



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des comptes publics

PACP • NUMÉRO 053 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 30 mars 2015

—
Président

M. David Christopherson

Comité permanent des comptes publics

Le lundi 30 mars 2015

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD)): Je déclare ouverte la séance n° 53 du Comité permanent des comptes publics.

Chers collègues, j'ai quelques points à aborder avant que nous ne commençons nos travaux. Tout d'abord, mon whip m'a informé du fait que, vers 15 h 52, la sonnerie de 30 minutes retentira afin d'annoncer la tenue d'un vote, et cette information a été confirmée par la greffière. M. Albas m'a demandé de lui indiquer combien de temps exigera la partie de la réunion consacrée aux exposés. Avant la période de questions, nous entendrons deux témoins, l'un pendant 10 minutes — et je fournirai des explications à ce sujet dans quelques instants —, et l'autre — il s'agit évidemment du représentant du Bureau du vérificateur général — pendant cinq minutes.

Je vous laisserai le soin de décider si nous poursuivons nos travaux pendant la totalité ou une partie de la sonnerie d'appel ou si nous suspendrons la séance à ce moment-là. Je demande aux membres du comité de me dire comment ils souhaitent procéder.

Madame Sgro.

L'hon. Judy Sgro (York-Ouest, Lib.): Monsieur le président, s'il s'agit d'une sonnerie d'appel de 30 minutes et qu'elle commence à retentir à 15 h 52, comme nous nous trouvons tout près de la Chambre, nous pourrions assurément poursuivre nos travaux jusqu'à 16 h 15 ou 16 h 12 environ. Nous recevons aujourd'hui des témoins très importants, et cette façon de procéder nous permettra d'éviter de perdre trop de temps.

Le président: Une proposition vient d'être formulée quant à la manière dont nous devrions procéder.

Monsieur Albas.

M. Dan Albas (Okanagan—Coquihalla, PCC): Merci, monsieur le président.

Je crains que nous n'interrompions quelqu'un pendant qu'il a la parole ou quelque chose du genre. Par conséquent, j'aimerais que nous entendions simplement les représentants du Bureau du vérificateur général et quelques fonctionnaires, que nous allions ensuite voter, puis que nous revenions ici pour que les membres de tous les partis puissent poser une série de questions. Cela me semble raisonnable. Nous verrons ce qu'en pensent les autres membres du comité.

Le président: Monsieur Allen.

M. Malcolm Allen (Welland, NPD): Je pense que nous devons éviter d'interrompre quelqu'un au beau milieu d'une phrase. Ainsi, je crois que nous pourrions utiliser de façon appropriée une partie du temps où se fait entendre la sonnerie de façon à ce que la personne qui a la parole puisse terminer son tour. Nous pourrions ensuite sortir

de la salle. Si tout le monde est d'accord avec cela, je suppose que nous pourrions utiliser une partie des 30 minutes.

Nous devons éviter de nous trouver dans une situation où nous dirions à quelqu'un: « Il est exactement 16 h 12, de sorte qu'il vous reste deux minutes. Vous poursuivrez plus tard, à notre retour de la Chambre. » Je ne pense pas nécessairement que cela fonctionnerait. Nous pourrions poursuivre jusqu'à 16 h 14 s'il le faut, ou simplement ne pas entreprendre un tour avant cette heure.

Le président: Voici ce que je pense. Tout le monde semble assez disposé à tenter de trouver une solution convenable pour tous. Je propose donc que nous entendions à tout le moins les exposés. Nous verrons à quelle heure cela nous mène, et je vous demanderai alors de nouveau ce que vous souhaitez faire. Il est probable que, à ce moment-là, la solution à proposer relève de l'évidence.

Est-ce que cela convient à tout le monde?

Des voix: Oui.

Le président: Très bien. Voilà pour le déroulement de la réunion.

Par ailleurs, j'aimerais demander aux membres du comité d'accueillir très chaleureusement une délégation étrangère composée de collègues vietnamiens, y compris le sous-vérificateur général du Vietnam. Souhaitons-leur la plus cordiale des bienvenues au Canada.

Des voix: Bravo!

Le président: Nous vous remercions de prendre le temps de nous rendre visite. Nous sommes honorés de votre présence.

Après la réunion, je rencontrerai les membres de la délégation, et les membres du comité qui souhaitent participer à cette courte réunion seront les bienvenus.

Je tiens simplement à rappeler à tout le monde que, au cours de la prochaine réunion de mercredi, nous reprendrons notre étude préliminaire du chapitre 3 sur les services de santé mentale destinés aux anciens combattants du rapport de l'automne 2014 du vérificateur général.

Je suis maintenant prêt à passer aux travaux à l'ordre du jour. Notre réunion d'aujourd'hui porte sur le chapitre 5 concernant le soutien accordé à l'industrie automobile du rapport de l'automne 2014 du vérificateur général du Canada. Je ferai observer à mes collègues que nous procéderons aujourd'hui d'une façon quelque peu inhabituelle. Nous recevons trois groupes d'intervenants du gouvernement, et on m'a demandé si l'un d'entre eux pouvait se voir accorder 10 minutes pour son exposé — comme le souhaiterait chacun de ces trois groupes —, tandis que la façon normale de procéder consisterait à accorder 5 minutes à chacun d'eux, pour un total de 15 minutes.

J'ai estimé que cela ne posait pas de problème, et j'ai approuvé la requête. Par conséquent, nous procéderons de cette façon, à moins que cela ne déclenche une révolution au sein du comité. Cela dit, nous entendrons évidemment le représentant du Bureau du vérificateur général, qui nous présentera ses observations préliminaires de la manière habituelle. Nous procéderons de cette façon, sauf si quelqu'un s'y oppose.

Pardon?

• (1535)

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Il s'agit là d'une idée révolutionnaire, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Watson. Je suis heureux que vous soyez parmi nous. Vous n'êtes pas un membre régulier du comité...

M. Jeff Watson: Merci.

Le président: ... fort heureusement.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Nous allons maintenant entendre le représentant du Bureau du vérificateur général, à savoir M. Berthelette, que nous connaissons tous très bien.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur. Vous avez la parole.

[Français]

M. Jerome Berthelette (vérificateur général adjoint, Bureau du vérificateur général du Canada): Merci, monsieur le président.

Je remercie le comité de nous donner l'occasion de discuter du chapitre 5, qui est intitulé « Le soutien accordé à l'industrie automobile ». Celui-ci se retrouve dans notre rapport de l'automne 2014. Je suis accompagné de Richard Domingue, le directeur principal qui était chargé de l'audit.

La récession économique mondiale de 2008 a eu un effet négatif sur la production automobile au pays et sur les emplois dans ce secteur. Les ventes d'automobiles ont beaucoup chuté aux États-Unis et au Canada. Certaines sociétés, dont Chrysler et General Motors, ne dégagent plus de revenus suffisants pour financer leurs activités.

En décembre 2008, les gouvernements du Canada et de l'Ontario ont suivi l'exemple du gouvernement américain et ont offert une aide financière à Chrysler Canada et à GM Canada. Au total, le gouvernement fédéral a fourni une aide financière de 9 milliards de dollars pour la restructuration des deux sociétés mères et de leurs filiales canadiennes.

[Traduction]

Nous avons examiné la manière dont Industrie Canada, le ministère des Finances du Canada et Exportation et développement Canada avaient géré cette aide financière. L'aide accordée pour la restructuration comportait des opérations complexes, un degré élevé d'incertitude et des délais serrés. Ces circonstances ont eu une incidence sur ce qu'Industrie Canada pouvait faire pour gérer l'aide fournie.

[Français]

Nous avons tout de même conclu qu'Industrie Canada, le ministère des Finances du Canada et Exportation et développement Canada avaient géré l'aide financière accordée au secteur de l'automobile de manière à contribuer à la viabilité des sociétés et à la compétitivité du secteur au Canada, et ce, à court et à moyen terme.

[Traduction]

Industrie Canada a évalué de façon appropriée les perspectives de redressement de Chrysler et de GM, ce qui a aidé le gouvernement à décider s'il devait participer au financement de la restructuration de ces sociétés. Cependant, Industrie Canada disposait de peu d'information sur les concessions devant être faites par les travailleurs syndiqués et les autres parties prenantes et sur les passifs de GM Canada au titre des régimes de retraite. À cause de ce manque d'information, il a été difficile pour le ministère de comprendre l'incidence de l'aide consentie sur la viabilité à long terme des sociétés.

Les informations d'Industrie Canada sur l'utilisation des fonds étaient limitées à des catégories générales. Par exemple, Industrie Canada possédait peu d'informations sur l'utilisation réelle d'un prêt de 2,8 milliards de dollars accordé par le gouvernement à GM Canada pour financer des dépenses en immobilisations, des réclamations en vertu des garanties et d'autres besoins généraux de la société. Cependant, le ministère a assuré un suivi adéquat à l'égard des engagements en matière de production des sociétés au Canada.

[Français]

Monsieur le président, nous avons aussi constaté qu'aucun rapport global d'information sur l'aide apportée à la restructuration n'avait été présenté au Parlement. Après avoir examiné les informations mises à la disposition du public, nous avons constaté qu'il était impossible d'avoir une vue d'ensemble de l'aide accordée, de son incidence sur la viabilité des sociétés, des sommes recouvrées et des pertes enregistrées.

[Traduction]

En 2008, le gouvernement fédéral a lancé le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile. Le fonds vise à appuyer les entreprises du secteur dans leurs travaux de recherche et développement stratégique de grande envergure axés sur le développement de véhicules innovateurs, plus écologiques et plus économes en carburant. De plus, le gouvernement s'attend à ce que le fonds favorise la compétitivité du secteur de l'automobile canadien.

Nous avons examiné la manière dont Industrie Canada avait géré ce programme. Dans l'ensemble, nous avons constaté que l'évaluation effectuée par Industrie Canada de chaque proposition de projet était conforme aux modalités du fonds, mais, à notre avis, son cadre d'évaluation des risques est plus exhaustif que nécessaire. Le ministère pourrait donc rationaliser son analyse des risques, étant donné que les bénéficiaires assument tous les risques techniques ainsi que la plupart des risques financiers liés aux projets.

• (1540)

[Français]

Industrie Canada dispose de l'information adéquate provenant des rapports d'étape et des visites sur place pour surveiller la progression de chaque projet.

Nous avons toutefois constaté qu'Industrie Canada n'avait pas encore utilisé cette information pour déterminer si le programme atteignait ses objectifs.

[Traduction]

Industrie Canada a souscrit à nos recommandations et a établi des échéances pour leur mise en oeuvre. En décembre dernier, le ministère a respecté l'une de ses échéances en publiant un rapport intitulé *Rapport sommaire sur le soutien accordé par le Canada dans le cadre de la restructuration de General Motors et de Chrysler en 2009*.

[Français]

Monsieur le président, je termine ainsi ma déclaration d'ouverture. Nous serons heureux de répondre aux questions des membres du comité.

Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: C'est très bien.

[Français]

Merci beaucoup.

[Traduction]

Je vais maintenant céder la parole à M. Jennings, sous-ministre adjoint, Secteur de l'industrie, du ministère de l'Industrie. Monsieur Jennings, je vous demanderais de présenter non seulement votre délégation, mais aussi toutes les personnes qui sont ici présentes, au nom de qui vous vous exprimez aujourd'hui.

Vous me semblez un peu perplexe. Vous n'êtes pas prêt à les présenter? Si vous préférez, ils peuvent le faire eux-mêmes.

M. Philip Jennings (sous-ministre adjoint, Secteur de l'industrie, ministère de l'Industrie): Je ne connais pas le titre de Miguel.

Le président: Vous êtes préoccupé par les titres? Voici ce qu'on apprend à ce sujet en politique: dans le cadre d'un événement public réunissant des policiers ou des militaires, si vous n'êtes pas certain du titre d'une personne, employez toujours un titre d'un grade bien supérieur à celui que vous supposez être le bon. Ne faites jamais une estimation conservatrice. Accordez à la personne un titre pompeux et vous vous tirerez d'affaire.

Sur ce, monsieur, je vous cède la parole.

M. Philip Jennings: C'est parfait.

Je suis accompagné de Charles Vincent, directeur principal du groupe sur l'automobile du Secteur de l'industrie d'Industrie Canada; de Richard Botham, sous-ministre adjoint du ministère des Finances; et de Miguel Simard, chef adjoint des services financiers d'Exportation et développement Canada.

Le président: Excellent.

M. Philip Jennings: Cela dit, je vous remercie, monsieur le président et membres du comité, de me donner l'occasion de vous présenter un bref aperçu de la réaction d'Industrie Canada au rapport de l'automne 2014 du vérificateur général du Canada sur l'aide à la restructuration fournie à General Motors et à Chrysler durant la crise économique de 2009 et le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile.

Comme vous le savez, le secteur canadien de l'automobile est vigoureux. Il génère chaque année une valeur ajoutée de 17 milliards de dollars, soit 10 % du PIB du secteur de la fabrication. Notre industrie comporte 730 fournisseurs à l'appui de ses 11 chaînes de montage et ses 3 usines de fabrication de moteurs, et elle emploie environ 117 000 Canadiens de façon directe et à peu près 377 000 autres de façon indirecte. En fait, en 2014, l'Ontario était la première administration de fabrication d'automobiles en importance en Amérique du Nord — à ce titre, elle devançait même le Michigan.

Par ailleurs, notre secteur est axé sur les exportations. Une proportion de 90 % des véhicules fabriqués au Canada sont vendus à l'étranger, et la vaste majorité d'entre eux le sont aux États-Unis. La proximité des États-Unis — l'un des débouchés les plus profitables du secteur — constitue l'un des avantages concurrentiels dont nous

tirons parti. Notre industrie automobile fait véritablement partie d'un marché nord-américain intégré.

Industrie Canada est toujours intéressée à entendre des points de vue et des idées qui l'aideront à soutenir le secteur canadien de l'automobile et à contribuer à sa croissance. Nous espérons n'être jamais de nouveau aux prises avec une crise comme celle de 2009, mais nous voulons tirer des leçons de ce qui s'est passé et prendre continuellement des mesures afin d'être mieux préparés à une telle éventualité et à y réagir plus efficacement. Dans cette optique, nous accueillons positivement les quatre recommandations du vérificateur général. En fait, Industrie Canada a déjà donné suite à deux d'entre elles, et prévoit faire de même à l'égard des deux autres en temps opportun. Je reviendrai là-dessus plus tard durant mon exposé.

Monsieur le président, comme vous le savez, la fin de 2008 et le début de 2009 ont été marqués par une incertitude et une instabilité extrêmes. À ce moment-là, les conditions du crédit s'étaient resserrées, les consommateurs s'étaient mis à réduire et à reporter leurs dépenses, et partout dans le monde, les économies semblaient se diriger vers une récession ou étaient déjà en récession. L'industrie de l'automobile a pu constater par elle-même les effets de la décision des consommateurs de remettre à plus tard les dépenses majeures. En 2009, aux États-Unis, les ventes ont chuté, passant de 17 millions à un peu plus de 10 millions de véhicules par année.

Cette diminution des ventes a placé toutes les entreprises du secteur dans une situation financière qui commençait à être désespérée, et particulièrement déplorable dans le cas de GM et de Chrysler, lesquelles ne disposaient pas d'un accès au capital semblable aux autres. En novembre 2008, GM a annoncé que, à moins de recevoir des fonds du gouvernement, de procéder à une fusion ou de vendre des actifs, elle se retrouverait à court de liquidités vers la mi-2009. Aucune institution de crédit n'était en mesure d'aider GM ou Chrysler.

Au Canada, même si les ventes n'ont pas connu une chute aussi draconienne, les assembleurs ont subi des contrecoups des événements survenus aux États-Unis, vu que près de 90 % des voitures fabriquées ici sont exportées là-bas. Les filiales canadiennes ont été directement touchées par les difficultés de leurs sociétés mères. La possibilité que GM et Chrysler mettent fin à leurs activités canadiennes dans le cadre d'une restructuration était réelle.

GM et Chrysler étaient les deux principaux fabricants d'automobiles au Canada et le sont toujours — leur production représente plus de 55 % de la production totale. La survie de nombreux fournisseurs canadiens dépendait des contrats qu'ils avaient conclus avec GM et Chrysler; les problèmes de ces sociétés risquaient d'entraîner la disparition de ces fournisseurs, ce qui aurait créé des problèmes pour les autres fabricants de matériel automobile d'origine.

Cela aurait provoqué l'effondrement de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement de l'industrie automobile du Canada. L'interdépendance des intervenants de notre chaîne d'approvisionnement et de nos assembleurs et les solides liens qui les unissent ont été la principale motivation qui a mené le gouvernement à prendre des mesures afin d'aider GM et Chrysler au Canada, lesquelles devaient être protégées contre les répercussions des événements survenus aux États-Unis, non seulement pour leur propre bien, mais également pour le bien de l'ensemble du secteur des fournisseurs et, pour celui de toute l'industrie automobile du Canada.

Monsieur le président, comme le vérificateur général l'a conclu, le gouvernement du Canada a fait ce qu'il devait faire, à savoir prendre des mesures pour empêcher l'effondrement brutal du secteur canadien de l'automobile et assurer sa viabilité.

Le temps pressait. On disposait de très peu de temps pour trouver une solution viable aux problèmes de GM et de Chrysler. Les deux sociétés se trouvaient dans une situation financière désastreuse, et Chrysler devait trouver un acheteur. À partir du moment où, à la fin de 2008, la crise a débuté et GM a présenté des plans très généraux de restructuration au Congrès des États-Unis, les gouvernements disposaient de moins d'un mois pour prendre une décision quant à l'octroi d'un ensemble initial de prêts. Là encore, après que GM a déposé des plans plus détaillés, on ne disposait que de six semaines environ pour évaluer sa viabilité à long terme.

Comme ces événements l'ont montré, la restructuration de GM et de Chrysler a eu lieu dans des circonstances particulièrement éprouvantes. Cette restructuration a exigé un effort collectif sans précédent des gouvernements du Canada, de l'Ontario et des États-Unis.

● (1545)

Charles et moi ne faisons pas partie d'Industrie Canada à l'époque de la restructuration, mais nous savons que le gouvernement fédéral a rapidement constitué une équipe d'intervention chargée du secteur de l'automobile. Cette équipe était dirigée par M. Richard Dicerni et M. Paul Boothe, qui étaient respectivement sous-ministre et sous-ministre délégué d'Industrie Canada à l'époque, de même que de mes prédécesseurs, à savoir M. Ron Parker et M. David Moloney, lesquels ont dirigé une équipe de fonctionnaires dévoués qui ont travaillé sans relâche et d'une façon peu commune à diriger l'intervention du gouvernement à l'égard de la crise. En outre, l'équipe comportait un comité directeur composé de sous-ministres d'Industrie Canada et de Finances Canada et de représentants d'Exportation et développement Canada, du Bureau du Conseil privé et des ministères des Finances et du Développement économique et du Tourisme de l'Ontario, qui ont tous joué un rôle important.

L'équipe a également pris contact avec des intervenants et des spécialistes pour s'assurer d'avoir rapidement accès aux connaissances et à l'expertise requises. Par exemple, elle a noué des relations avec KPMG et Ernst and Young afin d'accéder à de l'expertise en matière de restructuration financière des entreprises, avec Cassels Brock pour obtenir de l'information relative aux lois américaines et canadiennes en matière d'insolvabilité, et avec CSM Worldwide et Casesa Shapiro Group pour recevoir des renseignements touchant le marché de l'automobile.

Des discussions à l'externe ont été tenues avec des membres de l'industrie, y compris les assembleurs et les fournisseurs, afin de recueillir de l'information essentielle aux fins de l'évaluation et de la compréhension des risques. Le gouvernement a ensuite pris une décision responsable et des mesures décisives. Par la suite, le ministère que je représente a surveillé les deux entreprises pour s'assurer qu'elles s'acquittaient de leurs obligations au titre de l'entente et pour veiller à ce que la restructuration donne les résultats souhaités.

Monsieur le président, je suis impressionné par le travail qu'ont accompli mes prédécesseurs pour le compte de l'industrie canadienne et de ses travailleurs. Leur travail constituait le fondement de l'intervention du gouvernement, et il a porté ses fruits. En outre, il s'est révélé crucial au moment de garantir l'avenir immédiat de l'industrie automobile canadienne et de l'ensemble de l'économie. Au début de 2009, les usines de montage de GM et de Chrysler employaient directement quelque 14 000 travailleurs. À l'heure actuelle, les deux sociétés demeurent les principaux fabricants d'automobiles du Canada; elles emploient environ 19 000 Canadiens, et elles sont loin d'être les seules à profiter des avantages économiques qui découlent de leurs activités. D'après le ministère

des Finances, à peu près 52 000 emplois étaient directement ou indirectement liés à la production de GM et de Chrysler au moment de la crise. Selon une autre étude, menée par Leslie Shiell et Robin Somerville des IRPP, si aucune restructuration n'avait eu lieu, quelque 100 000 emplois auraient pu être supprimés en 2010, y compris dans le secteur des fournisseurs. L'étude indique également que, en 2009 seulement, l'économie aurait pu essayer des pertes de 23 milliards de dollars si la restructuration de GM et de Chrysler n'avait pas été menée à bien. Les mesures décisives prises par le gouvernement ont permis d'assurer du travail à des centaines de fournisseurs. Les effets de ces mesures se sont même fait ressentir dans toutes sortes de secteurs de l'économie canadienne.

À l'heure actuelle, tous les fabricants canadiens, y compris GM et Chrysler, investissent dans leurs activités. Plus particulièrement, au cours des deux dernières années, les cinq assembleurs d'automobiles du Canada ont réinvesti au pays, et les fabricants de pièces d'auto ont aussi investi dans leurs activités. Le fait que la production canadienne ait augmenté pour atteindre près de 2,4 millions de véhicules en 2014 est un autre signe de la santé du secteur, qui continuera de contribuer notablement à l'économie canadienne pendant de nombreuses années.

La valeur de ce travail a été reconnue et continue d'être reconnue par les membres de l'industrie et par des tiers, notamment les IRPP, qui ont conclu, dans le cadre de l'étude que j'ai évoquée, que l'aide à la restructuration avait été fructueuse. De surcroît, Industrie Canada a vu ses réalisations être reconnues, notamment par l'Institut d'administration publique du Canada, qui lui a remis en 2010 son prix pour gestion innovatrice. J'estime qu'il s'agit d'une remarquable histoire de réussite que nous avons réussi à écrire rapidement et efficacement de concert avec nos homologues canadiens et étrangers des secteurs public et privé. Ces mesures nous ont permis de prodiguer des conseils judicieux, et, en fin de compte, de préserver des milliers d'emplois et des centaines d'entreprises, et de garantir l'avenir de l'industrie automobile du Canada.

En ce qui a trait au Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile, je suis heureux de constater que le rapport mentionne qu'il s'agit d'un programme qui continue d'être bien administré. À de nombreux égards, ce programme en est encore à ses débuts. Il a été créé en 2008, et il a permis de financer sept projets. Les premiers projets sont tout juste en train d'être parachevés, mais l'évaluation initiale menée en 2008 nous a déjà indiqué que le programme remplissait ses objectifs à court terme. Depuis sa mise en oeuvre, il a suscité des investissements d'environ 2,8 milliards de dollars, et comme le vérificateur général l'a recommandé, nous continuerons de rendre des comptes relativement à ses objectifs à plus long terme à mesure que les projets sont menés à bien.

Monsieur le président, j'aimerais conclure mon exposé en faisant observer que tous ces événements nous ont appris énormément de choses et que les recommandations du vérificateur général ont contribué à graver ces leçons dans notre mémoire. Ces recommandations ont fait ressortir que des rapports clairs et exhaustifs sur le soutien fourni et la gestion de ce soutien aident le public à comprendre la réussite que représente l'initiative de restructuration. Afin d'accroître l'accès à cette information, nous avons publié en décembre dernier un rapport sommaire unique sur l'aide à la restructuration et les sommes recouvrées. En outre, nous nous sommes engagés à mener un examen de la gestion de l'aide à la restructuration, en mettant l'accent sur la désignation des leçons apprises. Ce travail sera mené à bien cette année.

Le vérificateur général nous a aussi recommandé d'examiner notre procédure d'évaluation des demandes d'aide soumises au Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile et d'effectuer un suivi du rendement du programme.

• (1550)

Nous avons mis à jour le cadre d'évaluation des risques du programme, et nous avons explicité la manière dont les profils de risque des demandeurs sont évalués. De plus, nous procéderons en 2017-2018 à une nouvelle évaluation du programme en vue d'établir la mesure dans laquelle il réalise ses objectifs à long terme.

Je peux dire que, comme tous les Canadiens, nous souhaitons ne jamais être confrontés une nouvelle fois à un tel problème et ne jamais avoir à mettre en pratique les leçons apprises de la crise de 2009.

Monsieur le président, membres du comité, je vous remercie. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le président: Très bien. Merci.

Chers collègues, comme les cloches n'ont pas encore sonné, je suggère que nous commençons la période de questions. Même si les cloches se mettaient à retentir, nous pourrions mener un tour complet, ce qui nous mènerait à la moitié de la sonnerie de 30 minutes. Cela pourrait être un bon moment pour prendre une pause. Là encore, voyons comment les choses se déroulent. Nous ne savons pas ce qui est en train de se passer à la Chambre. Il se pourrait même que les cloches ne sonnent pas.

Sur ce, nous allons commencer la période de questions.

Au début de la réunion, j'ai mentionné que M. Watson était parmi nous aujourd'hui. Je lui ai lancé une petite flèche, mais je lui souhaite tout de même la bienvenue. Je souhaite aussi la bienvenue à M. Carrie, de même qu'à Mme Sgro, qui est de retour parmi nous. Nous sommes enchantés de vous revoir.

Cela dit, chers collègues, nous allons commencer la période de questions par le vice-président, M. Carmichael. Vous avez la parole, monsieur.

M. John Carmichael (Don Valley-Ouest, PCC): Je vous remercie, monsieur le président, et je souhaite la bienvenue à nos témoins d'aujourd'hui. Nous nous penchons assurément sur un sujet important. Monsieur Jennings, je vous sais gré de votre exposé, dans le cadre duquel vous avez évoqué un point que j'aimerais aborder en premier lieu et à propos duquel j'aimerais aussi poser des questions à M. Berthelette, à savoir l'importance de l'industrie. J'estime que vos observations ont bien rendu compte de cette importance.

Le secteur de l'automobile demeure un élément essentiel de l'économie canadienne. L'industrie canadienne de l'automobile vient de connaître deux années où elle a battu ses propres records de vente, à savoir 1,8 million de véhicules par année au pays, ce qui dénote une reprise remarquable par rapport au point où nous étions en 2007-2008, comme vous l'avez tout répété aujourd'hui. Il est intéressant de relever que notre gouvernement s'est employé à créer les conditions favorables au moyen d'impôts peu élevés — ce qui fait du Canada un merveilleux endroit pour faire des affaires — et d'outils comme le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile, lequel a incité les fabricants à travailler davantage et mieux.

Comme on l'a entendu aujourd'hui, une société fabrique à Alliston de nouvelles voitures dont le volant est à droite destinées au marché européen grâce à l'AECC. À Oakville, Ford construit le même type de véhicules destinés à être exportés en Europe. C'est encourageant, surtout pour ceux qui ont traversé des temps difficiles.

À la section 5.2 du rapport, on trouve un assez bon résumé de l'ampleur de l'industrie et de son importance au sein de l'économie globale. Voici un extrait de la section en question:

En 2007, environ 1,5 % (21,4 milliards de dollars) du produit intérieur brut du Canada provenait de l'industrie automobile, contre environ 1,1 % (19,1 milliards de dollars) en 2013. En 2007, les constructeurs automobiles et les fournisseurs de pièces d'automobiles employaient 152 000 personnes, contre 117 000 en 2013.

Monsieur Berthelette, je ne veux pas qu'on répète tout ce qui a déjà été dit, mais j'aimerais que vous nous parliez du nombre d'emplois qui, selon vous, c'est-à-dire selon le Bureau du vérificateur général, auraient été supprimés si General Motors et Chrysler avaient cessé leur production. J'aimerais également que vous nous précisez si ce nombre englobe les emplois connexes comme ceux des concessionnaires. À l'époque, General Motors comptait 700 concessionnaires, et Chrysler, 450. J'aimerais savoir si ces emplois sont comptabilisés dans vos chiffres totaux.

Durant votre exposé, vous avez mentionné que, si GM et Chrysler avaient cessé leur production, les recettes fiscales auraient diminué, et les dépenses liées, par exemple, aux programmes sociaux, auraient augmenté. D'après vos estimations, combien cela aurait-il coûté au gouvernement fédéral?

• (1555)

M. Jerome Berthelette: Monsieur le président, nous n'avons effectué aucun travail de vérification en ce qui a trait au nombre d'emplois qui auraient été supprimés ou au montant du manque à gagner en recettes fiscales qui aurait découlé de la cessation des activités de GM et de Chrysler au Canada.

L'information dont nous disposons est celle que nous avons recueillie pendant que nous menions notre vérification. Nous avons mis l'accent sur la manière dont l'aide avait été gérée plutôt que sur ce qui se serait produit si ces entreprises avaient fait faillite. Je peux dire, comme la plupart des personnes ici présentes, surtout celles qui travaillent au sein de l'industrie, que si ces sociétés avaient déposé leur bilan, cela aurait porté un dur coup à l'économie. Il s'agit là d'une évidence, monsieur.

M. John Carmichael: Il est intéressant que le comité se réunisse pour discuter de cela aujourd'hui, alors que vient de paraître un article approfondi sur un rapport qui doit être publié — et qui, en fait, a été publié, si je ne m'abuse, vers midi par Unifor, organisme qui représente la plupart des travailleurs syndiqués de l'industrie de l'automobile — et où il est mentionné textuellement, je crois, qu'un total de 30 000 emplois auraient été supprimés au sein de la seule usine de General Motors et de quelques fournisseurs de pièces. Si l'on commence à additionner quelques-uns des chiffres qui ont été évoqués — M. Jennings a fait allusion à 100 000 emplois —, je crois que nous arriverons probablement à un nombre total de 150 000 emplois. Il s'agit d'un nombre considérable.

À la section 5.30 du rapport, le vérificateur général mentionne ce qui suit:

Malgré l'absence de plans de restructuration définitifs, Industrie Canada disposait d'information générale sur les coûts de la restructuration au Canada, le montant du financement public qui serait nécessaire et l'utilisation prévue des fonds. Le Ministère disposait aussi d'analyses limitées sur la façon dont les mesures de restructuration devaient améliorer la situation financière des filiales canadiennes, sur les concessions faites par les parties prenantes et sur la façon dont les sociétés comptaient rembourser les prêts.

Monsieur Berthelette, j'aimerais que vous nous donniez des précisions là-dessus.

De toute évidence, il y a toujours des leçons à tirer et des façons de nous améliorer. Tout cela est mentionné dans le rapport que nous examinons aujourd'hui. Cependant, il est également important que nous prenions acte d'affirmations comme celle que je viens de citer et selon laquelle « Industrie Canada disposait d'information générale ». Je me demande si vous pouvez nous en dire davantage à ce sujet. M. Jennings pourrait également intervenir là-dessus.

M. Richard Domingue (directeur principal, Bureau du vérificateur général du Canada): Monsieur le président, au moment de mener la vérification, nous avons constaté que les renseignements à l'appui du processus décisionnel lié à quelques dossiers étaient d'une ampleur plutôt limitée, de sorte que, dans le cadre du rapport, nous remettons en question la façon dont ces décisions ont été prises, vu qu'elles étaient fondées sur un nombre limité de renseignements. Nous faisons allusion, par exemple, à la décision de soutenir le régime de retraite. À notre avis, un nombre très limité de données — qu'il s'agisse d'analyses ou de documents — étaient la décision de soutenir le régime de retraite et d'y investir les sommes qui ont été investies. On peut dire la même chose à propos de la fiducie relative aux soins de santé et des concessions faites par les syndicats, les concessionnaires et les fournisseurs. Ainsi, lorsque nous avons effectué la vérification, nous avons constaté que les fonctionnaires du ministère chargés de prendre des décisions disposaient d'un nombre limité de renseignements.

• (1600)

M. John Carmichael: Vous avez parlé d'information générale... Est-ce que mon temps est écoulé?

Le président: Nous allons devoir procéder de façon rigoureuse. Votre temps est écoulé depuis 1 minute 20 secondes, mais je souhaitais accorder aux membres un temps adéquat pour le premier tour.

Nous allons passer à un autre intervenant. Comme vous pouvez le constater, chers collègues, les lumières clignent, et les cloches sonnent. Nous avons le temps de terminer un tour de questions. Je suspendrai ensuite la séance. Nous irons alors voter, puis nous reviendrons ici.

Cela dit, nous allons maintenant entendre M. Giguère. Vous avez la parole, monsieur.

[Français]

M. Alain Giguère (Marc-Aurèle-Fortin, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence parmi nous. Je souhaite également la bienvenue à la délégation du Vietnam.

Ma question s'adresse au vérificateur général adjoint.

La fonction publique a pris à cet égard une décision politique majeure de façon extrêmement rapide. L'ensemble du dossier me paraît somme toute très positif, malgré la difficulté à obtenir de l'information de la part de Chrysler et de General Motors. On a donné un très court délai à la fonction publique pour livrer la marchandise. Il était nécessaire qu'elle le fasse rapidement, c'est-à-dire avant que les deux compagnies ne fassent faillite.

L'analyse que je fais est assez positive à l'égard de notre fonction publique, qui a démontré un savoir-faire qui pourra toujours être amélioré avec l'expérience. Est-ce là une analyse erronée de ma part?

M. Jerome Berthelette: Monsieur le président, je suis d'accord avec ce que vous dites.

[Traduction]

Je vous renvoie au paragraphe 5.88, où nous énonçons notre conclusion en ces termes:

Nous avons [...] conclu qu'Industrie Canada, le ministère des Finances Canada et Exportation et développement Canada avaient géré l'aide financière accordée au secteur de l'automobile de manière à contribuer à la viabilité des sociétés et à la compétitivité du secteur [...] à court et à moyen termes.

De façon générale, tout cela a été positif.

Monsieur le président, j'aimerais faire allusion au paragraphe 5.23. Même si je viens de dire que tout cela avait été positif, nous avons constaté que du travail supplémentaire aurait pu être fait sur certaines questions à propos desquelles on disposait d'analyses et d'information limitées.

Au paragraphe 5.25, nous reconnaissons ce qui suit: « Le gouvernement fédéral a dû prendre ses décisions en ce qui a trait à une aide financière dans une période de grande incertitude et dans des délais serrés. » Nous comprenons cela. Nous estimons qu'une analyse plus poussée aurait pu être menée, qu'on aurait peut-être dû s'en remettre moins aux documents fournis par les sociétés, analyser ces documents de façon un peu plus indépendante et peut-être remettre en question ces renseignements de façon plus indépendante.

Je crois qu'un plan définitif de restructuration aurait été une bonne chose. Un document de ce genre aurait permis de regrouper tous les renseignements relatifs à la restructuration. En outre, il aurait permis au ministère et aux Canadiens d'effectuer plus facilement un suivi des mesures prises dans le cadre de la restructuration, et il aurait permis au ministère de rendre plus facilement des comptes à propos de la restructuration.

À l'annexe A, qui figure, si je ne m'abuse, à la page 28 du document, nous formulons quelques suggestions concernant les mesures que nous pourrions prendre si une situation semblable se reproduisait dans l'avenir. Nous faisons des suggestions en ce qui a trait à la planification, au suivi et aux rapports liés à des interventions de grande envergure menées par le gouvernement fédéral.

[Français]

M. Alain Giguère: Je vous remercie.

Je poserai maintenant ce qu'on appelle « la question qui tue ».

Compte tenu du fait qu'il y a eu de nombreux changements en ce qui a trait au personnel de la fonction publique, les nouveaux fonctionnaires vont-ils être en mesure d'apprendre de cette expérience?

Si jamais, dans quelques mois, par exemple après le mois d'octobre, on vous demandait de refaire l'expérience en faveur de la restructuration d'une autre industrie, une industrie de pâtes et papiers, par exemple, qui deviendrait une industrie de pâtes et papiers et de produits chimiques, seriez-vous en mesure de refaire cet excellent travail, et ce, avec une bonification et avec un peu plus de tonus?

• (1605)

M. Philip Jennings: Je vais essayer de répondre à cette question.

[Traduction]

Le vérificateur général a notamment souligné qu'il serait utile que nous procédions à un examen des leçons retenues. Nous ne l'avons pas fait de façon officielle, mais après la crise, nous nous sommes réunis avec nos partenaires — le gouvernement de l'Ontario et l'ensemble des ministères fédéraux — afin de cerner les leçons que nous avons tirées de la crise en ce qui a trait à ce qui avait fonctionné et ce qui n'avait pas bien fonctionné. À mon avis, si un prix a été reçu pour le travail accompli, c'est principalement parce qu'une foule de leçons très positives ont été tirées.

La première leçon retenue concernait la mise en commun des ressources, c'est-à-dire le fait pour les diverses organisations de collaborer et de comprendre qu'il est possible de recourir à des spécialistes dans les cas où une expertise supplémentaire est requise afin de soutenir le travail intensif requis pour respecter des délais très serrés. Comme je l'ai déjà mentionné, on a eu recours à des spécialistes des finances, mais également à des spécialistes des domaines juridique et actuariel. On a eu recours aux services d'experts de premier plan. Il s'agissait de tenter de recueillir en quelques semaines toute l'information nécessaire pour éclairer les décisions à prendre. Il s'agit là d'une importante leçon qui a été retenue.

Une autre leçon apprise concernait la collaboration et la coordination. Une décision qui était prise à un stade très précoce était communiquée à des échelons très élevés, par exemple un comité du sous-ministre, où l'on tenait des discussions quotidiennes visant à faire le suivi des activités et à soutenir la prise de décisions.

Nous avons également adopté une démarche très originale fondée sur des équipes chargées d'effectuer ce que nous appelons du travail « à domicile et à l'étranger ». Un certain nombre de séances de négociations ont été tenues à l'extérieur du Canada. Une séance très intense avec General Motors a eu lieu à New York, et une autre avec Chrysler, à Washington. Nous disposions d'équipes chevronnées aux endroits où ces négociations se déroulaient de même qu'à Ottawa. Elles se soutenaient les unes les autres au moment de tenter de veiller à ce que nous obtenions les résultats souhaités. Si le Canada et l'Ontario devaient participer à l'initiative et soutenir les entreprises, il fallait faire en sorte que les résultats désirés puissent être obtenus. Comme nous l'avons constaté, les résultats ont été très convaincants, vu que les deux entreprises sont à présent très viables et très dynamiques et qu'elles ont toutes deux recommencé à investir au Canada.

Le président: Merci.

Je vous demanderais de bien vouloir, dans la mesure du possible, répondre dorénavant de façon plus concise.

Nous pouvons passer à un troisième et dernier intervenant. Cela nous mènera à peu près à la moitié de la sonnerie d'appel. Je suspendrai ensuite la séance.

Monsieur Watson, vous avez la parole.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins qui sont parmi nous aujourd'hui. Je remercie le Bureau du vérificateur général de son rapport. La vérification menée relativement à la restructuration de GM et de Chrysler n'a porté que sur une des nombreuses mesures qui ont été prises dans des délais serrés à l'échelle du gouvernement. À mes yeux, la conclusion générale selon laquelle tout cela a été positif relève quelque peu de l'euphémisme.

J'aimerais commencer par le commencement du rapport lui-même. Si je souhaite poser ma question, c'est que la débâcle financière

survenue à l'extérieur du Canada a été précipitée par une crise du crédit. On était préoccupé, à juste titre — et je crois que M. Jennings a fait allusion à cela —, par le fait que, si nous ne participions pas à la restructuration de l'industrie automobile, les entreprises américaines auraient rapatrié aux États-Unis les activités qu'elles menaient au Canada. S'agissait-il d'une préoccupation légitime du gouvernement à ce moment-là?

M. Philip Jennings: Il ne fait aucun doute qu'il s'agissait là d'un risque et que l'une des raisons pour lesquelles il était important pour les gouvernements du Canada et de l'Ontario de participer aux pourparlers tenait au fait qu'ils devaient veiller à la protection des intérêts canadiens dans le cadre de toute initiative de restructuration des entreprises. En d'autres termes, il s'agissait de s'assurer que les activités canadiennes de GM et de Chrysler demeurent au Canada.

M. Jeff Watson: Monsieur Berthelette, dans le rapport, le vérificateur général mentionne les effets négatifs d'une crise du crédit sur l'industrie automobile. En cas de faillite des sociétés de l'industrie, nous ne disposons d'aucune solution de rechange viable. Pour des raisons exactement semblables, il n'y aurait aucun accès aux capitaux et les entreprises seraient incapables d'acheter des stocks, d'embaucher de nouveaux employés ou de faire quoi que ce soit du genre. S'agit-il là aussi d'une juste évaluation des choses?

M. Jerome Berthelette: Oui, monsieur le président. Je crois qu'il s'agit d'une juste évaluation des choses.

M. Jeff Watson: Si j'ai bien compris, et nous avons évoqué les délais extrêmement serrés... Pourriez-vous nous indiquer combien de temps exige habituellement la restructuration d'une entreprise, par exemple aux États-Unis? De toute évidence, en raison de la nature intégrée, il est question ici d'une société mère américaine. De façon générale, comment une restructuration au titre du chapitre 11 se déroule-t-elle aux États-Unis?

M. Philip Jennings: Je ne pense pas disposer d'une évaluation précise, mais d'après les informations dont je dispose, les restructurations sont généralement beaucoup plus longues que celles qui ont été menées pour GM et Chrysler.

M. Jeff Watson: Selon HG.org aux États-Unis, une faillite en vertu du chapitre 11 peut s'étaler sur 20 ans, voire davantage dans les cas où on effectue un suivi des objectifs de la restructuration. Le délai entre la faillite du 1^{er} juin et l'annonce en décembre 2008 de la participation des États-Unis est remarquablement court. Pourtant, je constate, monsieur Jennings que deux prix ont été reçus, à savoir la médaille d'argent pour la gestion innovatrice de l'Institut d'administration publique du Canada en 2010, et le Prix d'excellence de la fonction publique en 2009. Est-ce exact?

● (1610)

M. Philip Jennings: C'est exact.

M. Jeff Watson: Bien.

Si j'ai bien compris les conclusions du rapport en ce qui a trait à la gestion du dossier qui nous occupe, Industrie Canada a fait un bon travail pour ce qui est de l'évaluation des perspectives de redressement de l'entreprise, comme il est mentionné au paragraphe 5.24 de la page 7; le ministère a effectué un suivi de l'aide à la restructuration, selon la page 12; il a assuré un suivi à l'égard des engagements en matière de production, d'après la page 14; et il a recouvré les fonds, comme il est mentionné à la page 14.

Quant aux critiques, si j'en ai compris la teneur, elles ont trait non pas à l'absence d'une diligence raisonnable, mais au degré d'exhaustivité de cette diligence raisonnable. Est-il juste de dire cela, monsieur Berthelette?

M. Jerome Berthelette: Je crois qu'il s'agit d'une juste interprétation des choses. Les critiques formulées à notre endroit concernaient la quantité d'efforts déployés aux fins des analyses.

M. Jeff Watson: Je constate que la rédaction de ce chapitre du rapport du vérificateur général a été parachevée en septembre 2014. Est-ce exact? Si je ne m'abuse, c'est ce qui est inscrit à l'endos.

M. Jerome Berthelette: Oui.

M. Jeff Watson: À l'époque, on a indiqué qu'aucun rapport public n'était disponible en ce qui a trait au sauvetage. Ce rapport a-t-il été rédigé, monsieur Jennings?

M. Philip Jennings: Il a été rédigé, et on peut le consulter sur notre site Web depuis décembre 2014.

M. Jeff Watson: Vous avez dit qu'aucun examen des leçons retenues n'avait été effectué. Si j'ai bien compris, cet examen est en cours. Quand prévoit-on le terminer?

M. Philip Jennings: D'ici la fin de l'année.

M. Jeff Watson: D'accord.

En ce qui concerne le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile — lequel, en passant, a permis en 2008 de sauver l'usine de fabrication de moteurs d'Essex, à Windsor, ce qui constitue également quelque chose de très positif —, je constate que le rapport du vérificateur général indique que des évaluations des risques ont été menées. Je crois que c'est la première fois que je lis que la diligence raisonnable exercée était peut-être un peu trop exhaustive. Nous en prendrons acte.

Le vérificateur général mentionne que le risque lié au projet et le profil de risque de son promoteur n'avaient pas été pris en considération dans le cadre de l'évaluation des risques. Ces facteurs sont-ils dorénavant pris en compte, monsieur Jennings?

M. Philip Jennings: Je tiens à préciser que le ministère utilise, comme il l'a toujours fait, une démarche axée sur les risques au moment d'évaluer les projets. Comme il est mentionné dans le rapport, nous n'avons pas convenablement rendu compte de cette démarche. Des renseignements explicites à son sujet ont été ajoutés à nos documents en octobre dernier.

M. Jeff Watson: Le fonds a énormément...

Le président: Je suis désolé, monsieur Watson. Le temps est écoulé. Merci.

J'ai remarqué que vous aviez tenté de vous exprimer de façon un peu plus concise. Cela est très utile, et je vous en sais gré.

Chers collègues, je vais maintenant suspendre la séance. Je vous demanderais de revenir ici le plus rapidement possible après le vote de manière à ce que nous puissions reprendre nos travaux.

La séance est suspendue.

•(1610) _____ (Pause) _____

•(1640)

Le président: Le Comité permanent des comptes publics reprend ses travaux.

Chers collègues, vous vous rappellerez que, au moment où j'ai suspendu la séance, nous avons entendu trois des intervenants dont le nom figure sur la liste. Nous allons maintenant passer au quatrième intervenant, à savoir M. Allen. Vous avez la parole.

M. Malcolm Allen: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à vous tous d'être parmi nous.

Monsieur Berthelette, à la page 13 de la version française du rapport du vérificateur général, plus précisément aux paragraphes 5.45, 5.46 et 5.47, il est question d'une partie des sommes qui ont été allouées. Le rapport fournit des renseignements très généraux à propos du prêt de 2,8 milliards de dollars qui a été accordé pour financer des dépenses en immobilisations, des réclamations en vertu des garanties et d'autres besoins généraux de la société. Il fait également état du prêt de 4 milliards de dollars, dont une somme de 1 milliard de dollars a été affectée au régime de retraite de GM.

Ce prêt semble soulever une préoccupation, dans la mesure où, comme vous l'avez mentionné, il avait été alloué aux fins du régime de retraite, mais il semble avoir été versé dans une fiducie ou un autre type de compte apparemment géré par la société mère, laquelle est, dans les faits, une société établie aux États-Unis.

Pourriez-vous m'expliquer ce que vous avez découvert à ce sujet, plus précisément à propos de l'absence de surveillance et de contrôle, si je peux employer ces termes? Je ne sais si vous serez en mesure de le faire, mais j'aimerais que vous nous disiez ce qui s'est passé avec ce milliard de dollars et que vous nous parliez du contrôle ou de l'absence de contrôle sur ce montant.

M. Jerome Berthelette: Monsieur le président, au paragraphe 5.46, nous mentionnons que la somme de 4 milliards de dollars avait été mise en réserve dans un compte de garantie bloqué; de cette somme, 3 milliards de dollars ont été utilisés aux fins du régime de pension de GM Canada, et 1 milliard de dollars devait avoir été versé à GM Canada. Une fois que ce milliard de dollars a été payé par GM Canada, GM a pu toucher 3 des 4 milliards de dollars alloués à la réduction de ses passifs au titre de ses régimes de retraite. Le milliard de dollars restant a été versé au siège social de GM, la société mère établie aux États-Unis.

Nous faisons dans ce paragraphe une observation que nous avons formulée à deux ou trois occasions dans ce chapitre, à savoir que nous ne connaissons pas précisément la manière dont l'argent allait être utilisé. Cela nous ramène à une chose que nous mentionnons, je crois, un peu plus tôt dans le chapitre, à savoir le fait qu'un plan global de restructuration nous aurait aidés à comprendre comment la société mère allait utiliser ce milliard de dollars au moment où nous devons nous pencher sur la gestion de cette somme.

Il ne fait aucun doute que la somme a été versée à la société et qu'elle a été utilisée par cette société. Toutefois, nous ne disposons pas d'information précise en ce qui a trait, par exemple, à la façon dont la société mère a utilisé cette somme et à la façon dont cette somme a contribué à la viabilité à long terme des filiales canadiennes. Nous avons besoin de quelques renseignements supplémentaires sur des questions de ce genre.

M. Malcolm Allen: Je vous remercie, monsieur Berthelette.

Cela nous ramène à une observation que M. Watson, je crois, a formulée à propos du fait qu'une véritable crise de liquidités sévissait à l'époque sur les marchés. Je pense que tout le monde s'entend là-dessus. Nous étions aux prises avec une crise, et l'argent se faisait rare — il était difficile à trouver. L'argent des contribuables canadiens a été investi dans un plan de restructuration, dont 1 milliard de dollars ont été alloués au siège social d'une société américaine. Bien entendu, pour ceux d'entre nous... Quatre membres du comité sont des représentants du secteur de l'automobile ou sont liés d'une façon ou d'une autre à ce secteur, à savoir, M. Watson, M. Carrie, M. Carmichael, et moi-même, qui représentais des travailleurs.

En ma qualité d'ex-chef des TCA ayant participé aux négociations, je sais trop bien que chaque partie au sein d'une société négocie et lutte contre les autres. Si les liquidités se retrouvent entre les mains de la société mère de GM... et nous ne savons pas ce qui s'est passé avec ces sommes — il se peut très bien qu'elles aient été investies. Je formule des hypothèses; je ne vous demande pas de faire la même chose. Il se peut qu'on ait investi dans une usine du sud des États-Unis qui s'en prend à l'usine de transmissions de St. Catharines que je représente. Nous ne le savons pas.

Comme l'argent se faisait rare, il est possible qu'une partie de la somme qui se trouvait dans un compte de garantie bloqué ait été utilisée pour s'attaquer à ce que nous considérons ici comme une entreprise viable que nous tentions de renflouer à l'époque. Il s'agit là d'une hypothèse.

Monsieur Berthelette, comme vous l'avez souligné, je suppose que nous aurions dû le savoir, et je pense que ce qu'Industrie Canada affirme, monsieur Jennings, c'est que, dans l'avenir, nous trouverons des informations qui nous permettront de savoir comment l'argent est utilisé. Je pense que c'est ce que vous affirmez dans votre plan d'action. Est-ce exact?

M. Philip Jennings: Il faudrait peut-être que je fournisse des précisions.

Le plan de restructuration que nous avons élaboré en partenariat avec le Trésor américain visait à garantir la viabilité de l'ensemble de l'entreprise, et, à la faveur de cette initiative, à assurer la viabilité et la compétitivité de la filiale canadienne, c'est-à-dire, bien entendu, des activités de l'entreprise au Canada.

●(1645)

M. Malcolm Allen: Monsieur Jennings, je vois où vous voulez en venir, mais je dispose d'un temps limité, et je sais comment on doit s'y prendre pour écoulé du temps — je suis payé pour faire cela. Ma question portait sur la reddition de comptes, et non la viabilité de l'ensemble de l'entreprise, comme vous l'avez dit.

Le problème tient au fait qu'il s'agit d'argent canadien qui servait à examiner une entreprise canadienne dans laquelle nous avions acheté des actions. En fin de compte, nous avons acheté des actions d'une entreprise canadienne puisqu'il s'agit d'une entreprise distincte. Je peux vous assurer que cette société veille depuis très longtemps à nous faire savoir qu'elle est distincte de sa société mère. Il s'agit peut-être d'une multinationale, mais elle ne se comporte pas comme telle au Canada. Ici, elle affirme être une entreprise distincte. Le vice-président du comité, M. Carmichael, qui est assis au bout de la table et qui connaît très bien le secteur des concessionnaires, affirmera qu'ils vous disent ce que vous faites ou ne faites pas ces temps-ci, mais il parlera évidemment en son propre nom.

M. John Carmichael: Sur ce, monsieur Allen je vais vous interrompre puisque votre temps est écoulé.

Merci, messieurs.

Monsieur Carrie, vous avez la parole.

M. Colin Carrie (Oshawa, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à tous vous remercier d'être ici aujourd'hui.

Comme on l'a dit, je ne suis pas un membre régulier du comité. Je suis le député d'Oshawa, où GM Canada est établie. Je dois souligner que l'industrie automobile revêt une très grande importance non seulement pour moi, mais également pour ma circonscription et mes électeurs, lesquels s'inquiètent pour leurs emplois, leur régime de retraite et leur avenir.

Monsieur Jennings, au début de votre exposé, vous avez affirmé que, grâce aux mesures qu'il a prises, notre gouvernement avait non seulement sauvé des emplois dans ma collectivité d'Oshawa, mais aussi sauvé l'ensemble de l'industrie automobile du Canada. J'aimerais que vous nous en disiez davantage à propos de ce qui se serait passé si le gouvernement avait choisi de ne pas collaborer avec le secteur de l'automobile au cours de cette période difficile.

M. Philip Jennings: Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, la participation du gouvernement à la restructuration générale de GM et Chrysler était nécessaire afin de protéger le secteur automobile canadien dans son ensemble.

Étant donné que la majeure partie de la production est exportée aux É.-U., les événements qui se sont déroulés au sud de la frontière ont touché les producteurs automobiles canadiens et les fournisseurs canadiens de pièces pour véhicules. Simplement pour mettre les choses en perspective, la production annuelle de GM, des mois avant le pire de la crise, était de 150 000 unités. Ce nombre est passé à 49 000; simplement pour vous donner une idée de l'importance de la baisse. Pour ce qui est de Chrysler, la production est passée de 143 000 à 30 000 unités. Il s'agit d'une baisse d'environ deux tiers de la production dans le cas de GM, et d'une baisse d'environ 80 % dans le cas de Chrysler.

Évidemment, au bout du compte, une diminution aussi marquée au chapitre de la production menace réellement la rentabilité des activités. Pendant que ces entreprises cherchaient à se restructurer, le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Ontario voulaient s'assurer que nous étions à la table de négociations afin que toutes les entreprises restructurées conservent, pour l'essentiel, leurs activités canadiennes.

Dans le cadre des négociations avec ces entreprises, nous avons protégé ces intérêts. Même si je ne peux pas parler en détail des ententes conclues puisqu'il s'agit de renseignements commerciaux confidentiels, les entreprises ont pris des engagements au chapitre de la production, et des engagements au chapitre des dépenses en immobilisations au Canada ainsi qu'au chapitre de la recherche et du développement au Canada.

La dernière chose que je vais dire et dont il est aussi important de tenir compte, c'est le fait que la rentabilité des entreprises était importante non pas uniquement pour ces entreprises et pour les fournisseurs qui, de toute évidence, dépendent d'elles, mais aussi pour les autres fabricants qui n'ont pas reçu d'argent directement.

Je vais simplement vous mentionner deux courtes citations. Durant la crise, Toyota a essentiellement dit que sa crainte principale provenait des fournisseurs: « et si la chaîne d'approvisionnement s'écroule... cela pourrait aussi forcer l'arrêt de la production dans les usines de Toyota. »

De plus, Alan Mulally, le PDG de Ford, a dit, en 2012: « Si GM et Chrysler avaient plongé en chute libre, ils auraient pu causer la chute libre de la base d'approvisionnement en entier. »

M. Colin Carrie: Vous savez quoi? Vous méritez d'être félicité pour les mesures que vous avez prises.

Une fois encore, par contre, ce qui m'inquiète, c'est que bon nombre de mes électeurs sont très préoccupés par l'idée d'aller de l'avant. Je crois qu'il pourrait être important de parler un peu du caractère concurrentiel au sein des administrations à l'avenir, de comparer le Canada et les autres administrations. Parce que c'est génial que nous ayons été en mesure de sauver cette empreinte, mais la question, actuellement, et pour l'avenir, est de savoir comment le Canada peut conserver ces emplois et attirer des investissements futurs d'entreprises comme GM et d'autres fabricants d'automobiles.

Je sais que le gouvernement a alloué plus de un milliard de dollars au Fonds d'innovation pour le secteur automobile. Je me demandais, une fois encore, monsieur Jennings, si vous pouviez nous donner un exemple, peut-être, de la façon dont les fonds ont attiré des investissements supplémentaires au Canada.

J'ai aussi une question. Si on compare les gouvernements fédéraux canadien et américain... savez-vous s'il existe un programme équivalent au sein du gouvernement fédéral américain?

M. Philip Jennings: Je crois que je vais répondre à la dernière question en premier; il n'y a pas d'équivalent fédéral du Fonds d'innovation pour le secteur automobile aux É.-U. Là-bas, le soutien visant à attirer des investissements dans le secteur automobile a été mis en place à l'échelle des États. Il s'agit habituellement d'une combinaison de subventions directes, d'abattements d'impôt, de terres et d'infrastructures, ainsi que de soutien au chapitre de la formation.

En ce qui a trait au secteur automobile, j'imagine que la première chose à remarquer est le fait que l'industrie a continué de croître. Comme je l'ai mentionné, les cinq fabricants, ainsi que les fournisseurs, ont investi au Canada, mais cette situation n'est pas exempte d'enjeux concurrentiels. Au bout du compte, il s'agit d'un secteur où de nombreuses administrations tentent d'attirer ce genre d'investissements.

Il pourrait être utile de passer en revue ce que nous estimons être la proposition de valeur que représente le Canada aux yeux des investisseurs. Le Fonds d'innovation pour le secteur automobile, comme vous l'avez fait remarquer, a jusqu'à maintenant alloué des milliards de dollars à ce programme. L'ensemble du fonds n'a pas été investi jusqu'à maintenant, mais les sommes qui ont été investies à ce jour ont suscité environ 2,8 milliards de dollars d'investissements dans le secteur privé, y compris du gouvernement de l'Ontario. Nous profitons aussi d'un certain nombre de programmes qui soutiennent la recherche et le développement dans le secteur de l'automobile. Je nommerai simplement quelques organisations à l'échelle fédérale: le Conseil national de recherches et le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie. Ils fournissent du soutien en matière de recherche et développement, ainsi qu'un crédit d'impôt plus généreux dont profitent aussi un certain nombre de secteurs en vertu du crédit d'impôt pour la recherche scientifique et le développement expérimental.

Une autre chose que je souhaiterais aussi souligner, c'est le climat d'investissement. Il comporte de faibles taux d'imposition des sociétés, qui ont été qualifiés d'attractifs par de nombreuses entreprises du secteur, et une main-d'oeuvre qui continue de produire des véhicules de haute qualité grâce à ses compétences élevées.

À ce sujet, je vais peut-être simplement mentionner que J. D. Power, qui est l'une des principales entreprises qui évaluent la qualité... Le tiers des prix qui ont été remis l'ont été à des usines au Canada, ce qui est une proportion bien plus élevée que notre proportion de la production.

Une dernière chose, peut-être, rapidement...

• (1650)

Le président: C'est une très longue réponse. Veuillez conclure rapidement.

M. Philip Jennings: J'aimerais simplement ajouter que, sur le plan réglementaire, ainsi qu'au chapitre des exportations, ce sont deux secteurs dans lesquels le Canada s'est amélioré et est devenu un endroit de plus en plus attirant pour les investisseurs.

Le président: Merci.

Nous passons à Mme Sgro.

Madame, c'est à vous.

L'hon. Judy Sgro: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci beaucoup à vous tous d'être ici. Je dois dire que si j'écoute mes collègues de l'autre côté, tout est merveilleux, vous avez fait un excellent travail, et ainsi de suite. Eh bien, si c'était le cas, aucun d'entre vous ne serait ici à témoigner devant le Comité des comptes publics. De toute évidence, certains problèmes doivent être réglés.

Je souhaite aussi réitérer mon appui, ainsi que l'appui de l'ensemble de mes collègues, envers l'industrie automobile. Nous comprenons l'importance de cette industrie, non seulement pour l'Ontario, mais pour l'ensemble du Canada. Nous subissons tous une énorme pression à ce moment-là, autant l'opposition que le gouvernement, afin d'aider à sauver cette industrie.

Je ne critique pas le fait que nous ayons sauvé l'industrie, ou, du moins, je crois que nous l'avons sauvée. Ce matin, des reportages dans le *Globe and Mail* parlaient de la fermeture des usines d'Oshawa et des conséquences de ces fermetures. Je suis certaine que — une fois encore, je parle en notre nom à tous — nous ne voulons pas que cela arrive. Quand le gouvernement s'engage à faire un sauvetage de 9 milliards de dollars... ma déception à ce sujet tient au fait que, oui, vous n'aviez pas assez d'information et tout, et tout, mais nous vous faisons confiance afin que vous vous assuriez que tout fonctionne. Toutes les dispositions doivent être prises. Il s'agit d'un investissement de 9 milliards de dollars, et nous voulons qu'il soit fructueux. Clairement, la pression exercée sur le ministère pour qu'il approuve cette somme et qu'il aille de l'avant une fois que le Parlement l'a approuvée était sans doute très importante, mais, de toute évidence, vous preniez des décisions sans avoir suffisamment d'information.

N'auriez-vous pas pu attendre d'avoir davantage d'information, même si l'engagement était pris et que l'argent était disponible, et l'allouer plus lentement pendant que vous obteniez l'information dont vous aviez besoin pour être capable de justifier vos décisions? Au bout du compte, le Parlement est responsable de chaque sou qui est dépensé, mais vous êtes aussi responsable. N'auriez-vous pas pu obtenir davantage d'information durant le processus?

• (1655)

M. Philip Jennings: Je vais tenter de répondre à cette question.

Ce que j'ai déjà répété, c'est que nous travaillions dans des délais extrêmement serrés qui étaient essentiellement dus au fait que les entreprises aux États-Unis s'étaient placées sous la protection de la loi sur les faillites, et nous devions vraiment nous restructurer, dans des délais très courts, pour déterminer comment ces entreprises allaient sortir de la faillite.

Les gouvernements du Canada et de l'Ontario ont décidé qu'il était important de s'assurer que nos intérêts étaient protégés dans le cadre de ces audiences, en ce qui a trait à la façon dont elles allaient se restructurer. Nous avons exigé que les entreprises fournissent des plans de restructuration qui établissent clairement ce dont elles avaient besoin pour être rentables, et pour être rentables non seulement aux États-Unis, mais aussi au Canada.

Un certain nombre de lacunes ont été cernées dans les premiers plans de restructuration élaborés, et elles ont été mises en lumière dans le rapport du vérificateur général. Dans tous les cas, pour tous les éléments qui ont été jugés insuffisants, nous avons reçu suffisamment d'information pour prendre une décision éclairée afin de participer à la restructuration.

L'autre chose qui est importante pour notre présence à la table, c'est le fait que l'un des intérêts clés qui sont ressortis de la restructuration, c'est que le Canada ne serait pas touché de façon disproportionnée par l'entité restructurée. Nous avons obtenu des engagements de Chrysler et de GM au chapitre de leur empreinte et des dépenses en immobilisations, ainsi qu'au chapitre de la recherche et du développement au Canada.

L'hon. Judy Sgro: Certainement, c'est le genre de choses dont ils nous assuraient de façon continue, mais il s'agit simplement de savoir qui surveille les fonds une fois qu'ils ont été approuvés.

Selon les commentaires du vérificateur général, vous n'avez toujours pas utilisé l'information de façon suffisante afin de déterminer si le programme atteint les objectifs ou non. Comment prévoyez-vous améliorer ce point en particulier?

M. Philip Jennings: Je peux dire, au sujet du Fonds d'innovation pour le secteur automobile, qu'en 2012 nous avons évalué le programme. L'évaluation a montré que le programme atteignait ses objectifs à court et moyen termes, mais il était trop tôt pour dire s'il allait atteindre ses objectifs à long terme.

Nous nous sommes engagés à effectuer une évaluation quand nous aurons l'impression d'avoir suffisamment d'information pour connaître les impacts à long terme du programme. Une évaluation est prévue pour 2017 afin que nous puissions voir si le programme atteint tous ses objectifs à court, moyen et long termes.

L'hon. Judy Sgro: C'est dans très longtemps.

Le président: Monsieur Carmichael.

M. John Carmichael: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir aux questions que j'ai posées précédemment à M. Berthelette et à M. Domingue. Très brièvement, au paragraphe 5.30 du rapport, vous dites: « Industrie Canada disposait d'information générale sur le coût de la restructuration au Canada, le montant du financement public qui serait nécessaire et l'utilisation prévue des fonds. »

Monsieur Domingue, nous nous sommes un peu éloignés du sujet au moment de répondre à la question. Je me demande si vous pouvez simplement me répondre par oui ou non. Êtes-vous toujours en accord avec cet énoncé?

M. Richard Domingue: Nous sommes toujours d'accord pour dire que le ministère disposait d'analyses limitées sur l'information.

M. John Carmichael: Il disposait d'information générale.

M. Richard Domingue: Oui.

M. John Carmichael: Monsieur Jennings, j'aimerais simplement poursuivre dans la même veine que Mme Sgro. Nous étions en pleine crise en 2007-2009, et quelqu'un a dû faire en sorte que cela arrive, et, clairement, il s'agit de vous, messieurs.

Aux paragraphes 5.48, 5.49 et 5.50, le vérificateur général explique qu'en échange de l'aide financière, Chrysler Canada s'est engagée à produire un volume donné de véhicules et que General Motors Canada s'est engagée à atteindre des cibles pour la production de véhicules, de moteurs et de transmissions; ensuite, on énumère ces engagements.

Pourriez-vous, monsieur Jennings, vous ou l'un de vos collègues, élaborer un peu plus, aussi brièvement que possible, ou, comme le dit le président, « de façon aussi concise que possible », sur l'affirmation selon laquelle vous avez assuré un suivi adéquat à l'égard de ces engagements, ainsi que sur les progrès actuels de GM au chapitre de ses engagements?

M. Philip Jennings: Malheureusement, la plupart des détails relatifs aux engagements sont confidentiels sur le plan commercial. Toutefois, les engagements qui ont été pris visaient vraiment à ancrer ces entreprises et leurs activités au Canada.

Comme je l'ai dit à quelques reprises maintenant, les engagements de GM et de Chrysler touchaient la production, les dépenses en immobilisations et la recherche et le développement.

Pour répondre à votre question plus précisément au sujet de General Motors, General Motors a l'obligation de rendre des comptes sur ses engagements. Chaque année, depuis l'aide à la restructuration, ils ont non seulement respecté les objectifs qu'ils s'étaient donnés, mais ils ont en fait dépassé les engagements qu'ils avaient pris avec le Canada et l'Ontario par l'entremise de l'aide à la restructuration.

● (1700)

M. John Carmichael: Monsieur Berthelette, vu le temps qu'il nous reste, je me demandais si nous pouvions passer à la conclusion. Dans vos commentaires, aux paragraphes 5.87, 5.88 et 5.89, vous dites:

L'aide financière accordée à Chrysler et à General Motors (GM) pour leur restructuration comportait des opérations complexes, un degré élevé d'incertitude et des délais serrés pour son élaboration et sa réalisation.

Vous dites ensuite:

Nous avons tout de même conclu qu'Industrie Canada, le ministère des Finances Canada et Exportation et développement Canada avaient géré l'aide financière accordée au secteur de l'automobile de manière à contribuer à la viabilité des sociétés et à la compétitivité du secteur au Canada à court et à moyen termes.

On continue ensuite d'élaborer un peu à ce sujet.

Je suis conscient du bon travail que vous faites; vous avez dit que la « restructuration comportait des opérations complexes » et que les délais étaient « serrés », mais que le gouvernement a néanmoins bien géré la situation. Le gouvernement a octroyé de l'aide financière en évaluant les risques et en suivant « la progression des projets », ce qui a contribué « à la viabilité des sociétés ».

Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet, s'il vous plaît?

M. Jerome Berthelette: Monsieur le président, comme vient de le dire mon collègue, M. Jennings, Industrie Canada effectue un suivi relativement aux engagements. Le ministère a reçu les rapports et s'est assuré que les engagements ont été respectés. Il s'agissait d'une condition importante dans le cadre des négociations, et je crois qu'elle était nécessaire dans les circonstances.

Je crois que nous pouvons constater, à partir des résultats de l'industrie automobile, qu'à court et moyen termes, GM et Chrysler se sont améliorées et se portent bien maintenant. Je crois que c'est quelque chose que nous avons reconnu dans le cadre de cette vérification.

M. John Carmichael: Bien. Merci.

Monsieur Jennings, vouliez-vous commenter davantage la conclusion?

M. Philip Jennings: Je crois que la vérification m'a permis de me familiariser de nouveau avec l'information que nous avons. Selon mon évaluation, l'information que nous avons à l'époque était suffisante pour nous permettre de prendre les décisions qui ont été prises.

M. John Carmichael: Super.

Merci beaucoup.

Le président: Parfait. Merci beaucoup.

Nous passons à M. Giguère. C'est à vous, monsieur.

[Français]

M. Alain Giguère: Merci, monsieur le président.

Monsieur Jennings, j'aimerais attirer votre attention sur le nouveau fonds qui est destiné essentiellement à l'innovation technologique. À cet égard, le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile est particulièrement important parce qu'il représente potentiellement l'avenir.

J'ai noté au point 5.77, du chapitre 5, que vous faisiez état de mesures d'évaluation du rendement. Or il semble qu'il manque une perspective globale, soit le fait de permettre à l'industrie canadienne d'avoir une spécificité technologique bien à elle et qui reste sous contrôle canadien. Le but, à cet égard, est de compenser le fait que les décisions en matière d'investissement sont bien souvent prises à l'étranger étant donné que l'industrie automobile canadienne est la propriété d'intérêts étrangers.

Par l'entremise de ce fonds, comment pourrions-nous stabiliser les capitaux étrangers sur le sol canadien tout en conservant une propriété intellectuelle pour l'avenir?

Je pense que M. Jennings et M. Domingue pourraient se partager le temps pour répondre à cette question.

[Traduction]

M. Philip Jennings: Je vais peut-être prendre une petite seconde pour vous rappeler que le Fonds d'innovation pour le secteur automobile vise à garantir que nous soutenons la recherche, le développement et l'innovation dans le secteur. Quand des projets sont élaborés par des entreprises, qui demandent du soutien au gouvernement fédéral pour des investissements, nous devons effectuer une évaluation en fonction d'un certain nombre de critères afin de nous assurer que le projet a une valeur pour le Canada. Parmi ces critères, on compterait évidemment l'aspect de la recherche et du développement, qui apporte une capacité en recherche et développement au Canada, et la façon dont le projet favorise le développement économique à long terme du Canada.

Ce qui est semblable entre les engagements pris dans le cadre de la restructuration de GM et de Chrysler et ce que nous faisons avec le programme du FISA, c'est que nous demandons aux entreprises de prendre des engagements en échange d'un soutien fédéral pour ces investissements. Ces deux éléments sont semblables. Nous voulons un engagement au chapitre de la production au Canada, des dépenses en immobilisations et de la recherche et du développement.

• (1705)

[Français]

M. Richard Domingue: Lorsque nous avons fait la vérification, nous n'avons pas examiné l'impact des sièges sociaux sur la prise de décisions au sujet des investissements. Nous avons simplement regardé, en vertu des objectifs fixés par le programme, la façon par laquelle le ministère gérait les fonds qui étaient associés à ces initiatives. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas regardé quelle était l'influence des sièges sociaux sur la prise de décisions au chapitre des investissements.

M. Alain Giguère: Toutefois, parmi les objectifs de ce projet, il y a l'intérêt à court terme de voir des investissements de plusieurs milliards de dollars dans le secteur de l'automobile. C'est fort intéressant, mais pour le suivi à long terme, il va falloir des investissements dans le secteur des véhicules plus sécuritaires, électriques, intelligents et pour lesquels il va falloir véritablement se démarquer.

En ce qui concerne la définition des objectifs de ce programme, est-on assez imaginatifs pour regarder à long terme quel est l'avenir de cette industrie?

M. Richard Domingue: C'est justement la raison pour laquelle nous faisons cette recommandation au ministère. Nous lui demandons de faire un suivi et de mesurer le rendement du programme. Les objectifs sont très ambitieux, soit de rendre plus écologiques les véhicules moteurs, les rendre moins énergivores, favoriser l'innovation et rendre le secteur plus compétitif. Ce sont de grands objectifs auxquels nous ne sommes pas opposés.

De toute façon, nous ne sommes pas ici pour remettre en question ces objectifs. Lorsque nous avons fait la vérification, nous nous sommes demandé comment le gouvernement pouvait s'assurer que son programme d'innovation pour le secteur de l'automobile permettrait d'atteindre ses objectifs à long terme.

M. Alain Giguère: Monsieur Jennings, je vous offre ma dernière minute pour que vous puissiez compléter cette réponse fort intéressante.

M. Philip Jennings: D'accord.

Comme je l'ai déjà dit, nous sommes favorables à la recommandation. Il est important de voir si les objectifs du programme ont été atteints.

Nous avons fait une évaluation préliminaire en 2012 pour voir si nous étions sur la bonne voie afin d'atteindre les objectifs intérimaires. Le résultat de l'évaluation a démontré que nous avons vraiment atteint le but que nous recherchions.

La dernière chose que je devrais mentionner est que lorsque nous faisons l'évaluation d'un projet, ce n'est pas de sa valeur au Canada dont il est question. Même si nous devons encore mettre en place une évaluation, nous cherchons évidemment à savoir quelle est la valeur à long terme de l'investissement. Nous cherchons toujours à nous assurer qu'avec les fonds disponibles pour soutenir les projets, il s'agit d'appuyer ceux du secteur de l'automobile qui sont vraiment à long terme. C'est l'un de nos objectifs et c'est de cette manière que nous nous informons pour faire des recommandations au ministre et pour qu'il sache quel projet soutenir par le fonds.

[Traduction]

Le président: Merci à tous.

Poursuivons. Nous revenons à M. Watson. C'est une fois encore à vous, monsieur.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Je veux simplement revenir, premièrement, au contexte. Quand on parle de restructuration, c'est facile, avec le temps, de se rappeler précisément à quel point l'époque était difficile quand on a pris la décision. Le taux de chômage à Oshawa, par exemple, en 2009, était de 10 % ou plus. À Windsor, je me souviens qu'il a atteint les 15,3 % au pire de la récession, et c'était sans perdre le secteur automobile et tous les emplois connexes.

Il n'y a pas que les chiffres. Il s'agit, bien sûr, des familles, et ce que cela aurait pu vouloir dire pour elles. Windsor, j'ose dire, serait devenue une ville fantôme. C'est ce qu'a dit le Center for Automotive Research, situé à Ann Arbor, dans son étude sur le sauvetage de l'industrie automobile américaine. Il a dit que l'effondrement de GM et de Chrysler aurait engendré une situation économique digne de la grande Dépression dans la majeure partie du nord du Mid-ouest. Je crois que notre premier ministre, à l'époque, a laissé entendre que la faillite de l'industrie aurait créé un trou béant dans l'économie canadienne. La récession aurait pu être bien pire que ce qu'elle a été. Nous parlons de la façon dont la restructuration a été mise en œuvre précisément parce que le gouvernement a autorisé l'octroi des fonds.

J'apprécie le soutien des membres de l'opposition, mais, en réalité, ce sont les députés conservateurs qui ont autorisé les programmes, y compris le financement du Fonds d'innovation pour le secteur automobile en 2008 et en 2013-2014, ainsi que la restructuration prévue dans le budget de 2009. Dans les faits, il est impossible d'obtenir des résultats sans avancer l'argent.

En ce qui a trait au rapport sur le Fonds d'innovation pour le secteur automobile, monsieur Jennings, nous avons déjà établi qu'il est possible que les évaluations du risque qui ont été effectuées soient exhaustives relativement à certains aspects. J'ai demandé si les critiques supplémentaires du vérificateur général ont déjà été intégrées au cadre d'évaluation du risque du ministère. Vous avez laissé entendre que cela avait été fait.

Le programme comprend un certain nombre de mesures de protection. Je parle de la page 19 du rapport du vérificateur général. On y cerne trois mesures de protection, si je ne me trompe pas. Les fonds ne sont déboursés qu'après que le bénéficiaire a investi son propre argent. C'est une mesure de protection importante. L'aide est remboursable sans condition. Pouvez-vous expliquer ce que cela signifie?

• (1710)

M. Philip Jennings: Cela signifie que les entreprises doivent rembourser toute l'aide qui leur est fournie. « Sans condition » signifie simplement qu'elles n'ont pas le choix.

M. Jeff Watson: Si le produit devait être un fiasco, les contribuables seraient toujours protégés par cette mesure.

Finalement, pour les projets présentés par des filiales canadiennes, le remboursement est garanti par la grande société affiliée ou par la société mère aux États-Unis. C'est une mesure de protection importante.

Le rapport fait remarquer qu'Industrie Canada effectue le suivi des projets financés.

Monsieur Berthelette, j'aimerais revenir à l'annexe A. Vous y avez mentionné quelque chose, et j'aimerais que vous formuliez des commentaires à ce sujet. Dans la section planification, en ce qui a trait aux exigences minimales, vous avez indiqué ce qui suit à la deuxième puce:

Le recours aux fonds publics est réduit à son minimum, selon les circonstances, et des compensations adéquates sont obtenues pour les risques assumés. L'aide publique ne doit pas se substituer à des concessions plus importantes de la part des parties prenantes.

S'agit-il d'un conseil du gouvernement du Canada, ou est-ce un conseil que vous donnez au gouvernement du Canada en ce qui a trait à la planification?

M. Jerome Berthelette: Monsieur le président, il s'agit d'un conseil que nous donnons au gouvernement du Canada, à nos collègues, en ce qui a trait à la planification.

M. Jeff Watson: Je crois comprendre que le vérificateur général s'abstient habituellement de donner des conseils stratégiques, mais cela laisse entendre que des concessions plus importantes — présumément faites par des travailleurs syndiqués, par exemple, ou des créanciers obligataires — seraient préférables à l'aide publique. Défendez-vous toujours votre conseil? Est-ce habituel que le bureau du vérificateur général donne des conseils stratégiques au gouvernement à cet égard?

M. Jerome Berthelette: Je ne suis pas certain que nous donnions des conseils stratégiques; toutefois, nous laissons entendre que...

M. Jeff Watson: Vous dites que des concessions plus importantes de la part des parties prenantes sont préférables à l'aide publique.

M. Jerome Berthelette: ... quand on parle d'entreprises privées qui viennent demander du soutien et de l'aide au gouvernement, il devrait incomber aux entreprises de s'assurer que l'ensemble des parties prenantes ont déjà fait toutes les concessions nécessaires avant de demander des fonds publics.

M. Jeff Watson: Notre syndicat, Unifor, connaît ce conseil, merci.

Le président: Merci.

Nous passons à Mme Sgro. C'est à vous.

L'hon. Judy Sgro: Merci, monsieur le président.

Monsieur Jennings, comment et quand planifiez-vous rendre des comptes au Parlement relativement au coût définitif de l'aide financière?

M. Philip Jennings: Comme je l'ai déjà dit, nous avons publié un rapport sur le Web. Comme l'a souligné le vérificateur général, l'information n'était rassemblée nulle part. Un rapport soulignant essentiellement l'ensemble des fonds qui ont servi à la restructuration ainsi que les fonds qui ont été récupérés jusqu'à maintenant a été publié en décembre 2014.

Le taux de recouvrement final de certains fonds qui constituent une participation dans General Motors n'est pas encore connu. Le gouvernement du Canada possède toujours une participation dans l'entreprise, et les deux principaux facteurs qui détermineront la valeur de ces fonds récupérés seront le cours de l'action de General Motors, ainsi que le taux de change; par conséquent, toute dépréciation touchant le taux de change canadien augmente le total des fonds récupérés.

Le rapport met en lumière la valeur des fonds au moment où le rapport a été écrit, mais elle a changé depuis. Je devrais aussi dire que depuis que le rapport a été publié, General Motors a procédé au rachat de ses actions privilégiées. L'entreprise a racheté des actions privilégiées du gouvernement du Canada, et l'Ontario a exercé son droit de vendre ses actions restantes à General Motors. La vente a eu lieu en février de cette année.

•(1715)

L'hon. Judy Sgro: Pourquoi le Parlement et les Canadiens doivent-ils attendre jusqu'en 2017 ou 2018 pour savoir si le programme a atteint ses objectifs? C'est un long délai.

M. Philip Jennings: Vous parlez du Fonds d'innovation pour le secteur automobile?

L'hon. Judy Sgro: Oui.

M. Philip Jennings: Comme je l'ai mentionné, en 2012, nous avons effectué une évaluation du Fonds d'innovation pour le secteur automobile. On a conclu qu'il était sur la bonne voie pour atteindre les objectifs. Toutefois, on a conclu qu'il était trop tôt pour être en mesure d'évaluer intégralement l'impact du programme, étant donné qu'il n'était en oeuvre que depuis quatre ans.

Nous nous sommes engagés à effectuer une autre évaluation afin d'être en mesure d'évaluer l'atteinte des objectifs à long terme. Cette évaluation est prévue pour 2017.

L'hon. Judy Sgro: Donc, nous allons devoir attendre jusque-là pour savoir comment vont les choses.

M. Philip Jennings: Nous savons que les objectifs à court et moyen termes du programme sont atteints, mais l'atteinte des objectifs à long terme sera évaluée en 2017.

L'hon. Judy Sgro: Pour ce qui est des finances, j'imagine que le ministère des Finances peut répondre à la question, ou peut-être M. Jennings, une fois encore. Quels sont les coûts d'emprunt fédéraux associés à l'aide financière qui a été fournie à GM et à Chrysler en 2009?

M. Richard Botham (sous-ministre adjoint, Direction du développement économique et finances intégrées, ministère des Finances): Je suis désolé, je ne connais pas ces chiffres par coeur. Il faudrait que je vérifie les taux des obligations à l'époque, et je peux le faire.

L'hon. Judy Sgro: Vous n'avez aucune idée de ce qu'ont été les coûts d'emprunt jusqu'à maintenant?

M. Richard Botham: Les emprunts que le gouvernement du Canada contracte ne sont pas spécifiques à une opération en particulier; par conséquent, il n'y avait pas de taux d'intérêt créditeurs spécifiques aux fonds qui ont servi à aider GM et Chrysler. Le meilleur taux, le taux de référence, serait le taux à long terme de l'époque. Je ne sais par coeur quel était ce taux en 2009, mais il n'y aurait pas eu un emprunt spécifique visant à soutenir ces opérations.

L'hon. Judy Sgro: Je m'adresse au vérificateur général — et, une fois encore, merci du bon travail que vous avez effectué sur ce dossier en particulier —, pouvez-vous expliquer pourquoi vous

croyez que le fait qu'Industrie Canada effectue sa propre analyse des projets plutôt que de se fier à l'analyse des entreprises constitue une mauvaise pratique?

M. Jerome Berthelette: Monsieur le président, selon moi, l'analyse des entreprises constitue une source d'information, mais, au bout du compte, je crois que les fonctionnaires devraient saisir toutes les occasions de chercher à obtenir de l'information supplémentaire, et c'est ce qu'Industrie Canada a fait, en partie. Toutefois, le ministère devrait obtenir de l'aide afin de remettre en question l'information qui est présentée par l'entreprise afin de s'assurer que les fonds publics investis dans l'entreprise ne sont pas supérieurs à ce qu'exigent les circonstances.

L'hon. Judy Sgro: Monsieur Jennings, avez-vous eu des indications selon lesquelles l'industrie cherchera de l'aide supplémentaire en 2016? Les entreprises vous ont-elles averti de cela?

M. Philip Jennings: Ce que je peux dire, c'est qu'un Fonds d'innovation pour le secteur automobile est en place, et qu'il contient est provisionné. Nous discutons avec les entreprises de façon continue au sujet de la façon dont le gouvernement fédéral pourrait être un partenaire d'investissement pour solidifier l'empreinte à long terme du secteur automobile au Canada. Comme c'est le cas pour de nombreux investissements faits en vertu du Fonds d'innovation pour le secteur automobile, nous nous joignons souvent à la province de l'Ontario pour soutenir certains des investissements.

L'hon. Judy Sgro: Combien reste-t-il dans le fonds actuellement?

Le président: Désolé, madame. Le temps est écoulé.

Nous revenons à M. Carrie. C'est à vous, monsieur.

M. Colin Carrie: Merci beaucoup, monsieur le président. Comme l'a mentionné mon collègue, c'est un enjeu extrêmement important dans ma circonscription, puisque cela représente de vraies familles et de vraies personnes dans ma collectivité. C'était désinvolte de mon collègue libéral de l'autre côté de dire: « Vous savez, nous parlons de ces choses, tout va bien. » C'est un enjeu très sérieux, et pas seulement dans le passé. Je crois que tout le monde est heureux que nous ayons été en mesure de sauver notre empreinte. Il s'agit d'aller de l'avant. Peut-être pourrions-nous parler un peu de ce qui va bien et de ce qui ne va pas et aller de l'avant.

Je vous ai posé la question au sujet du Fonds d'innovation pour le secteur automobile qu'elle vient de mentionner, et, de plus — si nous comparons le gouvernement fédéral du Canada et celui des États-Unis —, vous avez même affirmé que les Américains n'ont même pas de programme équivalent, un programme qui a suscité des milliards de dollars d'investissement au Canada. Vous avez parlé du soutien à la recherche par l'entremise des conseils subventionnaires que nous avons ici au Canada. Vous avez aussi parlé des taux d'imposition des sociétés.

Je crois, monsieur Jennings, qu'aux États-Unis, le plus haut taux d'imposition des sociétés est de 39,1 %. Connaissez-vous le taux d'imposition des sociétés au Canada?

•(1720)

M. Philip Jennings: Au fédéral, il est de 15 %.

M. Colin Carrie: Quinze pour cent, c'est exact.

Je dirais que si nous comparons les gouvernements fédéraux, le Canada est en bonne posture.

Parlons de quelque chose qui ne va peut-être pas très bien, puisque c'est ce dont mes électeurs parlent actuellement à Oshawa. Quand je parle à des gens d'affaires, à des gens qui sont à la retraite et à des pensionnés qui vivent dans leur maison, ils parlent des tarifs d'électricité les plus élevés en Amérique du Nord. Je crois que l'Ontario a les taux les plus élevés pour l'industrie en Amérique du Nord. On parle de mettre en place une taxe sur les émissions de carbone qui tuerait l'emploi et qui augmenterait les coûts pour les fabricants, non seulement les coûts de chauffage de leurs usines, mais aussi les coûts liés à l'approvisionnement en électricité et au transport des biens qui passent par leurs usines dans des systèmes de livraison juste-à-temps.

C'est ce dont nous parlons à l'échelle provinciale. On parle aussi d'augmenter les charges sociales par l'entremise de quelque chose qu'on a inventé et qui s'appelle le Régime de retraite de la province de l'Ontario.

Quand nous comparons les administrations, je me demandais... Vous savez que l'Ontario est en concurrence contre de nombreuses administrations dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. Y a-t-il une seule administration, une seule, en ce moment, un seul État aux États-Unis, qui augmente le prix de l'électricité pour les fabricants, qui menace de mettre en œuvre des taxes comme la taxe sur le carbone qui tuerait l'emploi et qui augmenterait le prix de tout ou d'augmenter les charges sociales par l'entremise de ces régimes de retraite? Connaissez-vous une seule administration contre laquelle nous sommes en concurrence qui fait exactement la même chose, qui augmente le coût des opérations des entreprises canadiennes ou des entreprises internationales?

M. Philip Jennings: Malheureusement, je ne crois pas être en mesure de répondre à cette question.

M. Colin Carrie: Eh bien, je peux répondre. J'ai fait certaines recherches. Je ne crois pas qu'il y ait une autre administration qui, quand elle veut attirer des investissements comme nous, augmente le coût des opérations d'une telle façon. Merci beaucoup pour cela.

J'ai du temps pour parler au ministère des Finances. Nous avons entendu aujourd'hui que les libéraux de l'Ontario... Jerry Dias a fait quelques commentaires sur la façon dont les libéraux de l'Ontario ont tiré leur épingle du jeu grâce aux capitaux qu'ils avaient investis dans l'industrie automobile. Quelle entité gère les parts du gouvernement dans General Motors?

M. Richard Botham: L'entité qui possède les parts au nom du Canada est la Corporation d'investissement GEN du Canada. Il s'agit d'une filiale de la Corporation de développement des investissements du Canada, une société d'État qui rend des comptes au Parlement par l'entremise du ministère des Finances.

M. Colin Carrie: Pouvez-vous confirmer une fois encore ce qui suit: le gouvernement canadien, le gouvernement fédéral, possède toujours nos investissements, et que le gouvernement de l'Ontario a vendu les siens, n'est-ce pas?

M. Richard Botham: C'est exact.

M. Colin Carrie: C'est exact.

Puisque c'est votre tour, pourriez-vous expliquer un peu le rôle du ministère des Finances durant la restructuration?

M. Richard Botham: Pardon?

M. Colin Carrie: Quel a été le rôle du ministère des Finances durant la restructuration de ces entreprises?

M. Richard Botham: Le ministère a participé de deux façons. Il a joué un rôle durant la période où on a convenu du financement. Le

financement a été fourni par l'entremise d'Exportation et développement Canada, mais à l'aide d'un secteur d'activités particulier que l'on appelle le Compte du Canada. Le ministre des Finances a la responsabilité de donner son autorisation. Son accord est requis pour utiliser cet instrument en particulier.

Le ministère des Finances a aussi joué un rôle en travaillant avec des collègues de la façon dont Phil l'a expliqué, soit au sein de comités de sous-ministres. Notre ministère voulait demeurer informé de l'évolution de la situation à cause des impacts financiers potentiels; par conséquent, nous avons participé à ce travail. Le ministère a participé — étant donné que votre première question visait à savoir où sont gérées les parts — et joue un rôle dans le maintien des relations avec la société d'État à cet égard, et à l'égard d'autres dossiers aussi, mais il a le rôle de surveiller cela.

● (1725)

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Monsieur Allen, c'est à vous, monsieur. Vous serez le dernier intervenant.

M. Malcolm Allen: Merci, monsieur le président.

Monsieur Berthelette, vous avez déjà passé cela en revue avec M. Watson, mais, à la page 10, aux paragraphes 5.32, 5.33 et 5.34, on parle de la nature des concessions et de la question de savoir si Industrie Canada disposait d'assez d'informations sur ces concessions pour effectuer une analyse. Vous semblez indiquer que le ministère a cru l'entreprise sur parole en ce qui a trait à certains objectifs qui ont été atteints, qu'il avait une compréhension de base des concessions dont il avait besoin, selon lui, qu'il a eu l'impression que les entreprises répondaient à ce critère et qu'il a dit: « D'accord, nous octroyons les prêts en nous fiant à ces informations. »

Toutefois, serait-il possible que le ministère ait sous-estimé ou surestimé ces concessions, à cause du manque d'analyse? En d'autres mots, les employés syndiqués auraient-ils pu faire des concessions au chapitre des prestations pour soins de santé plus importantes que ce que nous a laissé croire une analyse qui n'était pas exhaustive? Parle-t-on ici d'une analyse déficiente qui a fait en sorte que vous ne savez pas vraiment si assez de concessions ont été faites ou dit-on que davantage de concessions que ce à quoi on s'attendait ont été faites?

Est-ce que je comprends bien ces trois paragraphes?

M. Jerome Berthelette: Oui, monsieur le président, c'est une affirmation juste.

M. Malcolm Allen: Donc, essentiellement, le gouvernement aurait peut-être dû prêter moins d'argent à l'entreprise, selon... Bien sûr, GM a finalement eu besoin de 1 milliard de dollars parce que l'entreprise a financé elle-même son régime de retraite. Peut-être que le gouvernement aurait dû lui octroyer moins d'argent, parce qu'il est possible que les travailleurs de l'entreprise aient fait des concessions plus importantes que ce que nous croyions, puisque l'analyse était déficiente — bien que ce soit difficile à faire, monsieur Jennings; je comprends que les délais étaient très courts.

Écoutez, certains d'entre nous ont réellement intérêt à ce que General Motors réussisse. Je fais partie de ces Canadiens. Je suis retraité de General Motors; par conséquent, le sujet me touche particulièrement. La question va au-delà de ma collectivité générale. J'ai d'autres collègues ici, qui ont des proches dans ces collectivités et qui représentent ces personnes — comme l'a dit M. Carrie, de « vraies » personnes vivant dans ces collectivités, et je suis d'accord avec lui.

À la page 17, monsieur Berthelette, vous dites qu'aucun rapport exhaustif n'a été présenté au Parlement.

J'accepte, monsieur Jennings, le fait que votre ministère a finalement achevé le rapport avant la fin de l'année dernière.

Monsieur Berthelette, selon ce que je vois aux paragraphes 5.62, 5.63 et 5.64... dit-on que le Parlement n'a réellement reçu aucun rapport concis en temps opportun et que vous avez dû charger trois ou quatre ministères de mettre les choses au clair, de déterminer ce qui est réellement arrivé et de faire rapport sur la façon dont les fonds ont été dépensés? Est-ce bien ce que je lis ici?

M. Jerome Berthelette: Oui, monsieur le président. Comme nous le disons au paragraphe 5.63, nous avons constaté qu'il était impossible d'avoir une vue d'ensemble de l'aide accordée, puisque aucune entité en particulier n'avait recueilli l'information et ne l'avait présentée d'une façon claire et cohérente.

M. Malcolm Allen: Monsieur Jennings, dans les recommandations... avec lesquelles vous avez été d'accord, en passant. Je vous félicite d'avoir réussi à finalement élaborer ce rapport à la fin de 2014. Vous semblez avoir pris les devants.

Je ne voudrais surtout pas que nous vivions à nouveau une situation semblable, mais, dans la vie, on ne sait jamais. À l'avenir, il faut qu'un groupe de ministères participe. De toute évidence, Industrie Canada ne peut pas agir seule. Vous avez besoin d'Exportation et développement Canada, vous avez besoin du ministère des Finances, ainsi que tous les autres intervenants.

Dans le cadre de votre analyse, monsieur, qui prendra la direction maintenant qu'il y a un groupe chargé de faire rapport? Selon vous, cela serait-il important, en vous fondant sur ce que M. Berthelette nous indique dans l'annexe A du chapitre? Est-ce quelque chose que vous pourriez envisager, ou recommander à un certain moment à votre propre groupe, à l'interne, que quelqu'un prenne la direction?

M. Philip Jennings: Je crois que la réaction ministérielle face au rapport du vérificateur général, c'est que nous sommes d'accord avec la conclusion selon laquelle le fait de rendre des comptes de façon claire et exhaustive relativement à l'aide aurait contribué à la compréhension du public de ce que le gouvernement a fait en matière d'aide à la restructuration.

J'ajouterai simplement que toute l'information présentée dans le rapport était publique, mais qu'elle n'était pas rassemblée à un seul endroit. Évidemment, le fait de rassembler l'information à un seul endroit permet de mieux comprendre la réussite de l'aide à la restructuration.

M. Malcolm Allen: Il ne fait aucun doute que si l'information se trouve à différents endroits, et que je lis une partie qui semble négative, vous paraissez mal. Toutefois, dans le rapport général, il est possible que vous paraissiez bien. Et il ne s'agit même pas de trouver la bonne partie; nous pourrions trouver la mauvaise partie avant de trouver la bonne partie. Ce ne serait pas nécessairement utile.

Pour revenir à ce qu'a dit M. Carrie sur le fait d'aller de l'avant — je ne parlerai certainement pas d'Ontario Hydro —, il semblerait que tout le bon travail serait réduit à néant si, en effet, aucun nouveau produit n'était attribué aux deux usines d'Oshawa. La production sera interrompue dans un cas en 2016, et un an à 18 mois plus tard, dans le cas de la deuxième usine. Il semblerait que, malgré toutes les bonnes choses qui se font et dont M. Carrie nous a parlé, General Motors du Canada, à Oshawa, du moins, ne reconnaît pas très bien ces choses, parce que l'entreprise refuse toujours d'attribuer la production d'un nouveau produit à ces usines.

Ce n'est pas une question, c'est simplement une affirmation. Je ne demande pas à M. Jennings de répondre à cela, sauf, bien sûr, si GM du Canada lui a dit quelque chose qu'il n'a pas dit aux autres Canadiens — que l'entreprise va attribuer un très bon produit aux usines d'Oshawa, un produit qui est à la hauteur des travailleurs d'Oshawa.

Il ne fait aucun doute que vous allez me dire que mon temps est écoulé, monsieur le président.

• (1730)

Le président: Vous avez raison. Merci.

M. Malcolm Allen: Merci beaucoup.

Le président: C'est ainsi que se conclut la séance.

Je veux remercier nos invités. Veuillez nous excuser pour l'interruption; ce sont des choses qui arrivent.

Merci à tous d'avoir été ici.

Il n'y a rien d'autre à l'ordre du jour du comité. La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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