou à quiconque de prouver quoi que ce soit. Nous demandons aux témoins qui comparaissent devant nous d'expliquer le processus selon leur perspective, selon leur expérience. Nous ne demandons pas un mécanisme de défense. Le comité n'est pas un tribunal.

Et à propos de tribunal, j'aimerais revenir aux municipalités; et au processus car c'est une question de processus, d'après ce que je comprends.

[Français]

Ma question s'adresse à M. Kirkpatrick ou à M. Chartrand.

[Traduction]

À quelque moment que ce soit, la ville a-t-elle refusé de se plier aux exigences du protocole d'entente du 9 mai 2005?

M. Kent Kirkpatrick: Non. Comme je l'ai dit, la ville a aussi donné suite de façon proactive aux demandes d'information de sept ministères du gouvernement fédéral qui voulaient vérifier si le dossier avait fait l'objet d'une diligence raisonnable.

Mme Raymonde Folco: Je crois savoir que le groupe de travail intergouvernemental a été constitué dans la foulée du protocole d'entente. Pouvez-vous nous dire si, à un moment ou l'autre, ce groupe a soulevé des préoccupations quant à l'absence de diligence raisonnable?

• (1000)

[Français]

M. Réjean Chartrand: J'étais le président de ce groupe de travail. Toutes nos discussions donnaient à penser que les exigences dans leur entier avaient été satisfaites.

Mme Raymonde Folco: Si je comprends bien, il s'agissait de sept ministères du gouvernement fédéral. Est-ce votre avis, monsieur Chartrand?

M. Réjean Chartrand: Oui, c'était nécessaire pour les approbations en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Mme Raymonde Folco: Après être passé par le Conseil du Trésor, le contrat a-t-il soulevé des problèmes? Si oui, lesquels?

M. Réjean Chartrand: Quand nous avons soumis le projet, nous faisons affaire avec Transports Canada. Nos collègues de ce ministère n'ont rien signalé de particulier.

Mme Raymonde Folco: Et le Conseil du Trésor ne vous a pas fait savoir que ce contrat comportait des problèmes?

M. Réjean Chartrand: On n'a communiqué avec le Conseil du Trésor que dans le cas de la réponse finale. Celle-ci précisait que le financement était assorti d'une condition.

La présidente: M. Kirkpatrick voudrait dire quelque chose.

[Traduction]

M. Kent Kirkpatrick: Madame la présidente, comme M. Wouters l'a dit tout à l'heure, le Conseil du Trésor nous a fait savoir qu'il avait approuvé la présentation de Transports Canada, sous réserve d'une condition qui n'avait aucun rapport avec des questions techniques ou contractuelles ou avec l'analyse de rentabilité effectuée par Transports Canada, qui répondait à ses exigences. La condition, c'était... Nous savons quelle était la condition. C'est la seule chose qui nous a été communiquée dans le contexte de l'approbation du Conseil du Trésor.

La présidente: M. Wouters voulait intervenir. Voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Wayne Wouters: M. Kirkpatrick vient de parler pour moi, je crois.

Je veux simplement préciser une chose pour mémoire, madame la présidente. Le Conseil du Trésor a autorisé le ministre des Transports à conclure cette entente de contribution jusqu'à concurrence de 200 millions de dollars. Encore une fois, je le répète, cette entente était conditionnelle à la réception d'un avis selon lequel le nouveau conseil municipal appuyait le projet. Par conséquent, toute cette diligence raisonnable a été assurée et le Conseil du Trésor a approuvé la conclusion de l'entente de contribution.

[Français]

Mme Raymonde Folco: Puis-je poser une dernière question?

La présidente: Non, vos cinq minutes sont écoulées.

Mr. Kramp.

[Traduction]

M. Daryl Kramp (Prince Edward—Hastings, PCC): Merci, madame la présidente.

J'ai deux questions, une pour M. Kirkpatrick et l'autre pour M. Wouters qui, je l'espère, y fourniront des réponses simples. Mais avant de les formuler, je voudrais faire valoir un point. Je trouve déplorable la situation dans laquelle se trouve le comité à l'heure actuelle. J'estime que nous sommes simplement manipulés et victimes de politiciannerie.

Nous avons été confrontés au même problème au comité des comptes publics. Dans leur sagesse, les députés ne voulaient pas être les pions d'une joute politique et prendre part à une campagne de salissage. À vrai dire, ils ont très rapidement écarté toutes les allégations et reconnu qu'il n'y avait pas matière à discussion. Ce n'était rien de plus qu'un stratagème politique, je suppose, de la part de M. Holland et du Parti libéral.

Évidemment, déterminés à ne pas accepter non comme réponse, le Parti libéral et M. Holland ont refusé d'accepter même l'opinion du commissaire à l'éthique et, par la suite, celle du commissaire à la protection de la vie privée qui se sont penchés sur cette affaire. Ils ont manifestement accès aux rapports rédigés par ces deux commissaires. Je suppose que la prochaine chose que réclamera le comité, au nom de M. Holland, sera de convoquer le commissaire à l'éthique et le commissaire à la protection de la vie privée pour confirmer la véracité de leur témoignage et de leurs lettres.

Autrement dit, pourquoi nous livrons-nous à cet exercice? Le ministre a fait preuve de prudence, de transparence et de sensibilité à la situation politique sur le terrain, en ce sens qu'il a décidé de ne pas prendre une décision au milieu d'une campagne électorale pour éviter d'en influencer indûment l'issue. À mon avis, sa conduite était dictée par le simple bon sens et ses qualités de négociateur.

En revanche — et cela n'est certainement pas une tentative pour rabaisser mon collègue d'en face — monsieur Holland, j'ai pris connaissance l'autre jour d'un article publié dans l'un de vos journaux locaux. On pouvait y lire ce qui suit dans le courrier des lecteurs, et c'est un exemple classique...

M. Mark Holland: Le courrier des lecteurs.

• (1005)

M. Daryl Kramp: ... de la paille et de la poutre.

Mais je pense qu'il est très important que M. Holland et le comité, ainsi que les citoyens, comprennent de quoi il retourne ici. Je cite l'article :

J'ai toujours cru qu'il n'y avait pas de place pour la politique partisane dans les élections municipales. On peut faire valoir, par exemple, que le vote groupé d'un conseil dominé par le NPD dans la ville de Toronto n'est guère représentatif des intérêts des résidents dans les dossiers d'une importance locale. L'influence de la politique partisane dans les divers quartiers de la ville de Pickering

— que M. Holland, bien sûr, connaît très bien —

... serait encore plus catastrophique.

J'ai été rebuté par les efforts du député Mark Holland pour manipuler le vote dans le contexte de l'élection du représentant du quartier 3 de Pickering au conseil régional (en appuyant un candidat). M. Holland ne réside même pas dans le quartier, pourtant, gonflé de son importance, il n'hésite pas à conseiller aux résidents du quartier 3 de voter pour un ancien adversaire NPD sans expérience de la politique locale qui n'a même jamais assisté aux réunions du conseil. Serait-ce la contrepartie du plongeon du NPD aux dernières élections fédérales? Au mieux, l'intervention de M. Holland est une insulte à l'intelligence des citoyens du quartier 3 de Pickering qu'il ne croit pas capables de choisir de façon éclairée leurs représentants locaux et régionaux.

Je ne prétends pas que les résidents de la région seraient entièrement d'accord avec ces propos, mais je peux assurément vous dire que c'est une opinion très répandue. En l'occurrence, je pense que nous faisons face à la même tactique de salissage.

Je peux dire au comité... et je souhaiterais que la plupart des députés du comité ici présents affirment l'évidence. Je ne dirais rien au comité que je ne dirais à l'extérieur du comité. Je ne porterais pas atteinte au privilège parlementaire en n'ayant pas le courage de dire quelque chose à l'extérieur de l'enceinte parlementaire, sous le couvert du privilège parlementaire, que je ne dirais pas à l'intérieur de l'enceinte. Quiconque fait cela trahit sa responsabilité en tant que citoyen du Canada de parler avec franchise et de respecter le système. Malheureusement, c'est ce que fait M. Holland.

J'ai deux brèves questions, messieurs, qui vont au coeur du problème.

Monsieur Kirkpatrick, je crois que les faits sont clairs, mais pourriez-vous me dire si le conseil municipal d'Ottawa, démocratiquement élu, a voté contre le contrat du train léger?

M. Kent Kirkpatrick: La réponse simple à cette question, madame la présidente, est non.

Le 6 décembre 2006, le conseil a voté une première fois pour confirmer et appuyer l'approbation du projet d'accord sur le train léger nord-sud. Ensuite, le conseil m'a ordonné de négocier avec le consortium les rajustements projetés pour le centre-ville. Ultérieurement, il m'a ordonné de collaborer avec les gouvernements fédéral et provincial en vertu de l'entente de contribution existante, qui stipule clairement que la concrétisation des changements projetés serait assujettie à l'approbation des gouvernements fédéral et provincial.

M. Daryl Kramp: Autrement dit, le conseil n'a évidemment pas déposé cela, mais ses membres ont dit qu'il s'agissait d'un projet évolutif.

The Chair: Vos cinq minutes sont écoulées. Merci, monsieur Kramp.

Madame Bourgeois.

[Français]

Mme Diane Bourgeois: Merci, madame la présidente.

En ce qui me concerne, je suis d'accord avec M. Kramp que cette situation est triste. Oui, c'est triste. Le ministre, qui était président du Conseil du Trésor à ce moment-là, a posé un geste malheureux, et ça laisse une mauvaise impression. Toutefois, je pense que le ministre aurait dû être au courant. Il y a des gens autour de lui qui, en principe, doivent le conseiller et l'aider dans son travail de ministre.

Je pense que le ministre a totalement manqué de respect envers une ville, une entité propre. Il n'a pas fait preuve de prudence ni de transparence. Il s'est manifesté au moment où il y avait une campagne électorale municipale. Si c'est une erreur de jugement, on peut passer l'éponge en raison de son jeune âge et du fait que la tâche de ministre était nouvelle pour lui, mais on ne peut pas en faire autant pour le personnel qui l'entoure. Le nouveau conseil avait approuvé ce train léger. De plus, il y avait une condition voulant que si le nouveau conseil l'approuvait, on allait de l'avant. Cette situation est triste et laisse une mauvaise impression.

La ville a droit à l'autonomie municipale. Au Québec, on demande beaucoup notre autonomie, justement pour ne pas être coincé dans un processus comme celui dans lequel la Ville d'Ottawa l'est actuellement, malheureusement. On se dit que lorsqu'on n'aura qu'un gouvernement, on pourra s'entendre avec lui, mais qu'on ne pourra

pas y arriver avec deux. Cela étant dit, je pense que le ministre a simplement fait de la petite politique à un moment où il y avait une élection municipale. Je trouve cela malheureux pour les gens d'Ottawa. Mais c'est clair comme de l'eau de roche: le ministre est responsable et il aurait dû s'abstenir de faire cela.

• (1010)

La présidente: Merci, madame Bourgeois.

[Traduction]

Nous allons maintenant passer à M. Angus.

M. Charlie Angus: Merci, madame la présidente.

Je voudrais continuer d'obtenir des précisions sur la chronologie des événements pour que nous puissions mieux comprendre ce qui s'est passé.

Le 10 octobre 2006 — là où nous en étions —, M. Baird a annoncé aux médias que selon la teneur du contrat, il était habilité à annuler l'entente. A-t-il posé quelque question que ce soit aux fonctionnaires de la ville avant de s'adresser aux médias? A-t-il demandé des précisions quelconques? Y a-t-il eu des discussions entre M. Baird et la ville avant qu'il annonce sa décision aux médias?

M. Kent Kirkpatrick: Par votre entremise, madame la présidente, la réponse est non.

M. Charlie Angus: D'accord.

J'ai lu les documents qu'on nous a remis, et j'ai pris connaissance d'une note de service rédigée par vous, monsieur Chartrand, en date du 26 octobre. Il y était question de ce qu'autorisait ou non cette disposition du contrat. Dans votre note de service aux fonctionnaires de la ville, vous dites ceci :

Le droit de repousser la date de clôture est expressément réservé aux deux parties à l'entente sur le projet. Cette disposition ne visait pas à accorder au Conseil du Trésor le droit de retarder la date de clôture afin de permettre au nouveau conseil de revenir sur la décision du conseil existant. [...] Aucune des parties au contrat n'aurait pu se servir de la clause de prolongation comme l'a fait le Conseil du Trésor. On s'en est servi à une fin qui n'avait pas été envisagée dans le contrat.

Encore une fois, avez-vous été étonné par cette ingérence extraordinaire du ministre John Baird dans ce contrat au milieu d'une campagne électorale?

M. Réjean Chartrand: Comme nous l'avons déjà déclaré, oui. Les événements ont pris une tournure inattendue et imprévue.

M. Charlie Angus: Pour en revenir encore une fois à la chronologie — étant donné que M. Moore a eu l'obligeance de nous communiquer la lettre rédigée par M. Hunter en août 2006, dans laquelle il soulevait certainement des questions au sujet de ce projet — M. Baird a qualifié le projet de gâchis.

Le 3 octobre, le Conseil canadien des marchés publics a annoncé les finalistes pour le prix des leaders des marchés publics dans l'ensemble du Canada, et le projet de mise en oeuvre du train léger sur rail de la ville d'Ottawa a été annoncé comme étant le lauréat. Le même jour, John Baird mettait les freins sous prétexte qu'il avait des réserves sérieuses au sujet de ce prétendu gâchis.

Comment ce projet peut-il avoir remporté le prix national des leaders des marchés publics si c'était un gâchis tellement scandaleux que l'intervention personnelle d'un ministre s'imposait au milieu d'une campagne électorale municipale?

M. Réjean Chartrand: Comme nous l'avons déjà dit, du point de vue de la ville, nous étions certainement convaincus d'avoir satisfait à toutes les exigences. Il ne s'agissait pas d'un projet de dernière minute. Sa planification s'était étalée sur plusieurs années et pendant ce temps, il avait reçu l'approbation du conseil à de nombreuses reprises. La province de l'Ontario et le gouvernement fédéral avaient tous deux effectué des évaluations environnementales sérieuses. Transports Canada avait demandé à la ville de présenter une analyse de rentabilité très détaillée pour prouver l'achalandage et l'optimisation des ressources. Toutes ces études ont été complétées et approuvées. Par conséquent, dans l'optique de la ville, nous avions fait tout en notre pouvoir pour respecter les exigences, ce qui nous rendait admissible à une subvention de 200 millions de dollars.

M. Charlie Angus: Je crois savoir que des représentants de la société Siemens — bien qu'il n'y en ait pas ici pour donner leur version des faits — ont rencontré M. Baird et l'on avisé qu'il y aurait des dépassements de coût s'il s'ingérait dans le contrat de cette façon. Chose certaine, la ville s'inquiétait des pénalités financières pouvant découler de cette intervention.

On a dit que le gouvernement craignait les dépassements de coût pour justifier cette intervention. Cela est-il devenu une prophétie autoréalisatrice au bout du compte? La ville a-t-elle dû absorber de fortes pénalités financières à cause de cette ingérence?

• (1015)

M. Kent Kirkpatrick: Madame la présidente, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, je vais m'abstenir de tout commentaire sur d'éventuels résultats, mais pour revenir en arrière, je peux dire que nous avons mentionné publiquement qu'il y aurait un prix à payer, au plan financier, si le projet était repoussé au-delà de la date de signature du 5 octobre.

Les gens se demandent sans doute comment c'est possible étant donné que nous avons un contrat à prix fixe, comme nous l'avons mentionné. Certes, c'était un contrat à prix fixe, mais son report au-delà du 15 octobre aurait engendré des problèmes de logistique importants compte tenu de la saison de la construction, problèmes qui auraient imposé des pressions financières importantes au consortium assujéti aux conditions du contrat. En bout de ligne, compte tenu des changements négociés et d'autres facteurs, cela a bien sûr des conséquences tout au long de la durée du contrat.

Chose plus importante, ce qui manquait, je pense, c'est que dans ce budget de 90 millions de dollars — et c'était là le seul risque assumé par la ville dans l'ensemble du projet étant donné que nous devions nous occuper des services publics, dont les coûts étaient estimés de 40 à 50 millions de dollars pour le centre-ville —, il y avait d'importants problèmes de logistique et de saison de construction. Nous devions collaborer avec Bell Canada et avec d'autres entreprises de services publics pour assurer les déplacements des services publics selon l'ordre nécessaire pour permettre au consortium d'entrer en scène et d'amorcer les travaux de construction selon l'échéancier que ce dernier avait prévu.

Si l'on avait repoussé la réinstallation des services publics, cela aurait pu avoir une incidence considérable sur l'ensemble du projet et certaines des parties pour lesquelles la ville n'assumait pas le risque. C'est de cette éventualité qu'il était question dans les notes de service de M. Chartrand et dans d'autres discussions en octobre au sujet des répercussions financières, des dépassements de coût possibles si la décision d'aller de l'avant avec le projet était retardée sensiblement.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Warkentin.

M. Chris Warkentin (Peace River, PCC): Merci beaucoup.

J'aimerais poursuivre la discussion sur la question des dépassements de coût advenant un report du contrat au-delà de la date du 15 octobre. Certains médias ont avancé le chiffre de 65 millions de dollars. Mais, monsieur Chartrand, quelques semaines avant le déclenchement de la campagne électorale, le 11 octobre, vous avez fait un exposé devant le conseil de la ville d'Ottawa dans lequel vous avez dit que si la décision était repoussée pour permettre au nouveau conseil de se prononcer, le risque assumé par la ville serait minime.

Autrement dit, la ville ne courait pas vraiment le risque de se voir imposer une pénalité de 65 millions de dollars si la décision était repoussée dans l'attente de l'élection d'un nouveau conseil. Votre témoignage a été clair. Vous avez parlé d'un risque très minime. Je voudrais que vous nous disiez ce qui vous permettait de donner dans votre témoignage l'assurance que le risque serait minime.

M. Réjean Chartrand: Il y a eu énormément de discussions au sujet de ce risque, évalué entre 65 et 80 millions, advenant que le contrat ne soit pas exécuté avant la date limite...

M. Chris Warkentin: Et quand vous dites « date limite », parlez-vous du 15 décembre ou du 15 octobre?

M. Réjean Chartrand: Le 15 octobre était la date à laquelle nous nous étions engagés envers la partie contractante à obtenir toutes les approbations. Comme nous l'avons déjà expliqué, nous avons négocié une marge de manoeuvre pour en finir avec la paperasse, si je puis dire, pour ce qui est de l'entente de contribution et de l'acquisition des terrains, surtout pour l'acquisition des terrains, et le conseil aurait pu y renoncer.

M. Chris Warkentin: Spécifiquement, le fait que le Conseil du Trésor ait reporté le projet a permis à la ville de bénéficier de ces semaines supplémentaires pour prendre une décision et s'assurer de l'adhésion du nouveau conseil. C'est ainsi que je comprends les choses. On a donc donné à la ville ce temps de réflexion et la possibilité aux citoyens d'Ottawa d'avoir leur mot à dire.

Monsieur Kirkpatrick, vous avez parlé du vote du 6 décembre. Pourriez-vous nous parler du résultat de la décision du 14 décembre. Je crois savoir qu'en vertu du vote qui a eu lieu ce jour-là, le conseil a décidé d'annuler le projet. Est-ce exact?

M. Kent Kirkpatrick: Le 14, il a été décidé de ne pas poursuivre le bouclage financier nécessaire à la mise en oeuvre du contrat. Essentiellement, cette décision était fondée sur le fait qu'à ce jour, la ville n'avait signé qu'une seule entente de contribution avec un gouvernement clé. Il s'agissait de l'entente avec le gouvernement provincial. En l'absence d'une entente de contribution signée de la part du gouvernement fédéral, la ville ne pouvait courir le risque de finaliser ce contrat.

• (1020)

M. Chris Warkentin: Donc, le conseil de ville a effectivement torpillé le projet le 14 décembre.

Il y a une différence entre des pénalités et des dépassements de coût. Ce sont deux choses différentes. À la lumière des témoignages fournis jusqu'ici, si la décision avait été repoussée jusqu'au 15 décembre, quelles auraient été les pénalités? Quelque 65 millions?

M. Kent Kirkpatrick: Non, le contrat ne prévoyait pas de pénalités. Nous parlions uniquement des dépassements de coût possibles.

M. Chris Warkentin: D'accord. Il n'y aurait donc pas eu de pénalités si l'on avait attendu que le nouveau conseil de ville rende sa décision.

Je demande peut-être des renseignements confidentiels au sujet du contrat...

M. Kent Kirkpatrick: Non. Le contrat ne prévoyait pas de pénalités en ce sens. Les chiffres que nous avons cités précédemment s'appliquaient aux dépassements de coût, aux pressions financières potentielles à la fois pour le consortium et pour la ville.

M. Chris Warkentin: Je crois savoir qu'à l'origine, au moment de la conception du projet, on envisageait qu'il coûterait 500 millions de dollars. Est-ce exact? Quel était le coût estimé à l'origine?

M. Kent Kirkpatrick: Madame la présidente, par votre entremise, il faudrait que je sache à quelle date se réfère l'honorable député. Comme M. Chartrand l'a mentionné, la planification du projet s'est étalée sur de nombreuses années et des estimations conceptuelles ont été faites à maintes reprises tout au long du processus. Comme M. Chartrand l'a mentionné tout à l'heure, les dernières prévisions budgétaires approuvées par le conseil à l'égard du projet s'établissaient à 730 millions de dollars, ce qui était très près du prix final du contrat de base du train léger qui a été recommandé au conseil.

M. Chris Warkentin: Pour ce qui est du contrat, comme il est encore secret...

La présidente: Monsieur Warkentin, vos cinq minutes sont écoulées, et j'ai été très stricte avec tout le monde.

Nous allons passer à M. Holland.

M. Mark Holland: Merci, madame la présidente.

Nous savons qu'en fait, le commissaire à la protection de la vie privée n'a jamais été invité à se prononcer sur cette question. Et nous venons tout juste d'apprendre que le commissaire à l'éthique n'a parlé à aucun des acteurs clés dans cette affaire. Et troisièmement, si le comité des comptes publics a renvoyé cette affaire à notre comité, c'est parce que c'est le comité compétent pour s'en occuper.

Qui plus est, M. Moore a convenu qu'il s'agissait en fait d'une décision politique. C'était de l'ingérence politique. À partir de là, nous avons le choix entre deux conclusions. La première, c'est d'accepter l'explication de M. Baird qu'il s'agissait d'un beau gâchis. Mais en l'occurrence, le projet en question avait été lauréat national du Conseil canadien des marchés publics. Il avait été approuvé par sept ministères fédéraux sous l'égide du gouvernement actuel. Il avait été approuvé par le président du Conseil du Trésor lui-même et par le Conseil du Trésor. Il avait été approuvé par le gouvernement provincial. Nous pouvons donc accepter cette conclusion, qui est très difficile à avaler compte tenu de ce qui précède, ou nous pouvons conclure que M. Baird voulait s'ingérer dans les élections municipales.

Voilà les questions que je pose. Je les pose ici. Je les pose à l'extérieur de la Chambre aussi. Je les pose au comité et à l'extérieur du comité car ce sont des questions importantes.

Monsieur Kirkpatrick, le 6 décembre 2006, le conseil nouvellement élu de la ville d'Ottawa a appuyé par un vote l'entente de contribution du gouvernement fédéral à l'appui de l'exécution du contrat du train léger. Pourriez-vous nous expliquer certains détails entourant cette décision? Vous avez confirmé que le Conseil du Trésor avait décidé de ne pas signer l'entente de contribution conclue avant l'échéance du 14 décembre 2006, ce qui a amené la ville à mettre fin à son contrat avec la société Siemens-PCL/Dufferin.

M. Kent Kirkpatrick: Par votre entremise, madame la présidente, le libellé de la résolution adoptée jette la lumière sur la décision qu'a prise le conseil le 6 décembre. C'était une résolution multipartite. La première partie, comme je l'ai dit, concernait le respect de la condition imposée par le Conseil du Trésor pour le projet existant ainsi que la nécessité d'obtenir un accord de contribution du gouvernement fédéral et ainsi à réaffirmer le soutien au projet de train léger nord-sud. C'était la teneur de la première partie de la résolution.

Ensuite, on ajoutait dans la résolution que la ville souhaitait apporter des changements, soit l'expansion de la partie centre-ville du projet. La motion ordonnait au maire et à moi-même de négocier avec le consortium des changements et les ajustements au prix du contrat en raison de l'expansion du projet. On m'intimait aussi l'ordre de négocier l'approbation des gouvernements fédéral et provincial en vertu des termes de l'entente de contribution existante, qui stipulait spécifiquement que tout changement d'envergure devait obtenir l'approbation des gouvernements fédéral et provincial et ne pouvait être mis en oeuvre unilatéralement par la ville. Le conseil était au courant de cela lorsqu'il a adopté la première partie de la résolution qui visait à réitérer son engagement envers le projet de train léger nord-sud en vertu de l'entente de contribution existante.

Autrement dit, le conseil a pris la décision d'approuver le projet, sans amendement, et d'énoncer ensuite son intention de demander au consortium d'ajouter un coût raisonnable au projet pour des changements et de chercher ensuite à obtenir l'approbation des gouvernements fédéral et provincial pour lesdits changements. En cela, il reconnaissait qu'il appartenait aux gouvernements fédéral et provincial de décider, de façon indépendante, d'accepter cela ou non.

• (1025)

M. Wayne Wouters: Madame la présidente, puis-je intervenir de nouveau pour apporter une précision?

Comme je l'ai mentionné, la décision du Conseil du Trésor autorisait le ministre à conclure une entente de contribution. Il appartenait donc au ministre des Transports de prendre une décision concernant l'envergure du projet et de déterminer s'il avait changé radicalement avant de lui donner le feu vert. Le Conseil du Trésor avait donc décidé d'habiliter le ministre des Transports à aller de l'avant.

M. Mark Holland: Monsieur Kirkpatrick, pouvez-vous confirmer que l'Ontario a en fait signé l'entente de contribution le 14 décembre 2006, et ce, parce qu'il ne s'agissait pas d'un nouveau projet?

Pour que tout soit clair, j'essaie d'établir que le projet de train léger serait allé de l'avant si le ministre Baird avait honoré sa parole lorsqu'il a dit que le vote du nouveau conseil élu était tout ce dont avait besoin le gouvernement fédéral pour signer l'accord de contribution.

M. Kent Kirkpatrick: Madame la présidente, par votre entremise, comme M. Wouters vient de le dire, c'est à ce moment-là que le ministre Cannon a décidé d'exécuter l'entente de contribution conformément à l'autorité que lui avait conférée le Conseil du Trésor.

M. Mark Holland: Ma question s'adresse à M. Wouters. Si la décision appartenait au ministre Cannon, le 16 décembre 2006, à ce moment-là, pourquoi le président du Conseil du Trésor a-t-il écrit cette lettre?

M. Wayne Wouters: Pardon?

M. Mark Holland: Si la décision appartenait au ministre Cannon, pourquoi le 12 décembre 2006, le président du Conseil du Trésor, M. Baird, a-t-il écrit cette lettre?

M. Wayne Wouters: Je ne peux pas vous donner d'explication au sujet de cette lettre. Tout ce que je peux dire, c'est que le gouvernement décide souvent quel ministre sera le porte-parole du gouvernement, et c'est souvent le ministre régional qui se charge de cela.

The Chair: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Albrecht.

M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC): Merci, madame la présidente.

Je voudrais simplement lire un document aux fins du compte rendu et ensuite, s'il me reste assez de temps, je poserai une question.

Il y a eu de multiples questions aujourd'hui au sujet de la lettre du commissaire à l'éthique. Je veux simplement lire une lettre adressée à l'honorable Navdeep Bains, en date du 22 novembre :

Monsieur,

J'ai bien reçu vos lettres des 18 et 31 octobre 2006 et j'ai réfléchi à votre demande de faire enquête sur la conduite de l'honorable John Baird, président du Conseil du Trésor, qui aurait divulgué abusivement certains renseignements aux médias concernant le projet de train léger nord-sud de la ville d'Ottawa.

Il ajoute :

Les parties du Code régissant la conduite des titulaires de charges publiques interdisent au titulaire d'une charge publique de promouvoir de façon inappropriée ses propres intérêts privés ou ceux d'une autre personne. L'information que vous avez fournie pour étayer vos allégations qualifie l'intérêt du ministre Baird d'« intérêt politique ». Bien que les circonstances d'une affaire puissent nous amener à conclure que l'intérêt politique d'un particulier est aussi un intérêt privé, par exemple, un ministre participant à une course de direction, cela n'est pas toujours vrai. En l'occurrence, à tout le moins sur la foi des renseignements que vous fournissez, je ne peux conclure qu'il y a des motifs raisonnables de croire que le ministre Baird a fait, de façon inappropriée, la promotion de ses intérêts privés ou de ceux d'une autre personne.

[...]

Sur la base des renseignements que vous avez fournis pour étayer votre demande d'enquête, je ne peux conclure, pour des motifs raisonnables, que le Code régissant la conduite des titulaires de charges publiques s'applique aux allégations contenues dans vos lettres. En conséquence, soyez avisé qu'aucun examen des événements en question ne sera entrepris.

Veuillez accepter mes salutations cordiales.

Bernard J. Shapiro, commissaire à l'éthique.

Je pense que cela établit clairement que le commissaire à l'éthique a bel et bien examiné le dossier.

Par ailleurs, je voudrais revenir un instant sur la question des pénalités. Il me semble qu'à un moment donné, en octobre, des pressions ont été exercées par le conseil, ou par le maire précédent, sur le gouvernement fédéral pour qu'il signe à la mi-octobre, faute de quoi des pénalités seraient appliquées. Mais par la suite, M. Chartrand a apporté une rectification, dans sa déclaration indiquant que le risque était minime, précisant qu'en fait, les prix demeureraient en vigueur jusqu'au 14 décembre.

Monsieur Kirkpatrick, vous avez indiqué que la prolongation de 60 jours n'était pas l'objet de la disposition qui existait. C'est peut-être vrai ou peut-être pas, mais il est difficile pour nous, au point où nous en sommes maintenant, de déterminer quelle était vraiment l'intention. Le fait est que cela figurait bel et bien dans la clause en question.

Il me semble étrange qu'un conseil, dont les membres savaient pertinemment que des élections municipales étaient imminentes et connaissaient même la date de ces élections, et la compagnie

pressentie pour réaliser le train léger d'Ottawa, qui était également tout à fait au courant des élections municipales imminentes, n'aient pas fait plus attention en précisant davantage ces prolongations possibles, compte tenu des élections qui s'en venaient. Je trouve difficile à comprendre que ces deux groupes, compte tenu de leur expertise et de leur connaissance du processus municipal, n'aient pas en fait verrouillé cette porte de façon plus sûre si telle n'était pas leur intention.

• (1030)

M. Kent Kirkpatrick: Merci, madame la présidente. Pourrais-je avoir confirmation qu'il s'agit bien d'une question.

M. Harold Albrecht: Je voudrais obtenir de vous confirmation que vous saviez et que le conseil savait pertinemment qu'il y aurait des élections, et qu'un créneau s'est effectivement ouvert au moment des élections.

M. Kent Kirkpatrick: Madame la présidente, bien sûr, les cadres supérieurs de la ville et les membres du conseil savaient que des élections étaient imminentes.

Comme nous avons participé aux négociations, je peux vous dire quelle était l'intention de ces clauses. C'est exactement ce que j'ai dit tout à l'heure. Il s'agissait de se ménager une marge de manoeuvre pour faire place à tout problème de procédure durant le montage financier. Les éléments les plus importants à cet égard étaient les accords de contribution des deux paliers supérieurs de gouvernement, pour obtenir l'engagement contractuel quant aux 400 millions de dollars.

Pourquoi les autorités municipales et le consortium ne s'inquiétaient-ils pas de cette disposition et de la possibilité de prolongation et de répercussions, dans le contexte des élections municipales? Je dirais que cela ne nous est jamais venu à l'esprit, parce que, comme nous l'avons dit tout à l'heure, la question était de savoir si nous avions rempli toutes les conditions des paliers supérieurs de gouvernement pour obtenir l'approbation de ce projet, et nous l'avions fait. Et, comme je pense maintenant l'avoir déjà dit plusieurs fois, il n'était pas prévu, et cela nous a pris par surprise, que la décision prise par le conseil en exercice, qui avait fait de ce projet une composante prioritaire de la politique des transports de notre ville et qui avait pris des dispositions pour le réaliser et qui avait pris la décision d'octroyer le contrat dans le cadre du processus d'acquisition, que cette décision, dis-je, puisse jamais être reconsidérée par un autre conseil municipal.

Je peux vous dire que cette éventualité n'avait jamais été prise en compte dans l'élaboration du contrat. Par conséquent, je persiste à dire très clairement que l'intention de ces clauses du contrat n'était pas de permettre un délai pendant lequel cette décision pourrait être reconsidérée après des élections municipales. Le but était de nous donner la marge de manoeuvre voulue pour assurer le montage financier, en conformité de l'intention et des obligations de ce contrat.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Folco.

[Français]

Mme Raymonde Folco: Merci, madame la présidente.

[Traduction]

Le ministre Baird a déclaré qu'on lui avait menti après avoir lu le contrat au sujet de la date de fermeture. Je vais demander à M. Wouters si c'était l'opinion du Conseil du Trésor, qu'on lui avait menti.

M. Wayne Wouters: Je répète que je ne peux pas évoquer toute discussion ou délibération du comité du Cabinet qu'est le Conseil du Trésor. Le seul...

Mme Raymonde Folco: Merci. Je pensais que vous vouliez poursuivre.

Pourrais-je demander à M. Kirkpatrick s'il avait le sentiment qu'on avait menti à la ville d'Ottawa?

M. Kent Kirkpatrick: Madame la présidente, je ne suis pas sûr de comprendre la question. Qu'on avait menti à la ville d'Ottawa?

Mme Raymonde Folco: Oui, que la ville d'Ottawa avait été trompée, si l'on ne veut pas employer le mot « mentir », quant aux dates de fermeture.

• (1035)

M. Kent Kirkpatrick: Non, madame la présidente. Je suis d'avis que la ville d'Ottawa a toujours fait preuve de franchise dans tout ce que ses représentants ont dit au sujet des échéances prévues au contrat, de l'intention de ces échéances et de toute possibilité de prolongation.

M. Wayne Wouters: Pour donner de plus amples précisions, je peux dire qu'après avoir examiné le contrat, le Secrétariat du Conseil du Trésor en est arrivé à la conclusion qu'il n'y avait pas de pénalités, qu'aucun coût ne serait ajouté si la signature du contrat était retardée jusqu'au 15 décembre, et qu'il n'y avait donc aucune pénalité additionnelle prévue dans le contrat comme tel. Telle était l'évaluation que nous avons faite du contrat, au secrétariat, après en avoir pris connaissance.

Mme Raymonde Folco: J'ai une autre question à vous poser, monsieur Wouters. Quel est le statut actuel de la somme de 200 millions de dollars à même le budget du FCIS pour la ville d'Ottawa? Cet argent est-il encore lié au protocole d'entente signé en 2005 par les trois paliers de gouvernement?

M. Wayne Wouters: Je ne peux pas entrer dans les détails là-dessus, madame la présidente. Je sais que les 200 millions de dollars sont toujours disponibles pour des projets dans la ville d'Ottawa, mais quant au lien avec le protocole d'entente, je ne peux vraiment pas vous en parler. Le ministre des Transports ou le ministère des Transports aurait des détails là-dessus, ou peut-être que la ville d'Ottawa pourrait vous fournir ce renseignement.

Mme Raymonde Folco: Pourrais-je poser une question supplémentaire à M. Kirkpatrick, s'il vous plaît?

M. Kent Kirkpatrick: Comme M. Wouters l'a dit, je pourrais ajouter une observation. Ce protocole d'entente pour le projet de TLR nord-sud est venu à échéance le 31 décembre 2006.

Mme Raymonde Folco: En 2006. Merci.

La somme de 30 millions de dollars pour le pont Strandherd, annoncée le 26 novembre 2007 par le secrétaire parlementaire du Conseil du Trésor Pierre Poilievre, au nom du gouvernement fédéral, est-elle admissible à ce programme, monsieur Wouters?

M. Wayne Wouters: Là encore, je ne suis pas au courant de ce projet, madame la présidente. Je ne peux pas vous dire si ce projet serait admissible au financement aux termes du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

Mme Raymonde Folco: Monsieur Kirkpatrick.

M. Kent Kirkpatrick: Encore là, madame la présidente, je peux seulement vous dire qu'à l'occasion de récentes discussions, des cadres supérieurs de Transports Canada nous ont fait savoir que les 200 millions de dollars sont toujours disponibles pour des demandes émanant de la ville d'Ottawa, sous réserve d'une réduction de

30 millions ou 35 millions de dollars pour le pont Strandherd-Armstrong.

Mme Raymonde Folco: Madame la présidente, je voudrais céder le temps qui me reste à mon collègue M. Holland.

La présidente: Oui, il reste une minute, monsieur Holland.

M. Mark Holland: Nous avons discuté tout à l'heure du fait qu'une copie du contrat a été remise au ministre Baird et seulement à lui. En fait, nous savons qu'il agissait sans avoir consulté le Conseil du Trésor. Le document lui a été remis à condition qu'il le garde secret, mais il n'a pas respecté cette condition. Ce qui m'amène à la question suivante. Quand il a révélé la teneur du contrat, il a ajouté le même jour que la date de fermeture du contrat pourrait être retardée jusqu'au 15 décembre 2006, et je cite « sans aucune pénalité, sans aucun coût ». C'était dans la fuite qu'il a communiqué aux médias. Je me demande s'il a fait là une déclaration inexacte.

Monsieur Kirkpatrick, est-ce que M. Baird a fait à ce moment-là une déclaration exacte?

M. Kent Kirkpatrick: Un instant, je vous prie, madame la présidente.

Je suis désolé, madame la présidente, mais après avoir consulté mon avocat ici présent, je préfère ne pas répondre à cette question. Cela pourrait avoir une incidence sur nos futures transactions.

M. Mark Holland: Je reviens à M. Wouters et je vous demande de confirmer que vous n'avez pas été avisé au préalable que le ministre Baird avait l'intention de communiquer des parties de ce contrat aux médias locaux. Je vous demanderais de simplement confirmer que vous n'étiez pas au courant de cela.

M. Wayne Wouters: Non.

La présidente: Merci, monsieur Holland.

Monsieur Brown.

M. Patrick Brown (Barrie, PCC): Merci, madame Marleau.

M. Holland soutient que la décision du gouvernement fédéral d'approuver le financement et d'accorder un délai pour permettre au nouveau conseil de se prononcer sur la question constitue de l'ingérence politique. Comme on l'a dit, le gouvernement de l'Ontario a envoyé une lettre à la ville d'Ottawa trois jours avant les élections municipales pour dire que les fonds provinciaux seraient reconsidérés si le projet était modifié. La lettre a été communiquée à l'ensemble de la presse par l'ancien maire.

Maintenant, étant donné que les trois autres candidats à la mairie proposaient tous d'importants changements au projet, à l'exception du maire sortant, et étant donné que le conseiller du maire pour la campagne est le frère du premier ministre provincial, à vos yeux, est-ce que le geste posé par le gouvernement provincial constitue de l'ingérence politique? Je pose la question parce que le journal *The Ottawa Citizen* a déclaré ceci au sujet de la décision du gouvernement provincial :

La déclaration de M. McGuinty renforce le message énoncé dans une lettre envoyée par Carol Layton, sous-ministre du renouvellement de l'infrastructure provinciale, au directeur de la ville d'Ottawa Kent Kirkpatrick. La lettre a été envoyée la semaine dernière, au moment où l'ancien maire Bob Chiarelli redoublait d'efforts pour gagner les élections après que les sondages eurent révélé que ses appuis étaient en baisse.

Je demande encore une fois si c'était de l'ingérence politique de la part du gouvernement provincial.

•(1040)

M. Kent Kirkpatrick: Madame la présidente, par votre entremise et à l'adresse du député, je ne crois pas que ce soit à moi de déterminer si c'était de l'ingérence politique, pas plus qu'il me revient de déterminer si l'affaire dont votre comité est saisi était de l'ingérence politique.

M. Patrick Brown: Monsieur Wouters, à votre avis, est-ce de l'ingérence de la part du gouvernement provincial?

M. Wayne Wouters: Je ne vais pas commenter les mesures prises ou les positions adoptées par un autre gouvernement.

M. Patrick Brown: Je trouve bizarre toute cette série de questions, alors que nous discutons d'une affaire qui concerne Ottawa. J'ai siégé au conseil municipal de Barrie pendant cinq ans et je sais que M. Holland a été membre du conseil de sa ville, et si quelqu'un se mêlait d'un dossier local, nous serions déçus de constater de l'ingérence. C'est donc curieux de voir un député fédéral de Toronto se mêler d'une affaire qui intéresse Ottawa. J'espère que nous pouvons tourner la page et cesser de gaspiller le précieux temps du gouvernement et nous consacrer plutôt à l'une des nombreuses questions dont nous devons nous occuper au comité des opérations gouvernementales.

Je ne pense pas que nous ayons été productifs et, malheureusement, j'estime que la séance d'aujourd'hui a été tout à fait partisane et que nous nous sommes éloignés des affaires dont notre comité doit s'occuper. Mais s'il reste du temps, monsieur Moore, avez-vous d'autres questions?

M. James Moore: Nous reste-t-il du temps?

C'est une bonne chose que nous ayons limité cette affaire à une seule séance du comité, parce qu'elle se défait rapidement et qu'il ne reste plus grand-chose.

Vos interventions ont été impressionnantes, mais avec M. Holland, on dirait que ce qui se dit au comité n'a pas grande importance puisqu'il continue de lancer des allégations. Nous pouvons essayer de les défendre, mais je vais me contenter de répéter les quatre éléments clés, qui ont d'ailleurs été réitérés ici même par les témoins encore et encore. Le commissaire à l'éthique a dit que le ministre Baird n'a absolument rien fait d'irrégulier dans cette affaire. Le Secrétariat du Conseil du Trésor a dit que toutes les règles ont été suivies et qu'il n'y a pas eu le moindre comportement déplacé. Le conseil municipal nouvellement élu et les représentants d'Ottawa ont eu leur mot à dire et leur point de vue a été respecté dans cette affaire.

L'argent qui avait été engagé pour le train léger demeure disponible pour un autre projet qui pourra être présenté. Toutes les règles ont été respectées; tout a été fait selon les règles. Je suppose que M. Holland a encore deux ou trois minutes pour continuer son expédition de pêche, mais c'est un fait qu'il ne s'est absolument rien passé d'irrégulier dans cette affaire, et le député a fendu l'air et a été retiré au bâton.

La présidente: Je sais que ce sujet suscite beaucoup d'intérêt, et je suis au bas de la liste des intervenants, mais s'il y en a d'autres qui veulent poser des questions, je vais répartir le temps de façon équilibrée.

M. Angus, Mme Bourgeois et ensuite M. Holland.

Monsieur Angus.

M. Charlie Angus: Merci.

Je vais faire un retour en arrière, au 10 octobre 2006, et je cite une note de service adressée par les fonctionnaires municipaux au maire et au conseil:

Premièrement, je dois dire que je regrette que M. Baird n'ait pas abordé directement avec la ville ces questions sur les dispositions du contrat relatives au 15 décembre, mais qu'il ait plutôt choisi de s'adresser aux médias.

On ajoute que s'il avait communiqué avec la ville, on lui aurait expliqué les problèmes quant à son interprétation du contrat. Je lis plus loin:

D'après les médias, le ministre Baird a décidé d'appliquer les dispositions sur le montage financier à un usage qui n'avait jamais été envisagé, et cette décision n'a aucun rapport avec l'examen approfondi que le Conseil du Trésor, d'après les reportages médiatiques de la semaine dernière, avait décidé d'entreprendre avant d'approuver définitivement sa contribution à ce projet.

Monsieur Wouters, pourquoi le Conseil du Trésor n'a-t-il pas pris la peine de discuter de ce contrat avec le représentant de la ville avant que votre ministre aille dire au public et aux médias ce qui figurait dans le contrat?

•(1045)

M. Wayne Wouters: En fait, madame la présidente, j'ai écrit à M. Kirkpatrick et lui ai fait part de la décision du Conseil du Trésor, y compris de notre évaluation sur la question de savoir si l'entente comportait ou non des pénalités.

M. Charlie Angus: Je ne m'intéresse pas à votre décision. Je veux savoir pourquoi vous n'en avez pas discuté avec eux avant que M. Baird ne rende tout cela public.

M. Wayne Wouters: Je répète que le Secrétariat du Conseil du Trésor n'est pas le principal promoteur du projet.

M. Charlie Angus: À l'heure actuelle, il l'est certainement. Sauf le respect que je vous dois, monsieur, il s'est ingéré dans ce projet. Ils n'ont même pas pris la peine de s'entretenir avec les gens de la ville. À ce moment-là, vous étiez le chef d'équipe pour ce projet, alors pourquoi n'en avez-vous pas discuté avec la ville avant que votre ministre n'aille révéler aux médias la teneur de ce contrat, lançant ainsi une véritable bombe à fragmentation en plein milieu de cette campagne électorale?

M. Wayne Wouters: Je n'étais pas le chef d'équipe pour ce projet.

M. Charlie Angus: Oui, apparemment vous l'étiez.

M. Wayne Wouters: Le secrétariat a un rôle très précis à jouer. J'ai expliqué quel est ce rôle. Comme je l'ai dit, le Conseil du Trésor a donné au ministre des Transports et au ministère des Transports le pouvoir de conclure le contrat.

M. Charlie Angus: Monsieur Wouters, sept ministères fédéraux ont approuvé cet accord. Le Conseil du Trésor est intervenu, a demandé à voir ce contrat, n'a pas posé de questions à la ville et a rendu le tout public. À ce moment-là, le Conseil du Trésor est devenu le meneur de jeu pour ce projet. Alors pourquoi le Conseil du Trésor n'a-t-il pas fait son propre examen et n'a-t-il pas discuté avec les représentants de la ville des questions entourant le contrat avant de rendre l'affaire publique?

M. Wayne Wouters: Je le répète, je n'ai jamais dit que le Conseil du Trésor avait demandé copie du contrat. Le président m'a dit qu'il avait une copie du contrat.

M. Charlie Angus: Excusez-moi, ce n'est donc pas le Conseil du Trésor qui en a fait la demande. Le ministre a demandé sa propre copie personnelle du contrat.

M. Wayne Wouters: Je n'ai pas dit que le Conseil du Trésor l'avait fait ou ne l'avait pas fait, parce que je ne peux pas commenter ici les délibérations du Conseil du Trésor.

M. Charlie Angus: Mais vous savez que le ministre avait un exemplaire du contrat. Vous ne dites pas si vous en aviez une copie.

M. Wayne Wouters: Je n'avais pas de copie du contrat. Je n'ai jamais vu le contrat.

M. Charlie Angus: Voilà une façon très cavalière de mener ses affaires, ne trouvez-vous pas?

M. Wayne Wouters: Le ministre a reçu copie du contrat. Nos conseillers juridiques en ont pris connaissance. À partir de cela, nous avons fait une détermination au sujet des pénalités particulières qui figurent dans le contrat et j'ai communiqué cela également à la ville dans ma lettre du 10 octobre.

M. Charlie Angus: Donc, monsieur Kirkpatrick, le Conseil du Trésor n'avait pas de copie du contrat. Le ministre John Baird avait une copie du contrat. Le ministre John Baird n'a pas pris la peine de discuter des petits détails du contrat avant de s'adresser aux médias, même si de graves questions juridiques se posaient, compte tenu du fait que votre ministère avait déjà abordé la question auprès de lui par écrit, lui disant qu'il y avait des ententes confidentielles dans cette affaire et que le gouvernement fédéral n'avait jamais auparavant rien eu à voir avec le contrat.

M. Baird n'a fait aucune tentative pour en discuter avec vous avant de s'adresser aux médias?

M. Kent Kirkpatrick: Madame la présidente, encore une fois, pour répondre à la même question, non, il n'y a eu aucun contact au cours de la période qui s'est écoulée entre le moment où nous avons remis le contrat et la date à laquelle nous avons reçu par écrit la décision de M. Wouters et entendu parler de la décision du Conseil du Trésor de la bouche du ministre Baird, par l'entremise des médias.

M. Charlie Angus: Merci.

La présidente: Nous entendrons maintenant Mme Bourgeois.

[Français]

Mme Diane Bourgeois: Madame la présidente, je veux revenir sur la position du commissaire à l'éthique. Cela me fait bien rire de voir que le commissaire à l'éthique a répondu que le ministre n'avait pas fait avancer ses propres intérêts. Vous savez qu'au départ ici, on n'a pas apprécié le mandat qu'on avait donné au commissaire à l'éthique. De plus, la réponse est vaste, elle est générale.

La présidente: Madame Bourgeois, pour juger un cas, le commissaire à l'éthique se base sur le code qui s'applique à la personne en place. M. Tardi pourrait peut-être en parler un petit peu.

M. Gregory Tardi (conseiller parlementaire (Affaires juridiques), Chambre des communes): Madame la présidente, le fait de soulever une question d'éthique implique que le commissaire à l'éthique met côte à côte la plainte et le code qu'il a, ou qu'il avait à ce moment-là, à interpréter. Je ne sais pas si on peut déduire de cela que tous les aspects d'une situation sont étudiés par le commissaire à l'éthique. Le rôle du commissaire est déterminé par la loi qui régit son mandat.

• (1050)

Mme Diane Bourgeois: Vous dites qu'on n'est pas certain que tous les aspects soient étudiés ou évalués par le commissaire à l'éthique, mais c'est peut-être aussi à cause de la demande qu'on fait au commissaire à l'éthique.

M. Gregory Tardi: En effet.

Mme Diane Bourgeois: D'une part, on ne connaît pas l'objet de la demande; je n'ai pas vu cette lettre et je n'ai pas vu la demande. D'autre part, le commissaire à l'éthique peut donner une réponse assez générale qui ne donne pas nécessairement des éléments

extrêmement précis. Dans ce cas-ci, je ne l'ai pas vue, mais selon la lettre qu'on vient de lire...

Madame la présidente, je le répète, je veux des documents traduits et écrits, parce que je suis une visuelle.

J'ai compris, monsieur, que le commissaire avait dit que le ministre n'avait pas fait avancer ses propres intérêts. Cela ne nous dit rien. Quels étaient les intérêts du ministre à ce moment-là? On n'est pas en mesure d'apprécier la situation.

Cela étant dit, je ne veux pas m'éterniser là-dessus. Je pense qu'il y a des stratégies connues en politique qui consistent d'abord à faire diversion, quand quelque chose ne fait pas notre affaire, et ensuite à faire en sorte qu'il y ait des fuites d'information dans les journaux. Ainsi, on mord avant d'être mordu. C'est ce qu'on dit au Québec: on mord avant d'être mordu.

Ici, le ministre a mordu dans la mesure où il a voulu montrer qu'il était le défenseur des intérêts du peuple alors même qu'il y avait un conflit entre son ministère, le Conseil du Trésor, et le ministère des Transports. À mon avis, c'est M. Cannon, ou le ministre des Transports du moment, qui aurait dû enlever les 200 millions de dollars à la ville, et non pas M. Baird.

Ce qui me déçoit là-dedans, messieurs, c'est qu'on veut faire endosser à la municipalité et aux membres du conseil municipal la responsabilité d'un projet avorté. Je trouve cela extrêmement malheureux. On s'est ingéré dans un dossier municipal, on a désavoué le travail de fonctionnaires municipaux qui sont censés connaître leur affaire, qui sont payés par les citoyens pour faire débloquer des projets municipaux. Ils sont au service de la municipalité et au service des citoyens. On n'a pas à s'ingérer dans les dossiers de ces gens. Je trouve cela déplorable, d'autant plus que cela s'est fait à un mauvais moment. C'est malheureux.

Merci.

La présidente: Merci, madame Bourgeois.

Mr. Holland.

[Traduction]

M. Mark Holland: Merci, madame la présidente.

Les députés d'en face, au lieu de se contenter de faire des déclarations et de lire des points de discussion qui ont été rédigés avant même la réunion dans un effort pour convaincre qu'il faudrait classer l'affaire, devraient peut-être écouter les questions que posent les députés de l'opposition et les réponses qui sont données à ces questions, parce qu'en réalité, j'en arrive à la conclusion contraire. Cette affaire me préoccupe beaucoup plus maintenant qu'avant la séance. Chose certaine, je vais demander au comité de poursuivre les audiences sur cette affaire et je vais proposer une motion en ce sens.

Pour revenir à l'argument de M. Brown, je suis d'accord avec lui. Quand j'étais au conseil municipal, cela me préoccupait énormément quand un autre niveau de gouvernement essayait de faire de l'ingérence. Je trouve cela particulièrement inquiétant en l'occurrence puisque l'objet de l'ingérence était d'essayer de changer le résultat de l'élection et l'identité de la personne élue. Si un ministre essayait d'utiliser ses pouvoirs pour influencer sur le résultat d'une élection, je conviens que je serais très inquiet.

M. James Moore: Vous n'avez aucune preuve de cela.

M. Mark Holland: À cet égard, puisque c'est justement ce que nous essayons de découvrir en l'occurrence, je veux m'adresser de nouveau à M. Wouters.

Étant donné que la ville d'Ottawa et le consortium Siemens/PCL/Dufferin citent tous les deux l'intervention du Conseil du Trésor dans le projet de TLR comme motif de leur incapacité de remplir leurs obligations contractuelles, et étant donné que Siemens, par exemple, a qualifié d'illégal la décision du ministre Baird de reporter la date de fermeture en suspendant l'approbation jusqu'à l'élection d'un nouveau conseil — je répète qu'il s'agit là d'une mesure sans précédent — et l'approbation du projet par un vote de ce nouveau conseil, et étant donné que cela « constitue une ingérence qui a lésé les intérêts financiers du plaignant », le Conseil du Trésor a-t-il évalué ce à quoi s'expose le gouvernement fédéral si jamais l'une ou l'autre des parties déposait une demande introductive d'une tierce partie?

M. Wayne Wouters: Je répète que je ne crois pas pouvoir entrer dans des détails de ce genre au sujet de la réclamation actuelle. Cela fait maintenant l'objet d'un litige devant les tribunaux et je ne veux pas faire de commentaires là-dessus.

M. Mark Holland: Mais pourriez-vous simplement dire si vous avez évalué cela, oui ou non? Je ne vous demande pas de me dire le résultat de votre réflexion. L'avez-vous évalué?

• (1055)

M. Wayne Wouters: Madame la présidente, je ne suis pas disposé à commenter quelque aspect que ce soit de ces accusations.

La présidente: Je suis d'accord avec vous, monsieur Wouters. Je ne crois pas que l'on devrait vous demander de répondre à ces questions.

M. Mark Holland: Très bien.

Peut-être, monsieur Wouters, pourriez-vous me dire qui, le cas échéant, au Conseil du Trésor, a conseillé le ministre Baird sur cette interprétation de l'article 6.1.7 relativement au report de la date de fermeture du contrat. Est-ce que vous-même ou quelqu'un d'autre l'a conseillé sur son interprétation de cela? Parce que c'est évidemment tout à fait contesté.

M. Wayne Wouters: Je répète que nous avons demandé à nos avocats, qui travaillent au ministère de la Justice, d'examiner le contrat. Ils nous ont donné leur avis et nous avons pris la décision. Vous citez un article précis et je ne vais pas faire de commentaires sur un article en particulier.

Nous avons déterminé que, bien que l'on ne précise pas le 15 décembre, si vous lisez le contrat en entier, on n'y trouve aucun coût additionnel appliqué au contrat. Maintenant, la ville a fait des observations au sujet d'autres coûts — l'indexation des coûts du projet — mais en ce qui concerne le contrat, si cette décision n'était pas prise avant le 15 décembre...

M. Mark Holland: Eh bien, monsieur Kirkpatrick, c'est un point crucial. Enfin, je veux dire, l'entente de confidentialité a été violée.

Je pourrais peut-être vous demander si l'on a demandé à la ville d'Ottawa de confirmer l'interprétation faite par le ministre Baird de l'article 6.1.7. A-t-on consulté la ville pour confirmer la teneur de cet article avant que le ministre fasse sa déclaration?

M. Kent Kirkpatrick: Par votre entremise, madame la présidente, je voudrais demander une précision: si une confirmation a été demandée par qui?

M. Mark Holland: Vous vous rappelez peut-être que le ministre Baird a dit que le contrat serait prolongé en application de l'article 6.1.7. Ma question porte sur les consultations. Il est évident que vous, ainsi que Siemens, connaissez ce contrat mieux que n'importe qui d'autre. On peut supposer que n'importe quel ministre intelligent aurait communiqué avec vous auparavant pour confirmer que l'on pouvait bel et bien invoquer un article en particulier pour prolonger le contrat.

Donc, avant qu'il déclare publiquement que l'article en question pouvait être invoqué pour prolonger le contrat, vous a-t-on consulté, vous qui aviez travaillé à ce projet pendant une longue période?

M. Kent Kirkpatrick: Madame la présidente, non. Il n'y a pas eu de consultation, comme je l'ai dit tout à l'heure, entre le moment où nous avons transmis le contrat et la date à laquelle nous avons été mis au courant de la décision du Conseil du Trésor et entendu parler, par les médias, de l'interprétation du contrat faite par le ministre Baird.

M. Mark Holland: Je poserais bien cette question à Siemens, mais la compagnie n'a évidemment aucun représentant ici présent.

Je m'adresse à M. Wouters. Pouvez-vous nous dire si M. Baird a reçu un briefing au sujet de l'examen interne effectué par le Conseil du Trésor?

M. Wayne Wouters: Madame la présidente, quand le député dit « examen interne », je suppose qu'il fait allusion à l'examen du contrat qui a été remis au ministre.

Madame la présidente, oui, nous avons donné un briefing au ministre sur l'examen que nous avons effectué et la détermination que nous avons faite.

La présidente: Je pense qu'il ne nous reste plus de temps. Il est 11 heures.

Avant que vous partiez, Mme Faille a demandé à poser une brève question.

Est-ce une question qui s'adresse au comité et non pas aux témoins?

[Français]

Mme Meili Faille (Vaudreuil-Soulanges, BQ): Je vois l'heure avancer et j'aimerais que le greffier me donne quelques précisions avant qu'on termine la réunion.

Nous nous étions entendus avant le congé pour qu'on nous tienne au courant de la présence de M. Soudas jeudi prochain. J'aimerais simplement être informée de la procédure.

La présidente: Je vais demander au greffier de répondre à votre question, étant donné qu'il travaille à ce dossier.

Le greffier: J'ai tenté de joindre M. Soudas à quelques reprises, notamment hier matin et ce matin. J'ai laissé un message dans sa boîte vocale. Toutefois, je n'ai toujours pas reçu d'appel ou de courrier électronique de sa part. La dernière conversation que j'ai eue avec lui date du mercredi 13 février à 12 h 41. Il m'a dit qu'il ne pouvait pas encore confirmer sa présence pour le jeudi 28 février, mais qu'il pourrait se rendre disponible si les autres témoins l'étaient. Je n'ai pas eu d'autres nouvelles depuis ce jour.

Mme Meili Faille: Lors de la dernière rencontre, nous avons dit que dans le cas où faire comparaître cette personne s'avérerait un

problème, nous procéderions de façon plus officielle. Je voudrais simplement que nous poursuivions en ce sens.

La présidente: Merci, madame Faille.

[Traduction]

Je remercie beaucoup nos témoins d'être venus. Je pense que nous avons jeté un peu de lumière sur certains éléments de cette affaire. Je vous souhaite une bonne journée.

La séance est levée.

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

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

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

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

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

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

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