



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des finances

FINA • NUMÉRO 009 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 2 novembre 2004

Président

M. Massimo Pacetti

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

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

Comité permanent des finances

Le mardi 2 novembre 2004

• (0935)

[Traduction]

Le président (M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.)): La séance est ouverte.

J'ignore combien de membres vont se joindre à nous, alors nous allons essayer de faire un roulement avec sept minutes chacun au premier tour. Chaque parti pourrait peut-être m'indiquer qui va prendre la parole au premier tour.

Je tiens à remercier les témoins d'être venus. Je devine que vous comptez faire des présentations d'une durée de cinq à dix minutes, après quoi nous aurons une période de questions.

Je vous remercie tout particulièrement de vous être organisés pour venir ici si tôt un mardi, et par une si belle matinée. Ce n'est pas chose facile.

Nous allons suivre l'ordre que j'ai ici devant les yeux. Nous allons commencer par Mme MacLean, qui représente la Fédération canadienne des municipalités.

Mme Ann MacLean (présidente et mairesse de New Glasgow, N.S., Fédération canadienne des municipalités): Merci beaucoup, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité des finances. Je suis ravie d'être de retour ici à Ottawa pour vous entretenir aujourd'hui de la position de la FCM relativement au budget 2005.

J'ai prononcé un discours hier devant un groupe qui s'était réuni pour le petit-déjeuner au Cercle national des journalistes. J'ai bien sûr parlé de la nouvelle entente pour les villes et les communautés. Mon objet était de resituer tout le débat sur la nouvelle entente, débat dans le cadre duquel l'on met trop souvent l'accent sur l'aspect financier, au détriment d'un objectif plus vaste d'établissement de partenariats plus larges.

J'aimerais cependant remettre aujourd'hui l'accent sur les finances, bien sûr. Il n'est pas question de choisir ou tout l'un ou tout l'autre. Il nous faut une nouvelle entente qui englobe et un nouvel arrangement financier et un nouveau partenariat intergouvernemental. Nos villes et nos communautés éprouvent des difficultés car il leur est impossible de s'acquitter de responsabilités croissantes à même des ressources qui rétrécissent. Mais nous serons les premiers à vous dire que de l'argent seul ne règlera pas le problème.

Notre société est trop complexe et le problème est trop vaste pour qu'il puisse être géré par un seul ordre de gouvernement, et c'est pourquoi il nous faut, en plus d'un nouvel arrangement fiscal, un nouveau partenariat intergouvernemental et une nouvelle façon de faire affaire.

La nécessité que des mesures soient prises est devenue si pressante qu'il existe en fait un consensus national quant au besoin de faire quelque chose pour les villes et les communautés, quelque chose de plus que le statu quo. Les Canadiens veulent des collectivités durables, où la qualité de vie n'est pas un luxe, mais

ils constatent en regardant autour d'eux que cet idéal continue de leur échapper. Ils se tournent vers leurs gouvernements, mais ils voient trop souvent des différends en matière de champs de compétence là où ils devraient voir des solutions.

La nouvelle entente a pour objet d'amener les gouvernements à travailler ensemble pour mieux servir les Canadiens, car c'est ce que les Canadiens attendent de nous. Les citoyens, les institutions et tous les ordres de gouvernement conviennent qu'il faut que les choses bougent et qu'il nous est encore possible de changer les choses à condition de bouger maintenant.

Nous sommes ici aujourd'hui pour entamer une discussion dont nous espérons qu'elle débouchera sur un partenariat à long terme et, en bout de ligne, sur des changements fondamentaux dans la façon dont nous nous gouvernons. Nous sommes également ici pour demander un investissement immédiat dans les secteurs où le besoin est le plus urgent. Plus précisément, nous faisons appel au gouvernement pour appuyer les villes et les collectivités canadiennes en incluant ce qui suit dans son budget de 2005.

Tout d'abord, un partenariat intergouvernemental. Cela doit inclure des mesures visant à élaborer des stratégies intergouvernementales afin d'établir la confiance, des partenariats, la coopération et la coordination dans de nombreux domaines. Sur le plan financier et pour le ministère des Finances, cela pourrait vouloir dire des consultations prébudgétaires formelles avec le secteur municipal. De telles consultations, tenues annuellement, livreraient en temps opportun au ministère des Finances des conseils sur les dossiers sources de préoccupation pour le secteur municipal, tout en fournissant à ce dernier une meilleure compréhension du cadre fiscal du gouvernement.

Deuxièmement, il s'agirait de prévoir un partage des revenus. Le partage des revenus vise à mettre les finances municipales sur la voie de la durabilité. Il s'agirait d'éliminer le déficit d'infrastructure qui nuit à notre économie et mine notre qualité de vie.

Nous exhortons le gouvernement à conclure d'ici la fin de 2004 des ententes avec les provinces et territoires en vue de procurer aux gouvernements municipaux de nouveaux revenus nets de 2,5 milliards de dollars par an, soit l'équivalent de 5 ¢ par litre de la taxe fédérale sur l'essence et de 2 ¢ par litre de la taxe fédérale sur le carburant diesel. Ces revenus viendraient appuyer les investissements dans les infrastructures municipales, principalement dans les transports urbains et le transport en commun, à compter de 2005. D'autres investissements pourraient être effectués dans le réseau d'aqueducs et les installations de traitement des eaux usées. Et du fait que les revenus provenant de la taxe sur les carburants ne croissent pas avec l'économie et qu'ils pourraient en fait diminuer, nous demandons par ailleurs un facteur de progression de la taxe sur les carburants lié au PIB afin d'assurer une croissance proportionnelle avec l'économie ainsi qu'un engagement à examiner le partage d'autres taxes qui croissent en fonction de l'économie.

Troisièmement, il faudrait des investissements pluriannuels ciblés dans les secteurs prioritaires nationaux. Le partage des revenus n'élimine pas la nécessité d'immobilisations continues pour couvrir l'infrastructure non incluse dans l'accord de partage des revenus. L'investissement dans les programmes d'infrastructure existants doit continuer et de nouvelles stratégies doivent être élaborées en vue de combler les lacunes. La FCM exhorte le gouvernement du Canada à consentir de nouveaux investissements ciblés dans trois secteurs prioritaires: logements abordables; infrastructures sociales communautaires et infrastructures municipales non couvertes par le partage des revenus.

Nous demandons le déploiement rapide des 1,5 milliard de dollars déjà promis pour le logement abordable sur cinq ans et un engagement à maintenir le financement du programme d'infrastructure à 1,1 milliard de dollars par an, soit la moyenne des dix dernières années.

• (0940)

Nous exhortons également le gouvernement à appuyer des investissements écologiques, notamment réduction des gaz à effet de serre et réaménagement des sites industriels, et à améliorer l'accès aux services large bande pour tous les Canadiens. Il importe de souligner ici une contribution ponctuelle unique visant à doubler les fonds verts municipaux, lesquels passeraient de 250 millions à 500 millions de dollars. Les fonds verts assurent un degré élevé de durabilité environnementale aux opérations municipales et ont un solide dossier en matière de réalisations et de reddition de comptes.

Je tiens également à vous dire que notre vérification de conformité a été absolument excellente et je suis certaine que le Comité des finances serait ravi du genre de vérification dont ont fait l'objet les fonds verts.

Pour ce qui est des infrastructures sociales communautaires, la FCM demande que soient réservés dans le prochain budget des fonds d'infrastructure de 30 millions de dollars pour financer des initiatives d'infrastructures communautaires et sociales dans le cadre d'un projet pilote de trois ans.

Quatrièmement, il importe qu'il y ait un renforcement des capacités pour la planification de collectivités viables. Des partenariats plus solides, une collaboration accrue, le partage des revenus et des investissements ciblés sont autant de mesures importantes, mais elles ne suffiront pas pour assurer la durabilité des collectivités du Canada. L'investissement dans l'établissement des capacités requises pour assurer planification et initiatives communautaires durables sera essentiel à la réussite de toute nouvelle entente. La FCM dispose de plusieurs outils efficaces d'établissement de capacité, dont les Fonds municipaux verts, l'InfraGuide du Conseil national de recherches/FCM et le programme Partenaires dans la protection du climat. Nous demandons un engagement quinquennal de 5 millions de dollars à l'endroit du programme Partenaires dans la protection du climat, dans le cadre duquel le gouvernement s'engage à respecter un cadre de planification qui cible des réductions d'émissions de gaz à effet de serre à l'échelle locale et un nouvel investissement de 29 millions de dollars sur cinq ans pour appuyer le travail continu sur l'InfraGuide du Conseil national de recherches/FCM et des initiatives connexes.

En conclusion, monsieur le président, la FCM envisage avec plaisir de travailler avec le gouvernement du Canada pour obtenir une nouvelle entente pour nos villes et communautés, et tout particulièrement de discuter du nouveau partenariat en matière de relations fédérales-provinciales-municipales.

Voilà qui met fin à mon exposé, et je répondrai avec plaisir à vos questions. Merci.

Le président: Merci, madame MacLean.

La parole est maintenant au témoin suivant, M. Morrison, pour cinq minutes.

M. Jeff Morrison (directeur général, Road and Infrastructure Program Canada): Merci, monsieur le président. Bonjour tout le monde. Merci de m'avoir invité à venir comparaître devant le comité. J'aimerais tout particulièrement remercier M. Layton d'avoir pris du temps, en dépit de son horaire chargé, pour venir ici.

Je m'appelle Jeff Morrison et je suis directeur général d'un groupe appelé Programme des routes et des infrastructures du Canada, ou TRIP Canada pour faire plus court. Permettez que j'explique. TRIP est un comité spécial de l'Association canadienne de la construction. TRIP représente les dix associations provinciales de constructeurs de routes et d'entreprises de grands travaux, ainsi que l'Ontario Sewer and Watermain Construction Association. Nos membres construisent et entretiennent la quasi-totalité des infrastructures physiques essentielles du pays, allant de nos routes à nos ponts en passant par nos réseaux d'aqueducs et d'égouts et nos réseaux de métro, et nos membres constatent ainsi de ce fait presque quotidiennement la détérioration de nos routes et de nos infrastructures essentielles. La FCM gouverne nos villes, mais nous, nous les construisons.

Monsieur le président, au cours des dernières années, lorsque des groupes comme le nôtre ont comparu devant le comité ici réuni pour discuter de questions concernant les collectivités urbaines, nous avons tendance à consacrer le gros de notre temps à traiter de questions comme celles de savoir s'il existe un réel problème d'infrastructure dans nos villes et villages ou si le gouvernement fédéral a même un rôle à jouer dans le domaine des infrastructures. Et je pense que c'est un signe de progrès qu'il semble bel et bien y avoir un large consensus quant aux réponses à ces questions fondamentales. D'après l'ensemble de vos plates-formes électorales, tous les partis au Parlement conviennent et reconnaissent que les infrastructures physiques du Canada sont en très mauvais état et que, oui, Ottawa a un rôle de leader à jouer pour les remettre en état.

Il semble donc aujourd'hui que les questions qui nous restent sont celles de savoir quels sont en fait les bons mécanismes fiscaux pour relever nos défis d'infrastructure et quelles sont les priorités s'agissant d'investissement dans l'infrastructure. J'aimerais passer quelques minutes à examiner ces questions fondamentales.

• (0945)

[Français]

Monsieur le président, il est évident que le sujet qui suscite toute l'attention actuellement est celui des négociations en cours avec les provinces et les municipalités sur le partage de la taxe sur l'essence destinée à l'infrastructure municipale, une initiative que nous appuyons entièrement.

Mais avant d'aborder la question de la taxe sur l'essence, il est important de souligner que le gouvernement fédéral a plusieurs programmes d'infrastructures bilatéraux déjà en place, comme le maire MacLean l'a mentionné, comme le programme d'infrastructures stratégiques, le programme d'infrastructure frontalière, le programme stratégique d'infrastructures routières et ainsi de suite. Plusieurs de ces programmes ont épuisé ou presque épuisé leur allocation budgétaire. Ces programmes ciblés sont très importants, et nous demandons au comité de recommander le renouvellement de leur financement.

Comme on l'a déjà été mentionné, en ce qui concerne les collectivités urbaines, le gouvernement se concentre maintenant sur les négociations liées à la taxe sur l'essence. Nous félicitons ce gouvernement d'avoir établi que la réussite de ces négociations figurait parmi les principales priorités. Toutefois, comme dans le cas de toutes les bonnes intentions politiques, ce sont les détails qui comptent. C'est pourquoi nous avons voulu soulever devant ce comité certains principes politiques clés qui, à notre avis, doivent être respectés.

[Traduction]

Quels sont certains de ces principes? Premièrement, les fonds provenant de la taxe sur l'essence doivent être utilisés pour les infrastructures de base. C'est là que le besoin existe et c'est ce qui bénéficiera au plus grand nombre de Canadiens.

Deuxièmement, les provinces ne doivent pas pouvoir récupérer les subventions d'exploitation versées aux municipalités et ces dernières doivent ajouter l'argent en provenance de la taxe sur l'essence à leurs budgets d'immobilisations existants.

Troisièmement, nous croyons que toutes les municipalités, grandes et petites, devraient être admissibles à ces fonds sur la base, surtout, de leur chiffre de population.

Quatrièmement, afin d'optimiser l'apport du contribuable, nous croyons que les projets faisant l'objet d'appel d'offres et financés à même les fonds provenant de la taxe sur l'essence devraient être à la portée de tous les Canadiens qualifiés, peu importe, par exemple, leur région et qu'ils soient ou non affiliés à un syndicat.

Un récent exemple au Manitoba, où le gouvernement provincial a déclaré que seuls les entrepreneurs syndiqués seraient autorisés à soumissionner sur un projet d'agrandissement de 600 millions de dollars de l'ouvrage régulateur du canal de dérivation de la rivière Rouge, projet comptant une contribution fédérale d'environ 150 millions de dollars, a soulevé quelques inquiétudes quant à l'utilisation dans cette province d'argent en provenance de la taxe sur l'essence—ou d'ailleurs de toute contribution fédérale à des projets d'infrastructure—à des fins ouvertement politiques.

Permettez que je fasse encore un commentaire au sujet de cet argent. Le ministre Godfrey—le gouvernement—s'est engagé à augmenter les fonds en provenance de la taxe sur l'essence versée aux municipalités en faisant passer à 5 ¢ en l'espace de cinq ans la part des provinces, mais le montant devant être transféré avant la cinquième année sera sensiblement inférieur. Étant donné les surplus conséquents prévus pour les années à venir, nous estimons que le gouvernement fédéral pourrait facilement atteindre ce seuil de 5 ¢ bien avant le délai de cinq ans. Un délai de trois ans ou peut-être même moins nous paraît tout à fait raisonnable.

J'ai mentionné plus tôt qu'il nous faut dans ce pays un débat quant à nos priorités s'agissant d'investissement dans l'infrastructure. Bien que nous soyons tout à fait en faveur de la place d'importance accordée aux infrastructures municipales essentielles, nous ne pouvons pas oublier un autre morceau du puzzle qui est tout aussi important pour nos communautés urbaines et rurales, soit notre réseau routier national. Malheureusement, la détérioration de notre réseau routier est depuis plusieurs décennies déjà tout à fait absent de l'écran radar du gouvernement fédéral.

Soyons très clairs: les routes sont tout aussi importantes pour le bien-être et la survie économique de nos municipalités que toute autre forme d'infrastructure. C'est tout particulièrement le cas pour les plus petites villes. Pour ma part, originaire que je suis d'une petite ville du nord de l'Ontario, je sais l'importance de nos routes, l'un des rares liens physiques qui nous rattache au monde extérieur. Je suis

certain que les habitants de New Glasgow, d'où vient la mairesse Ann MacLean, penseraient la même chose de leur route 104.

Songez un instant aux contributions que font nos routes au développement urbain. Le transport routier comptant pour 80 p. 100 de l'ensemble du commerce, le réseau routier est essentiel à la compétitivité économique urbaine. Soixante-cinq pour cent des touristes américains se rendant au Canada dans leur véhicule particulier, le réseau routier est essentiel aux stratégies touristiques des collectivités. Soixante-quatorze pour cent des travailleurs se rendant chaque jour au travail en empruntant le réseau routier, celui-ci est un ingrédient clé du niveau de vie au jour le jour de millions de Canadiens ordinaires. Je suis certain que vous tous qui avez emprunté la 401 ou la 417 pour venir ici, ou qui avez déjà pris la 1 à Vancouver à l'heure de pointe, par exemple, savez exactement ce que je veux dire.

Notre mémoire, dont vous avez, je pense, copie, explique que l'ajout de capacité routière, surtout en milieu urbain, amène plusieurs effets très positifs sur les plans qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre.

Nous avons même une formule à court terme très particulière grâce à laquelle le gouvernement fédéral pourrait s'occuper du financement du réseau. Comme vous le savez tous, il a été annoncé plus tôt cette année qu'Ottawa compte vendre sa participation restante dans Petro-Canada. Ce dont on ne parle cependant pas c'est la façon dont Ottawa a acquis ces actions au départ.

En 1981, dans le cadre du programme énergétique national, le gouvernement Trudeau avait imposé une nouvelle taxe de 4 ¢ le litre sur toutes les ventes de gaz et de pétrole. Cette taxe avait été baptisée «prélèvement de canadianisation». L'argent ainsi recueilli devait être versé à un compte distinct appelé Compte de canadianisation dont le but unique était d'augmenter la participation canadienne dans le marché énergétique canadien. Le moyen d'y parvenir: verser à Petro-Canada des subventions lui permettant d'acquérir des sociétés pétrolières étrangères. L'exemple que l'on connaît le mieux a été l'acquisition de Petrofina en 1982. En retour, Petro-Canada consentait au gouvernement fédéral des actions, actions qu'il détient encore aujourd'hui.

En bref, les automobilistes versaient au début des années 80 une taxe de canadianisation spéciale qui permettait à Ottawa d'acheter des actions de Petro-Canada. Maintenant que l'on va liquider ces actions, il semblerait tout à fait juste et raisonnable que les automobilistes en retirent un avantage, et il nous semble qu'un investissement dans le réseau routier national serait la meilleure solution. Nous espérons donc pouvoir compter sur l'appui du comité pour faire avancer ce dossier.

● (0950)

[Français]

En terminant, monsieur le président, je dirai qu'en tant que pays, nous avons fait de véritables progrès pour ce qui est de reconnaître la dette d'infrastructures à laquelle sont confrontées les collectivités de ce pays. La priorité maintenant, et la question sur laquelle ce comité doit se pencher, est d'établir comment mettre en place une politique efficace qui contribuerait à réduire ce déficit en matière d'infrastructures. Dans le cadre des discussions et des débats qui auront lieu sur ces questions, nous devons nous assurer que l'importance et la nécessité d'investir dans notre réseau routier ne sont pas passées sous silence.

[Traduction]

Merci encore d'avoir invité TRIP à participer à cette tribune. Nous envisageons avec plaisir une discussion productive.

Le président: Merci, monsieur Morrison.

Nous allons maintenant passer aux questions. La première ronde sera une ronde de tours de sept minutes.

Monsieur Penson, monsieur Côté, monsieur Bell, puis monsieur Layton.

M. Charlie Penson (Peace River, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue parmi nous aujourd'hui aux représentants de la Fédération canadienne des municipalités et de TRIP.

J'aimerais également exprimer ma reconnaissance à tous les membres du comité d'avoir pris le temps dans leurs horaires très chargés de venir ici aujourd'hui. Le comité se réunit quelque cinq ou six fois par semaine dans le cadre de ces consultations prébudgétaires. Il est important que nous entendions tout le monde.

Je pense avoir entendu dire qu'il y a ici une relation importante concernant la taxe d'accise sur le carburant, ces 10 ¢ le litre qui sont perçus. Madame MacLean, je pense vous avoir entendu dire à la fin de votre présentation qu'il importe à cet égard qu'il y ait une bonne relation entre les municipalités, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral.

Il me semble qu'à moins qu'il y ait à l'intérieur de ce programme une relation avec la province, vous allez rencontrer le genre de problèmes dont a parlé M. Morrison avec les mécanismes de récupération, et il importerait donc que le gouvernement fédéral conclue une entente avec les provinces sur la façon dont tout cela doit fonctionner.

Mais je vous ai également entendu dire que vous aimeriez que cela soit accéléré; que vous aimeriez toucher cet argent plus vite et voir l'échéancier comprimé. Contrairement à la proposition en période électorale, M. Martin semblant promettre que cela allait venir tout de suite, voici que nous apprenons que la proposition des Libéraux est d'échelonner cela sur une longue période de temps, et ce avec certaines exemptions.

Vous aimeriez avoir un plus gros morceau du gâteau plus tôt: est-ce en gros là votre position?

Mme Ann MacLean: Oui. Le déficit, comme nombre d'entre vous le savent—on s'entend généralement là-dessus—se chiffre à 60 milliards de dollars et il augmente à un rythme de 5,5 millions de dollars par jour du fait de son coût. Voilà quel est le déficit d'infrastructure dans ce pays, et personne ne conteste cela. Le besoin est si grand que nous disons qu'il nous faut une plus grosse part tout de suite, et nous suggérons un montant annuel de 2,5 milliards de dollars simplement pour couvrir ce grand besoin. Voilà ce que nous demandons pour aujourd'hui.

D'après ce que nous avons compris, nous allons rencontrer M. Goodale. Nous comprenons que le gouvernement fédéral doit certainement tenir compte de ses réalités financières. Mais il nous faut également regarder la réalité de ce qui se passe dans nos collectivités. Il y a dans ce pays un consensus général.

• (0955)

M. Charlie Penson: À cet égard, même si tout le produit de la taxe d'accise, soit environ 5 milliards de dollars par an, était réparti entre toutes les municipalités du pays, il demeurerait un assez gros

trou à combler pour satisfaire nos besoins en renouvellement d'infrastructure à l'échelle du pays.

Mme Ann MacLean: Ce que nous disons c'est que cela vise le déficit et fera certainement beaucoup pour le combler, mais il existe des besoins permanents. Nous disons par ailleurs qu'il nous faut également un gouvernement qui collabore. Voilà qui nous amène à la question des ententes avec les provinces, non seulement pour ce qui est de la taxe sur le carburant mais également dans de nombreux domaines dans lesquels s'entrecroisent les gouvernements fédéral et municipaux.

M. Charlie Penson: Votre position serait-elle qu'il ne devrait y avoir aucune exemption dans ce contexte? D'après ce que je comprends on est en train de discuter de la possibilité d'exempter le carburant diesel ainsi que d'autres catégories de carburant. Quelle est votre position là-dessus?

Mme Ann MacLean: Excusez-moi, mais je ne vous ai pas entendu.

M. Charlie Penson: Il serait question que la taxe d'accise sur le carburant diesel soit exemptée de cette entente. Je ne pense pas que cela ait fait partie des discussions originales, mais il semblerait qu'il en soit question en ce moment.

Mme Ann MacLean: Notre discussion a toujours porté sur la taxe sur le carburant. Nous avons entendu parler de taxe sur l'essence, mais...

M. Charlie Penson: C'est la taxe d'accise sur le carburant, qui s'élève à 10 ¢ le litre.

Mme Ann MacLean: C'est là le total.

Je vais peut-être laisser Jim...

M. Charlie Penson: J'aimerais également donner l'occasion à mon collègue d'intervenir.

M. Richard Harris (Cariboo—Prince George, PCC): Bonjour. J'ai plusieurs questions.

Ce que j'avais compris, à écouter le premier ministre avant les dernières élections, c'était que l'argent en provenance de la taxe sur le carburant allait en quelque sorte être une remise non grevée pour les municipalités. Je me souviens d'ailleurs que de nombreux maires avaient sauté de joie à l'idée de ce cadeau inattendu qu'ils allaient ou qu'ils pourraient recevoir et qui allait leur permettre de faire de la planification à long terme. Ils allaient avoir des chiffres historiques avec lesquels travailler.

Puis l'ambiance a changé au fur et à mesure que l'on a constaté que ce versement allait être lié à de plus en plus de choses. Il n'allait plus s'agir simplement d'une remise en argent comptant établie sur la base des taxes sur le carburant payées dans les différentes zones municipales; on parlait plutôt d'un genre de formule d'infrastructure partagée, «mais voici ce que vous allez toucher au titre de la taxe sur le carburant».

Quel est l'avis de la FCM? Souhaitez-vous toucher la taxe sur le carburant de 5 ¢ le litre non grevée, comme aboutissement de l'idée originale lorsque toute cette conversation a débuté? Est-ce toujours là votre position?

Mme Ann MacLean: Nous croyons certainement que les dollars doivent être acheminés aux collectivités. Voilà la première chose. Nous sommes certainement prêts à travailler avec le gouvernement. S'il est des cadres, des priorités dont nous pourrions traiter ensemble, nous voudrions certainement le faire. Mais l'entente était qu'il n'allait pas falloir faire de demande; que l'argent allait aboutir dans les collectivités.

M. Richard Harris: Tout à fait. Ce que je tente de déterminer c'est la différence entre ce qui avait été envisagé dans les annonces initiales au sujet d'une remise non grevée correspondant à une partie des taxes sur le carburant et ce que l'on appelle communément programmes d'infrastructure à coût partagé.

Si c'est en définitive de cette façon que l'argent va être reversé, cela me ramène à une question que je me suis posée et qui m'a été posée maintes fois. J'habite une région plutôt rurale de la Colombie-Britannique. Un grand nombre de localités plus petites n'ont tout simplement pas l'assiette fiscale nécessaire pour bénéficier de programmes d'infrastructure à coût partagé, et elles étaient donc folles de joie à l'idée qu'elles puissent peut-être obtenir de l'argent à verser dans leurs plans d'infrastructure pour l'avenir.

Mme Ann MacLean: Oui, et je pense qu'elles devraient toucher cet argent, étant donné les indications selon lesquelles ces montants seraient versés aux collectivités. Oui, elles avaient toutes les raisons de croire que c'est cela qui allait arriver. Il est vrai qu'au fil du temps et qu'au fur et à mesure que se multiplient les intervenants dans la discussion, on a tendance à entendre parler de beaucoup d'autres suggestions; cependant, l'entente initiale était que les dollars iraient aux collectivités sans qu'il leur faille déposer une demande. Il est clair qu'il nous va falloir faire preuve de créativité pour veiller à ce que toutes les localités, petites et grandes, urbaines et rurales, puissent participer. C'était là l'engagement, et c'est certainement la position de la FCM également.

• (1000)

M. Richard Harris: Très bien. Vous allez continuer de vous battre pour que soient rétablis ces fonds non grevés à versement automatique sans demande. Merci.

Mme Ann MacLean: Absolument.

Le président: Mr. Côté.

[Français]

M. Guy Côté (Portneuf—Jacques-Cartier, BQ): Bonjour et bienvenue. Merci pour vos présentations.

Je voudrais préciser qu'avant le 28 juin dernier, je travaillais dans une boîte d'ingénierie informatique dont la mission était d'évaluer la durée de vie optimale et le moment de remplacement idéal des infrastructures municipales: égouts, aqueduc, voirie. C'est donc un domaine que je connais assez bien.

Tout à l'heure, Mme MacLean mentionnait l'importance de la collaboration entre les paliers de gouvernement. C'est certain qu'on peut avoir différentes visions de ce qu'est la collaboration. Vous ne serez guère surpris d'apprendre que pour moi, une collaboration efficace est surtout le fait de gens qui se divisent les tâches et qui n'empiètent pas sur celles des autres personnes. Les choses fonctionnent beaucoup mieux ainsi.

En transférant une partie de la taxe sur l'essence aux municipalités, à notre sens, on empiéterait directement sur les champs de compétence du Québec et des provinces. Ne pensez-vous pas que si on transférait cet argent directement aux provinces, allégeant ainsi les pressions financières auxquelles elles font face dans d'autres secteurs importants, les provinces pourraient mieux s'acquitter de leurs obligations envers les municipalités, puisqu'elles ne se sentiraient pas obligées de mettre presque toutes leurs ressources dans l'éducation et la santé et auraient une marge de manoeuvre, entre autres pour les municipalités?

[Traduction]

Mme Ann MacLean: Tout d'abord, il y a un consensus national. Un sondage COMPAS a été réalisé par la FCM juste avant les dernières élections fédérales : on y a découvert que la très grande majorité des Canadiens, soit 80 p. 100 d'entre eux, estimaient que les gouvernements municipaux devraient investir dans les services qu'ils devraient avoir. Plus des trois quarts des Canadiens de partout au pays estiment qu'ils devraient avoir accès aux ressources; qu'ils ne devraient pas augmenter les taxes foncières mais qu'ils devraient avoir accès aux revenus qui quittent en ce moment leurs collectivités. Il y a donc à cet égard un consensus national.

Quant à la question des champs de compétence, la position de la FCM est en effet qu'il faut respecter les compétences provinciales, et c'est pourquoi nous demandons au gouvernement fédéral d'être le catalyseur, réunissant tous les paliers de gouvernement pour traiter de cet important besoin.

La question des compétences de chacun n'empêche cependant pas la discussion latérale dans un mode de collaboration. Tout ceci est une question de collaboration; ce n'est pas une question de champs de compétence. Le fait de parler ressort peut créer des silos, auquel cas ce peut être le statu quo. Il nous faut pouvoir travailler ensemble en tant que pouvoirs publics et respecter les sphères de compétence, absolument, mais il n'est pas nécessaire de faire intervenir cela s'agissant de collaboration. Il nous faut travailler de façon latérale face à ces genres de défis auxquels se trouvent confrontés toutes les collectivités ainsi que tous les paliers de gouvernement, qui partagent des objectifs communs. Il s'offre ici des possibilités de traiter du programme national, des préoccupations des provinces et des territoires, ainsi que des soucis des collectivités.

[Français]

M. Jeff Morrison: Je veux simplement ajouter qu'il est important de reconnaître que les gouvernements québécois successifs, au cours des 10 dernières années, ont signé des accords avec Ottawa et les municipalités sur les différents programmes d'infrastructures. Le premier programme, qui a été instauré en 1993, constituait un très bon modèle de la façon dont Ottawa, les provinces et les municipalités pouvaient travailler ensemble aux questions d'infrastructures municipales. Ce sont les gouvernements de M. Bourassa, de M. Parizeau et de M. Bouchard qui ont signé ces accords.

Ce que dit Mme MacLean est exact. La question des juridictions est importante. Je crois que le gouvernement fédéral respecte bien le fait que les municipalités sont des créatures de la province. Cependant, on a des précédents: les gouvernements québécois et ceux de toutes les autres provinces ont conclu ces accords qui ont bénéficié aux Canadiens et aux Québécois.

• (1005)

M. Guy Côté: J'avais l'impression que ces sommes seraient versées directement aux municipalités par le gouvernement fédéral, sans nécessairement passer par les provinces. Cela n'était peut-être pas tout à fait clair pour moi.

On a mentionné que les municipalités vivaient plusieurs situations problématiques sur le plan des infrastructures physiques. Les plus grandes ont aussi des problèmes particuliers, entre autres dans le domaine de l'immigration. Elles n'ont peut-être pas toutes les ressources nécessaires pour gérer ces situations. Quel type de solution pourriez-vous envisager? Est-ce qu'un rééquilibrage de leur pouvoir de taxation pourrait être envisagé, ou s'il faudrait encore régler cette question par le biais de la fiscalité et de transferts des provinces vers les municipalités?

[Traduction]

Mme Ann MacLean: J'essayais de déterminer si vous parliez des communautés ou des provinces.

[Français]

M. Guy Côté: Les communautés.

[Traduction]

Mme Ann MacLean: Premièrement, la FCM demande au gouvernement fédéral de favoriser des ententes avec les provinces pour ce qui est de cet argent. D'ailleurs, plusieurs provinces ont demandé d'être proactives dans l'instauration immédiate de ces ententes avec elles, de sorte que l'argent puisse commencer à être versé en 2005.

En ce qui concerne la question de l'immigration, par exemple, nous savons que les communautés jouent un rôle très important, et différentes communautés sont confrontées à différents défis. Les grandes villes sont confrontées à des défis s'agissant d'être en mesure de servir les immigrants tandis que les petites localités ont du mal à attirer et à garder des néo-Canadiens. C'est là une question qui n'a pas de frontière et qui touche tous les gouvernements. C'est un domaine dans lequel une approche axée sur la collaboration s'impose. C'est la qualité de vie à l'intérieur d'une collectivité qui non seulement attirera mais retiendra les néo-Canadiens et déterminera leur réussite à l'intérieur de nos villes et de nos communautés. Cette collaboration est extrêmement importante si nous voulons réussir dans cette initiative.

M. Jeff Morrison: Il s'agit peut-être ici d'une question pour laquelle la FCM et nous-mêmes avons des avis quelque peu différents. Nous sommes tout à fait favorables à la notion d'une approche axée sur la collaboration. Nous estimons que c'est là la pierre angulaire de la nouvelle entente pour les villes, qu'il importe de poursuivre cela agressivement et que dans des domaines tels le logement social, la formation des immigrants, etc., c'est ce genre d'approche qui permettra aux villes de véritablement grandir, se développer et travailler en collaboration avec d'autres paliers gouvernementaux. Cependant, si l'on parle strictement de la question de la taxe sur le carburant, nous pensons que cet argent devrait être utilisé exclusivement pour les infrastructures essentielles, comme nous le disons dans notre mémoire.

M. Penson a demandé s'il faudrait qu'il soit nécessaire de faire une demande ou bien si la remise devrait être automatique, les municipalités pouvant alors utiliser l'argent comme bon leur semble. Nous croyons pour notre part qu'il faudrait qu'il y ait un processus de demande, ce qui est peut-être un peu fort, mais nous ne voyons pas ici un simple chèque aux municipalités que celles-ci puissent utiliser comme cela leur dit. Nous estimons qu'il devrait y avoir des conditions afin que l'argent soit utilisé à des fins d'infrastructure.

Les autres questions que vous avez mentionnées, notamment logement social et services aux immigrants, etc., peuvent être traitées par d'autres biais.

Le président: Merci.

Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): J'ai plusieurs questions. Comme vous le savez... [Note de la rédaction: inaudible]...

J'aimerais notamment savoir quel pourcentage des collectivités représente aujourd'hui la FCM?

• (1010)

Mme Ann MacLean: Plus de 80 p. 100.

M. Don Bell: Ce n'est pas vrai; vous parlez-là de la population.

Mme Ann MacLean: Excusez-moi, il y a plus de 1 100 collectivités.

M. Don Bell: Très bien.

Avez-vous eu des discussions avec Mike Harcourt sur certaines des choses qu'il fait? Je présume que oui.

Dans votre mémoire, vous faites état d'une réduction de 37 p. 100 en provenance des gouvernements fédéral et provinciaux pendant les années 90. Savez-vous ce que représente le gouvernement fédéral sur ces 37 p. 100?

M. James Knight (directeur général, Fédération canadienne des municipalités): Une très petite part.

M. Don Bell: Une petite part.

Oui, dans le cas de la Colombie-Britannique, ce sont principalement les réductions provinciales qui ont nui aux municipalités, et non pas ce que le fédéral...

En ce qui concerne le numéro deux, c'est-à-dire le partage des revenus, si mon souvenir est exact—M. Layton est maintenant parti, mais il s'en souviendra peut-être lui aussi—est que nous n'avons jamais, lors de ces réunions, discuté de la possibilité que l'argent en provenance de la taxe sur le carburant serve à autre chose qu'au transport. Les discussions initiales ne visaient pas l'infrastructure municipale, ne visaient pas l'immigration, ne visaient même pas l'infrastructure essentielle; elles visaient le transport et la voirie. Si j'ai bien compris, cela a en quelque sorte évolué au fil des discussions, pour déboucher sur les besoins plus généraux. Je voulais simplement revenir sur la demande originale émanant des municipalités—et non pas des provinces, qui ont toujours voulu mettre la main sur les fonds municipaux...

Et en tant qu'ancien maire, poste que j'ai occupé pendant 14 ans, je peux dire que nous ne voulons pas de la participation des provinces; nous n'en voulions pas, et moi je n'en ai pas voulu jusqu'à il y a un mois, lorsque j'ai démissionné de mon poste de maire. Nous souhaitons définitivement avoir de l'argent sur lequel les municipalités exerceraient le contrôle, car les provinces s'en sont servis à leurs propres fins et pour récupérer... C'est là le problème que nous vivions. Je reconnais que cela a changé.

Je suis curieux quant à votre facteur de progression pour la taxe sur le carburant, et l'on a parlé de sources de revenu pouvant croître en fonction de l'économie. En Colombie-Britannique, nous avons un gouvernement provincial qui liait cela à la richesse de la province. Je vous entends dire que vous aimeriez voir cela, mais vous voulez également un mécanisme de protection, de telle sorte que si l'économie devait fléchir et la taxe sur le carburant en provenance de ventes... N'y a-t-il pas un danger que cela devienne simplement une autre source de fonds pour l'infrastructure?

M. James Knight: Merci beaucoup de ces questions. Vous en avez posé deux ou trois.

En ce qui concerne le ciblage des fonds en provenance de la taxe sur le carburant, nous disons qu'il faudrait que cela serve principalement au transport et au transport en commun, mais nous ne pouvons pas ignorer la relation entre l'infrastructure souterraine et les routes. Certaines de nos villes ont de sérieux problèmes en matière d'approvisionnement en eau potable et d'égouts. Si vous leur dites qu'elles ne peuvent que construire des routes, eh bien, la réalité est qu'il leur faut creuser et remettre en état ce qui se trouve sous la chaussée. Nous disons donc que le mot d'ordre pour nous c'est le transport, mais que les fonds pourraient être utilisés pour l'eau et les eaux usées.

Nous sommes plutôt ciblés, et je tiens à ce que M. Morrison en prenne bonne note. Il y a d'autres secteurs d'infrastructure, mais l'engagement pour ce qui est de la taxe sur le carburant est que ce soit des fonds nouveaux nets et que les programmes existants couvrant les autres volets soient maintenus. Lorsque nous parlons donc d'investissements ciblés, nous parlons d'autres types d'infrastructure.

Enfin, pour ce qui est du facteur de progression, je suppose qu'il me faudrait dire que si nous devons choisir l'une quelconque des taxes fédérales, celle-ci serait au bas de la liste du fait qu'elle n'augmente pas. La taxe sur le carburant n'augmente pas. Elle est plutôt stable d'une année sur l'autre. Si donc nous voulons réellement satisfaire les besoins en infrastructure au cours des 15 prochaines années, ce qui est notre objectif, nous ne pouvons pas avoir une taxe fixée à jamais au niveau actuel. Il faut qu'il y ait augmentation progressive.

Il existe diverses ententes qui prévoient un facteur de progression. C'est le cas, notamment, de l'actuel accord sur les soins de santé. Nous considérons que ce serait là une amélioration raisonnable, étant donné que la taxe sur le carburant n'augmente pas du tout d'une année sur l'autre.

M. Don Bell: Très bien.

Monsieur Layton, vous n'étiez pas ici, mais j'ai eu la question. La taxe sur le carburant ne devait jamais servir à autre chose qu'au transport, selon les premières discussions que nous avons eues avec la FCM et auxquelles j'ai assisté. Mais en réponse à la question de M. Côté et à celle de M. Harris au sujet des plus petites localités, je conviens en fait que les plus petites localités ont des besoins différents.

L'UBCM et le gouvernement provincial en Colombie-Britannique en sont arrivés à une entente en vertu de laquelle l'on reconnaît l'existence de trois catégories de zone : grosses zones urbaines, zones urbaines-rurales de taille moyenne et petites zones rurales. En Colombie-Britannique, je pense que les rapports étaient d'environ 80:20 pour les grands centres urbains, soit 80 pour le transport et 20 pour l'infrastructure, d'environ 50:50 pour les collectivités de taille moyenne et de 20:80, soit l'inverse des grosses agglomérations, dans les zones plus petites. Dans le cas, donc, des plus petites localités, il pouvait y avoir jusqu'à 80 p. 100 pour l'infrastructure et 20 p. 100 pour le transport. Cela s'inscrivait dans des ententes entre les municipalités et la province.

L'autre question que j'avais, très rapidement, concernait l'échéancier pour l'augmentation progressive. Tout au long de la campagne électorale, je n'ai qu'entendu dire qu'il devait s'agir d'un programme de cinq ans et qu'il allait y avoir versement plus important vers la fin. En tant qu'ancien représentant municipal, au sein du comité auquel je siège, je pousse très fort pour renverser cette position, afin que le montant initial soit versé rapidement, de sorte que l'on puisse commencer à s'occuper du besoin en infrastructure. Il me faut cependant dire que la totalité des 60 milliards de dollars ne seront pas financés par la seule taxe sur le carburant, mais que les provinces ont clairement un rôle clé à jouer en s'acquittant de leurs responsabilités envers les municipalités.

Je suppose que l'autre question concerne la formule. J'ai été intrigué par l'approche adoptée par la Colombie-Britannique et l'UBCM. Y êtes-vous favorable? Ce me semble reconnaître au moins trois catégories différentes de relations.

•(1015)

M. James Knight: Notre rôle n'est pas vraiment de décrire aux provinces et à leurs gouvernements municipaux ce qu'ils devraient

faire. Je pense que cela varierait beaucoup d'un bout à l'autre du pays. Il y aura 13 ententes fédérales-provinciales-territoriales et chacune présentera des aspects tout à fait uniques.

Ce que nous pouvons dire c'est que l'on y a beaucoup réfléchi en Colombie-Britannique. La Colombie-Britannique a été la première province à réfléchir à la façon dont cette possibilité pourrait être exploitée. Le niveau de consensus au sein de la province est très élevé, ce qui est précieux. Il semble qu'il y ait eu accommodement entre les municipalités. Elles regardent toutes dans la même direction et elles ont adopté un plan commun, ce qui est extrêmement positif.

Mme Ann MacLean: Toujours au sujet du facteur de progression, monsieur Bell, l'argent que les municipalités investissent dans le développement d'infrastructures alimente certes l'économie et a une forte incidence sur elles. Ce que montre le facteur de progression c'est le rendement sur l'investissement car, comme vous le savez, en tant qu'ancien maire, très peu d'argent retourne dans la municipalité pour y alimenter l'économie.

L'on relève ici un constat et une occasion, les citoyens eux-mêmes, partout au pays, ayant dit que ce genre d'investissement devrait retourner quelque chose dans la collectivité.

M. Don Bell: J'aimerais faire un commentaire. En tant qu'ancien membre de la FCM, j'apprécie réellement le travail que vous faites pour le compte des municipalités et les efforts que vous avez consentis en vue d'oeuvrer avec le gouvernement fédéral au dossier des municipalités. Je vous en remercie.

Le président: Merci.

Monsieur Layton. Après quoi ce sera au tour de M. Penson et de Mme Minna.

[Français]

M. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Merci, monsieur le président.

Je veux féliciter les organisations pour les présentations qu'elles ont faites ce matin. Je veux également remercier Mme Wasylycia-Leis, qui me permet de siéger aujourd'hui à ce comité.

•(1020)

[Traduction]

J'ai un jour, dans une autre vie, occupé ce fauteuil en tant que président de la FCM. Je suis très excité à l'idée d'être ici en train d'écouter vos conseils.

Je me souviens en fait que la première fois que j'ai comparu devant le Comité des finances c'était pour suggérer que le gouvernement fédéral arrête de recueillir des fonds auprès des municipalités par le biais de la TPS et que le reste de l'argent leur soit rendu. Je sais que l'on décrit cela comme étant une subvention aux municipalités, mais il me faut dire, afin que cela figure au procès-verbal, que c'était en fait un mécanisme de levée de fonds du gouvernement fédéral pour aller chercher de l'argent auprès des municipalités, et l'impôt foncier devait en un sens être acheminé par les municipalités au gouvernement fédéral.

Nous sommes heureux que ce travail de pickpocket ait pris fin. Cela peut bien sûr être emballé de différentes façons, comme le premier ministre et moi-même en avons longuement débattu. Et cela se chiffre bel et bien à un montant d'argent conséquent au bout de dix ans. Je pense que le total est de 7 milliards de dollars. J'ignore pourquoi l'on ne parle pas de revenu sur 1 000 ou 10 000 ans, simplement pour que les chiffres soient supérieurs. Quoi qu'il en soit, voilà dans quel monde politique nous évoluons.

Le terme «infrastructure» est un terme de la FCM. Il appartenait autrefois aux ingénieurs, mais c'est la FCM qui a introduit cette notion vers la fin des années 80. Aujourd'hui, bien sûr, personne n'en parle. De terme, cela est devenu un concept, pour enfin être un programme. Si nous ne faisons pas attention, cela ne sera de nouveau plus qu'un simple mot.

Notre crainte est que la proposition relative à la taxe sur le carburant, que défend la FCM depuis quelque temps déjà, devienne le remplacement des programmes d'infrastructure du passé.

Un excellent programme a été défendu, puis promis, puis, dirais-je, largement livré en 1993 dans le contexte et de la création d'emplois et de la lutte entamée à l'égard de la dette d'infrastructure. Mais nous sommes depuis en chute libre.

Au fil des ans, le montant d'argent versé chaque année aux municipalités au titre de l'infrastructure n'a cessé de reculer. Ce serait tragique si l'on voyait la taxe sur le carburant mise en place alors que les programmes d'infrastructure étaient retirés.

J'aimerais que dans vos commentaires vous expliquiez davantage l'importance de cela.

J'ai visité votre site Web, qui présente quelque chose de très original. Chaque fois que vous y allez, on vous dit de combien le déficit d'infrastructure a cru depuis votre dernière visite. Je tiens à féliciter les gens qui ont créé ce site, car ce que l'on y apprend est tout à fait choquant. D'après vos données, le déficit d'infrastructure augmente d'environ 10 millions de dollars par jour. Entre-temps, nous affichons un surplus d'environ 11 millions de dollars par jour. Il y a donc là une correspondance plutôt intéressante.

J'aimerais que vous vous prononciez sur trois ou quatre points clés. Premièrement, vous pourriez peut-être nous renseigner sur le processus de consultation qui est intervenu et sur ce que vous aimeriez voir, idéalement. Il me semble que le processus de consultation est remarquablement semblable à ce qu'il était il y a trois ou quatre ans, soit la venue d'une délégation devant le comité pour y faire une présentation et peut-être une réunion occasionnelle avec un fonctionnaire et à l'occasion un ministre. Y a-t-il autre chose qui devrait se passer? J'ai le sentiment qu'il devrait y avoir plus. J'aimerais entendre vos commentaires là-dessus.

Deuxièmement, vous pourriez peut-être vous prononcer sur le danger que j'ai évoqué plus tôt que la taxe sur le carburant finisse simplement par remplacer d'autres programmes d'infrastructure. Quelle en serait l'incidence?

Troisièmement, vous pourriez peut-être vous prononcer sur le concept de fonds de contrepartie. Nous avons entendu des rumeurs selon lesquelles l'on exigerait peut-être des municipalités ou des provinces qu'elles versent des fonds de contrepartie pour accéder à cette taxe sur le carburant. Étant donné que les provinces affichent dans de nombreux cas des déficits par suite d'une décennie de délestage de responsabilités diverses, cela résulterait assez facilement en une paralysie du programme, comme nous l'avons maintes fois constaté dans le cas du programme de logement.

Nous avons également entendu des propos troublants selon lesquels il y aurait peut-être un processus de dépôt de demandes. L'on finirait peut-être par monter une gigantesque bureaucratie d'un genre ou d'un autre pour traiter des demandes émanant des municipalités. Cela nous préoccupe très sérieusement et nous aimerions connaître votre perspective en la matière. Les démocraties municipales sont tout à fait en mesure de déterminer leurs priorités et de faire rapport de façon exhaustive au gouvernement fédéral afin d'assurer la reddition de comptes. L'idée qu'il doive y avoir une paperasserie sans fin semble incompatible.

La dernière grosse question est celle des mécanismes de récupération—l'idée que s'il y a de l'argent donné en un endroit, il puisse simplement être récupéré ailleurs, ou par les provinces ou par le gouvernement fédéral lui-même. J'aimerais entendre vos commentaires là-dessus.

Je tiens par ailleurs à applaudir à votre recommandation au sujet des fonds verts. En fait, notre demande originale au titre des fonds verts avait été de 500 millions de dollars lorsque nous nous sommes assis avec le premier ministre. Nous lui avons dit que nous ne pourrions pas tout dépenser s'il nous donnait cette somme et avons suggéré que l'argent soit versé de façon progressive, à condition que les investissements s'avèrent être réussis. Je tiens à féliciter toute l'équipe de la FCM d'avoir produit un programme remarquablement bien réussi, si réussi que le premier ministre s'en sert en fait contre moi lorsque je tente de lui poser des questions, et, franchement, c'est très juste. Je vais maintenant revenir à la demande de 500 millions de dollars afin que nous ayons un fonds de roulement pleinement fonctionnel.

Enfin, toujours pour souligner l'importance des partenaires pour la protection du climat, ce programme pose en un sens les jalons pour les fonds verts et d'autres programmes visant, par exemple, la réduction des émissions de polluants, le contrôle de l'étalement urbain, l'amélioration de la qualité de l'eau, etc. Il serait dommage que nous perdions ce programme catalyseur qui, pour chaque poignée de dollars investie, produit des résultats si formidables, dont votre conférence bisannuelle sur cette question n'est pas le moindre. J'estime, bien franchement, que c'est la meilleure conférence qui ait lieu au pays, car elle vise un échange des pratiques exemplaires.

Si vous pouviez réagir à ces quelques questions, je vous en serais reconnaissant.

Encore une fois, veuillez, je vous prie, communiquer mes félicitations à toute l'équipe, et il en est de même pour TRIP. J'espère que vous ne m'en voudrez pas de m'être principalement concentré sur mon ancienne organisation ici, mais je tiens à saluer le travail que vous faites vous aussi, car le partenariat avec le secteur de la construction est absolument essentiel même si nous ne nous entendons pas sur la question des conventions collectives négociées par les syndicats.

Le président: Votre temps est presque écoulé. Je devine que c'est ce pourquoi on impose une limite temporelle dans le cadre de la période des questions. Le fait que ce soit le premier comité de M. Layton... c'est une période de questions et de réponses.

Dans l'intérêt de l'obtention d'une bonne réponse, je vous invite à répondre mais je vous demande de vous efforcer de vous limiter dans le temps, par respect pour les autres membres du comité.

Mme Ann MacLean: Je m'efforcerais d'être brève. Je vais faire appel à Jim. Je vais peut-être essayer de répondre à la question sur la consultation et nous nous partagerons le reste et tâcherons d'être concis.

En ce qui concerne la question de la consultation, nous ne parlons pas simplement de discours et de réunions. Nous parlons de travailler ensemble. Il y a en place à l'heure actuelle des mécanismes et des programmes qui témoignent de bons efforts de collaboration. Les problèmes auxquels se trouvent confrontées nos collectivités sont beaucoup trop complexes pour qu'un gouvernement seul puisse les gérer. Ce que nous disons c'est qu'il existe des exemples tels les ententes urbaines, le défi du quartier est du centre-ville de Vancouver qui a été relevé par 16 ministères fédéraux oeuvrant avec un nombre quasi-égal de ministères de la province de Colombie-Britannique ainsi qu'avec le gouvernement municipal, s'attaquant de front à plusieurs priorités nationales, provinciales et municipales et affichant un certain succès. Voilà ce qu'est la gouvernance en collaboration; voilà ce que c'est la gouvernance intelligente. Il ne s'agit pas simplement de tenir des consultations. Il s'agit de travailler ensemble, de viser des priorités communes, d'atteindre des objectifs communs et de recourir à des mécanismes éprouvés pour réussir. Nous faisons appel au gouvernement pour être le catalyseur, rassemblant tous les ordres de gouvernement pour relever certains de ces défis de taille.

L'immigration était encore un autre dossier, et je pourrais poursuivre encore la liste—mais je ne le ferai pas.

● (1025)

M. James Knight: L'engagement est que les revenus en provenance de la taxe sur le carburant soient de nouveaux revenus nets et ne viennent pas remplacer d'autres programmes. Il existe un danger que cela arrive. Nous serons très vigilants pour assurer que cela n'arrive pas. Clairement, les programmes d'infrastructure tels qu'ils ont existé traditionnellement sont essentiels et nous leur avons réservé une très grande place dans notre mémoire.

Pour ce qui est des fonds de contrepartie, impossible—les provinces n'en ont pas et nous non plus. Là encore, il faut qu'il s'agisse de nouveaux revenus nets. Je pense que c'est cela que prévoit l'engagement.

Pour ce qui est des processus de demande, il existe un cadre. Je pense qu'il serait raisonnable que le gouvernement fédéral s'attende à ce que ces investissements soient consentis dans des secteurs importants, stratégiques et durables, et nous devrions accepter cela, mais non pas dans un contexte d'obligation de dépôt de demande. Ce serait un engagement. Nous fournirions la preuve de nos processus de planification, de nos prévisions en matière d'immobilisations, et nous ciblerions ces investissements ou ces revenus, de telle sorte que certaines activités... mais non pas dans le cadre d'un arrangement axé sur l'obligation de faire des demandes.

Les mécanismes de récupération sont absolument critiques, et au niveau fédéral et au niveau provincial. Mon avis personnel est qu'il devrait y avoir dans chaque province des ententes provinciales-municipales pour assurer une protection contre la récupération à ce niveau-là. Dans chaque province, les gouvernements municipaux seraient le mécanisme de contrôle approprié pour veiller à ce que les provinces ni ne réduisent les dépenses correspondant aux besoins municipaux ni ne transfèrent de responsabilités. Il s'agit dans les deux cas de récupération.

Nous serons ici à Ottawa, surveillant de très près les récupérations fédérales.

Mme Ann MacLean: Les fonds verts ont été essentiels pour veiller à ce que le programme national en matière de réduction des gaz à effet de serre... Ils ont été le catalyseur pour que nos collectivités franchissent un pas de plus, passant, par exemple, d'un traitement primaire des eaux d'égout à un traitement secondaire, pour

aborder des questions telles la récupération des gaz produits par les sites d'enfouissement, les systèmes de chauffage par ilôts. Ces fonds ont fait bouger les choses. Leur histoire est une belle réussite et leur vérification l'emporterait sur la plupart des vérifications que vous pourriez jamais être amenés à examiner. Ils ont été extrêmement bien gérés. Ils comptent sans doute parmi les principales initiatives qui ont aidé le gouvernement national à respecter ses engagements de Kyoto. Il s'agit d'un petit programme, mais sur le plan valeur au dollar, il a sans doute été l'un des plus réussis que nous ayons jamais vus.

Le président: Monsieur Morrison, très vite, je vous prie.

M. Jeff Morrison: Très rapidement, en ce qui concerne les programmes existants, nous ne saurions en fait être davantage d'accord. C'est pourquoi nous recommandons dans notre mémoire que les programmes existants—le fonds pour l'infrastructure stratégique, le fonds d'infrastructure routière, etc.—soient renfloués, étant donné que nombre de ces programmes ont épuisé ou sont sur le point d'épuiser leur budget. Ces programmes clés ne seraient pas ciblés par la taxe sur le carburant ou d'autres fonds, alors nous sommes tout à fait d'accord là-dessus.

Quant à la question des syndicats, simplement pour que les choses soient bien claires, nous n'avons aucun problème du tout avec les syndicats. Ce qui nous pose problème, c'est autre chose, et c'est pourquoi nous recommandons au comité et au gouvernement d'inscrire dans ces ententes une clause telle que les propriétaires d'infrastructure, qu'il s'agisse de municipalités ou de provinces, ne seraient pas empêchés d'adopter des politiques d'approvisionnement préférentielles. C'est ce qui s'est passé au Manitoba lorsque le gouvernement du Manitoba a décrété que seuls des entrepreneurs syndiqués pourraient soumissionner. Soit dit en passant, au Manitoba seuls 5 p. 100 des entrepreneurs capables de fournir le genre de travail requis étaient syndiqués. Pouvez-vous vous imaginer les ramifications côté coûts d'un appel d'offres concurrentiel lancé sur cette base-là?

Ce que nous disons c'est que les projets financés par la taxe sur le carburant et payés par les Canadiens doivent être ouverts à tous les Canadiens qualifiés pour faire le travail.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à des tours de cinq minutes. monsieur Harris, madame Minna, puis John McKay, après quoi nous recommencerons.

M. Richard Harris: Merci beaucoup.

Merci au panel des perspectives qu'il nous livre. J'aurais quelques questions.

Premièrement la remise de taxe sur le carburant promise est de 5 ¢ le litre pour l'essence et de 2 ¢ le litre pour le carburant diesel. Qu'est-ce qui explique la différence en taxe entre ces deux types de carburant? D'autre part, savez-vous si M. Goodale envisage d'éliminer de la formule la remise de la taxe sur le diesel?

•(1030)

M. James Knight: La proposition du gouvernement est que ce soit la seule taxe sur l'essence, à 5 ¢ le litre. Le diesel ne fait pas partie de l'entente. Nous nous avons toujours dit que le diesel était un volet important. Franchement, ce sont surtout les camions qui endommagent l'infrastructure, alors ce ne serait que justice. La taxe d'accise sur le diesel n'est que de 4 ¢ le litre. Elle est de 10 ¢ le litre sur l'essence et de 4 ¢ le litre sur le diesel, et nous avons demandé la moitié des deux, soit 5 ¢ le litre pour l'essence et 2 ¢ le litre pour le diesel. Mais cela ne figure clairement pas au programme du gouvernement. Cela représente environ 200 millions de dollars par an plus un petit quelque chose, et la taxe sur l'essence s'élève à plus ou moins 2,2 milliards de dollars par an.

M. Charlie Penson: Par suite de l'intervention de M. Bell, j'aimerais confirmer auprès de nos témoins d'aujourd'hui que l'on s'entend clairement pour dire que la forme de gouvernement municipal est une forme déléguée par les provinces. Il s'agit d'une forme très importante. Je pense que cet ordre de gouvernement est celui qui est le plus près des gens, mais il est délégué. La coopération des provinces est de ce fait nécessaire.

À cet égard, je pense que quelqu'un a déjà posé la question des réductions minimales des transferts du gouvernement fédéral aux municipalités. Cela est en partie dû au délestage massif infligé aux provinces par le budget de 1995, les provinces sabrant à leur tour dans ce qui devait être reversé aux municipalités. Est-ce là une évaluation juste de la situation?

Mme Ann MacLean: Oui. Dans ma province, la Nouvelle-Écosse, il se trouve que cette année-là j'étais présidente de l'Union of Nova Scotia Municipalities. Je me souviens que le premier ministre provincial d'alors disait que nous nous trouvions en sérieuse difficulté et que les transferts allaient beaucoup nous nuire. Cette année-là, en Nouvelle-Écosse, les municipalités ont subi une perte de 40 millions de dollars en l'espace d'une seule année du fait de la position provinciale.

M. Charlie Penson: L'autre chose au sujet de laquelle je voulais vous interroger c'est ceci : la dernière fois que j'ai siégé au Comité des finances, les revenus en provenance de la taxe fédérale d'accise sur le carburant se chiffraient à 4,5 milliards de dollars, et si j'ai bien compris, le total dépasse aujourd'hui les 5 milliards de dollars. La taxe a été d'environ 10 p. 100 pendant ces 18 mois. En même temps, l'on n'a réinvesti dans le réseau routier et les infrastructures que 195 millions de ces 4,5 milliards de dollars. Le gros de cet argent était versé aux recettes générales et ce n'en est qu'un tout petit pourcentage qui a été réinvesti dans l'infrastructure. Est-ce bien le cas?

M. James Knight: Oui, c'est tout à fait le cas. C'est ce que nous tentons de corriger ici aujourd'hui.

M. Charlie Penson: Merci.

Le président: Monsieur Harris.

M. Richard Harris: Merci, monsieur le président. J'ai une courte question, et je pense qu'elle est pertinente.

Étant donné les insuffisances du gouvernement, le déficit d'infrastructure et la rareté de l'argent, dans votre vision de la façon de combler les déficits d'infrastructure, quel rôle jouent les partenariats privés-publics? Est-il important, est-il mineur ou bien existe-t-il des possibilités non encore explorées?

Mme Ann MacLean: Nous avons certainement encouragé les partenariats privés-publics lorsque cela a semblé logique pour les collectivités concernées, mais il s'agit d'une décision locale. C'est

aux collectivités qu'il revient de décider de ce qui leur convient, car, comme vous l'avez mentionné, nos communautés sont très diversifiées. Il leur faut être en mesure d'exploiter diverses possibilités. Il s'agit donc réellement d'une question locale, mais nous incluons toujours cela dans les messages que nous livrons.

M. Jeff Morrison: Nous avons toujours dit que les PPP sont un outil dans la boîte à outils, que ces partenariats ne fonctionnent pas toujours, qu'ils ne sont pas une panacée, mais qu'ils sont une option que devraient examiner les municipalités et les provinces. Au bout du compte, les PPP ont tendance à jouer le rôle de levier pour obtenir des fonds publics et, franchement, lorsque vous avez une dette d'infrastructure de 60 milliards de dollars et que l'on ne peut en fait compter que sur environ 2 milliards de dollars du côté des taxes sur le carburant, il faut faire preuve de créativité s'agissant de négocier plus de participation et de faire augmenter la participation gouvernementale. C'est donc un outil, mais ce n'est pas une panacée.

•(1035)

Le président: Madame Minna.

L'hon. Maria Minna (Beaches—East York, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais commencer par vous remercier d'être venus. Je pense qu'il y a ici beaucoup de choses sur lesquelles nous nous entendons depuis longtemps autour de cette table, et je suis donc heureuse de voir que nous tendons vers la même chose.

J'aimerais commencer par clarifier une chose que mon collègue, M. Layton, a mentionnée tout à l'heure lorsqu'il a laissé entendre qu'il se pourrait qu'il y ait une demande de fonds de contrepartie pour la taxe sur le carburant. Je pense que M. Godfrey, le ministre responsable, a dit clairement qu'aucune participation en contrepartie ne serait exigée des provinces ou des municipalités dans le cadre de cet arrangement. Donc, pour corriger ce qui a été dit, cela a déjà été rendu assez clair publiquement.

Bien que je comprenne que nous nous trouvons dans une situation dans laquelle il nous faut faire avancer ces dossiers, je pense qu'il vaut également la peine de souligner que ce gouvernement est le premier depuis longtemps à travailler avec la FCM et à satisfaire certaines revendications. Certaines choses ont été mises de côté, mais il est à espérer qu'on les rependra. Je pense qu'il est important de relever cela, car cela fait, je pense, très longtemps que l'on n'a pas vu ce genre de partenariat.

L'autre partenariat qui est, je pense, essentiel concerne certaines des choses que l'on a déjà constatées en Colombie-Britannique. C'est quelque chose que M. Godfrey s'efforce à l'heure actuelle d'établir en Ontario avec Toronto, et portant sur d'autres domaines en plus de ce dont il est question avec la taxe sur l'essence et (ou) sur le carburant.

J'aimerais vous interroger auprès d'un certain nombre de choses que je trouve très intéressantes. Le fonds vert a merveilleusement bien fonctionné, comme vous l'avez dit. Il fonctionne réellement très bien. Je vais vous poser quelques questions. Verriez-vous ce modèle utilisé dans un quelconque autre secteur? On parle de beaucoup d'autres choses en plus de ce transfert de taxe, qui en fait partie.

L'autre question concerne le transfert de la taxe sur l'essence ou sur le carburant. On a beaucoup parlé des communautés versus les villes. Je sais que j'ai eu des discussions avec des gens dans ma circonscription. Les villes ont d'énormes infrastructures, et la demande est lourde. J'ai également discuté avec des gens dans la région de Montréal, et c'est un gros problème. Ils disent que c'était censé être un engagement envers les villes et que l'on est maintenant en train d'étendre cela pour englober les communautés. J'aimerais que vous m'expliquiez sur quoi débouche cette discussion, si elle a lieu au sein de votre organisation, et à partir de quelle taille ou de quel nombre l'on peut parler de ville.

J'aurais encore quelques autres questions, mais commençons par là.

Mme Ann MacLean: Merci beaucoup de cette question.

Premièrement, pour ce qui est des fonds verts, ce modèle a été discuté dans le contexte du logement, par exemple, et nous sommes en pourparlers avec le ministre Fontana et son ministère et sommes en fait en train de créer un groupe de travail qui va se pencher sur cette question. L'approche collaboration est donc tout à fait à l'oeuvre dans ce ministère-là. Merci de m'avoir donné l'occasion d'en parler.

En ce qui concerne la taxe sur l'essence pour les villes, il a toujours été question des villes et des communautés, car toutes les communautés ont des infrastructures et des défis. Les défis des villes sont certainement apparents, et ils ont tendance à être très ciblés et ils pourraient très bien être différents. Nous avons un pays si diversifié, mais les plus petites communautés ont elles aussi d'importants défis et problèmes sur le plan durabilité. Ce sera peut-être le transport en commun dans les villes mais le chauffage et la climatisation par îlots dans les régions plus rurales. Les défis sont donc différents, mais il a toujours été question et des villes et des communautés, et chaque communauté dans ce pays, petite ou grande, a besoin de l'argent qui lui sera acheminé.

L'hon. Maria Minna: Je vais passer très rapidement à deux autres choses. Tout d'abord, la question du réseau routier, dont M. Morrison a parlé et, bien sûr, l'engagement selon lequel le gros de l'argent irait au transport.

Une question que j'ai, est que j'adresserai peut-être aux deux groupes, est que bien que je comprenne qu'il nous faille de bonnes autoroutes et que l'infrastructure est très importante, j'ai un très fort préjugé en faveur du retrait des camions de nos grandes routes et du renforcement et de l'amélioration de notre infrastructure ferroviaire. Lorsque je prends l'autoroute, je peux vous dire que lorsque je vois plus de 50 p. 100 de ces énormes camions sillonnant les routes entre Windsor, Toronto, Ottawa, Montréal et Québec... l'usure infligée à nos routes est énorme. J'aimerais donc que vous me disiez de quelle façon vous pensez que nous pourrions réaliser cela.

L'autre question est celle de la reddition de comptes. Nous venons tout juste d'avoir une discussion approfondie avec les provinces au sujet des soins de santé, et nous essayons d'intégrer dans le système une certaine reddition de comptes de façon à veiller à ce que l'argent serve les objectifs et les normes dont nous discutons collectivement.

Pour ce qui est du transfert de la taxe sur l'essence, en plus de veiller à ce que les provinces ne fassent pas de la récupération—cela est fondamental—verriez-vous d'autres structures de reddition de comptes qui pourraient être établies pour veiller à ce que l'argent serve aux fins dont nous avons tous convenu par opposition à autre chose? Je pense que cela est important.

● (1040)

M. James Knight: En ce qui concerne les voies ferrées, alléluia—le coût pour les villes du trafic camions et de la dégradation de nos routes est énorme, sans parler des bouchons, de la congestion de la circulation...

Mme Ann MacLean: De la durabilité.

M. James Knight: ... des gaz d'échappement et de l'inefficience relative de ce mode de transport.

Nous avons toujours été en faveur de politiques qui transfèreraient le trafic camions aux chemins de fer et, franchement, avec le passage du temps, nous estimons que cet effort doit être intensifié car nous ne pouvons pas continuer comme cela. Nous ne pouvons pas continuer à construire des routes de plus en plus larges et avec des dégagements de plus en plus hauts. Il nous faut arrêter.

Le président: Merci.

Monsieur Morrison, rapidement.

M. Jeff Morrison: Voilà alors l'une des questions sur lesquelles nous autres et la FCM ne sommes pas d'accord.

M. James Knight: En ce qui concerne la question de la reddition de comptes, oui, en fait, dans une province, ce cadre a été bien élaboré, soit la façon dont les gouvernements municipaux rendraient compte de l'usage fait des fonds.

Franchement, la suggestion faite par une province au gouvernement du Canada est qu'il y ait une vérification. Ces programmes devraient être vérifiés chaque année pour assurer la conformité et la bonne utilisation de l'argent. Nous sommes très ouverts à cette idée.

Le président: Très rapidement, monsieur Morrison.

M. Jeff Morrison: En ce qui concerne la question du réseau routier, nous ne voyons pas là une question du genre ou tout l'un ou tout l'autre. Le fait est que oui, le transport en commun et le rail sont importants, surtout dans une stratégie de transport multimodal, mais au bout du compte, dans une économie comme la nôtre, avec des livraisons continentales juste-à-temps, le camionnage continuera pour un avenir prévisible d'être un élément extrêmement important de notre économie. La réalité est qu'à moins de commencer à construire des chemins de fer de-ci-de-là et un peu partout, vous n'allez pas pouvoir assurer les livraisons juste-à-temps qu'exige une économie continentale.

Il me faudrait également ajouter—et je vous demanderais de lire notre mémoire—que lorsque vous construisez de la capacité routière supplémentaire, sous forme de périphérique ou autre, vous n'êtes pas limités au simple élargissement d'une route existante. En fait, des objectifs durables conséquents sont atteints du fait de la réduction de GES et d'autres éléments ayant une incidence sur la qualité de l'air.

Il s'agit donc pour nous d'un élément clé de la stratégie, mais il ne faudrait pas que ce soit ou le réseau routier ou le rail. Il faut que ce soit les deux.

Le président: Merci, monsieur Morrison.

Monsieur McKay.

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins.

Depuis que j'ai assumé cette responsabilité, il y a dans mon bureau un véritable défilé continu de personnes qui viennent y vanter les vertus des PPP. Il y a eu des représentants de la FCM, beaucoup de porte-parole d'organisations qui s'occupent de routes, de transport, d'énergie—beaucoup d'intervenants du secteur de l'énergie éolienne et ainsi de suite. Le président du fonds d'infrastructure verte m'a fait une présentation très intéressante sur le nombre de partenariats secteur public-secteur privé qui ont été créés et sur l'enthousiasme avec lequel ils ont été accueillis. J'ai été quelque peu étonné que vous n'ayez pas chacun dans votre mémoire réservé la place centrale à la nécessité absolue d'établir des partenariats secteur public-secteur privé. Il sera absolument impossible dans ce pays de corriger la situation sur le plan des infrastructures en l'absence de PPP d'un genre ou d'un autre. Je conviens que ce n'est qu'un outil dans la boîte à outils, mais c'est un outil plutôt important.

J'aimerais que vous me disiez si vous voulez simplement enterrer les PPP parce qu'ils sont politiquement incorrects ou bien si vous estimez qu'ils devraient en fait être le principe directeur dans toutes vos négociations et dans tous les domaines. Je conviens que ce n'est pas une panacée—cela est clair—mais il s'agit d'une forme très importante de financement de l'infrastructure publique. Ma première question est donc la suivante : pourquoi n'avez-vous pas traité de cela dans vos remarques et dans vos exposés et où inscririez-vous les PPP en tant que principe directeur?

Ma deuxième question concerne les sources de financement de rechange. Je me souviens de présentations qu'on a faites dans mon bureau au sujet de péages. Les systèmes de péages peuvent être très sophistiqués. Vous pouvez imposer des taxes à l'heure, vous pouvez imposer des taxes au poids, vous pouvez imposer des taxes sur tout critère que souhaitez utiliser la municipalité ou la province. Encore une fois, je n'ai rien vu dans vos exposés au sujet de l'utilisation ou peut-être même de l'abus de péages.

Je serais intéressé d'entendre les commentaires de vos deux organisations au sujet de ces questions.

• (1045)

M. Jeff Morrison: Tout d'abord, en ce qui concerne les PPP, comme je l'ai mentionné, nous estimons qu'ils peuvent être un précieux outil pour les municipalités et les provinces pour aller chercher d'autres fonds pour les infrastructures municipales.

Vous demandez pourquoi nous n'en avons pas traité dans notre mémoire. Je pense que M. Knight en a parlé lui aussi : au bout du compte, la décision d'établir ou non des PPP revient à la municipalité ou à la province, c'est-à-dire au propriétaire de l'avois visé. Ce serait peut-être beaucoup que le gouvernement fédéral vienne dire aux municipalités ou aux provinces « vous devez utiliser un PPP sans quoi nous ne vous donnerons pas l'argent ». En bout de ligne, il s'agit réellement d'une décision locale. Cependant, comme nous l'avons dit, nous encouragerions le recours à des PPP—absolument—là où se serait le plus efficace, mais ce ne sera pas le cas partout.

L'hon. John McKay: Il serait tout à fait légitime que le gouvernement fédéral demande si vous avez fait une analyse PPP d'un projet ou d'un autre.

M. Jeff Morrison: Bien sûr, le gouvernement fédéral peut poser la question. De là à commencer à imposer quelque chose, c'est là une toute autre question, et c'est là que nous aurions un problème.

Vous avez parlé de routes à péage, et je pense que vous abordez là le concept de l'utilisateur payeur, que nous appuierions pleinement. Si nous n'avons pas inclus cela dans notre mémoire c'est que cette discussion-ci porte davantage sur les communautés urbaines. Mais si nous devons nous asseoir et parler du réseau routier—et nous avons

recommandé au Comité des transports qu'il tienne des audiences sur cette question—alors le recours à des routes à péages serait une chose que nous favoriserions.

Vous avez parlé du politiquement correct, et ce que je vais dire ne le sera peut-être pas, mais nous serions également favorables à une augmentation de la taxe sur le carburant de, mettons, 1 ¢ à 1,5 ¢ le litre si nous savions que l'argent allait être versé dans un fonds de réserve pour les routes. Les frais d'utilisation sont un autre outil pouvant servir à investir. Ce n'est pas une panacée non plus, mais c'est encore un autre outil qui mérite d'être examiné.

M. James Knight: En ce qui nous concerne, vous avez mentionné les fonds verts, et, absolument, du côté énergétique, les partenariats secteur public-secteur privé sont merveilleux : systèmes énergétiques par îlots, éoliennes, parcs d'éoliennes. Il y a ici une tradition, et c'est très efficace. Nombre de nos projets ont été des partenariats secteur public-secteur privé par le biais des fonds verts.

Quant aux partenariats publics-privés du côté routes municipales, l'on ne sait pas très bien comment cela fonctionnerait. Ce serait en quelque sorte un défi, car à l'heure actuelle il n'existe aucun flux de revenu, élément clé dans la plupart des partenariats secteur public-secteur privé. Nous ne voyons pas très bien comment cela pourrait fonctionner pour les routes locales.

Il existe bien sûr un certain nombre d'importants partenariats publics-privés du côté des services d'aqueducs et de traitement des eaux usées. C'est un secteur qui a connu une certaine croissance et nous avons appuyé cette croissance. En bout de ligne, comme l'a dit mon collègue, bien que nous puissions offrir analyse, cadre et encouragement dans ce domaine, il s'agit en définitive d'une décision locale. Il existe un si grand nombre de variables locales dont il faut tenir compte.

Il me faut par ailleurs souligner qu'un système public bien géré est un système efficace. Il n'y a aucun profit à gagner; les coûts d'emprunt sont inférieurs; les salaires sont dans l'ensemble plus bas à certains niveaux. Il ne faudrait pas écarter les systèmes publics bien gérés comme n'étant pas importants dans notre pays, et la plupart des institutions municipales sont plutôt bien gérées.

Mme Ann MacLean: J'ajouterais qu'en ce qui concerne notre position relativement à l'infrastructure, nous avons toujours dit « y compris les possibilités de partenariats secteur privé-secteur public ». Cela n'a jamais été exclu de notre vision.

L'hon. John McKay: J'aimerais simplement insister pour dire qu'en cas de participation du gouvernement fédéral à des projets d'infrastructure, il est légitime de poser la question suivante : cette analyse a-t-elle été faite et, dans la négative, pourquoi pas?

Mme Ann MacLean: Bien sûr, pourquoi pas?

L'hon. John McKay: Très bien. Merci.

[Français]

Le président: Monsieur Côté, vous disposez de quatre minutes.

M. Guy Côté: On a très bien exprimé une partie de ma pensée tout à l'heure, lorsqu'on a parlé des *clawbacks*. Il faut savoir pourquoi ces coupures ont été faites à ce moment-là. C'était à la suite des coupures massives du gouvernement fédéral dans les provinces.

S'il devait y avoir un transfert de 5 \$, ne craindriez-vous pas que le jour où le gouvernement abolirait ce programme ou le modifierait, à la suite d'une élection ou d'un changement de politique, le citoyen, qui paie des taxes à tous les paliers de gouvernement, puisse ne pas féliciter ou blâmer les bonnes personnes? Je suis certain que cette situation a été vécue par certaines municipalités. Par manque d'argent, certaines infrastructures n'ont pu être entretenues, et des hommes et des femmes en ont payé le prix politique, alors que le gouvernement provincial aurait dû en être tenu responsable. De la même façon, au Québec, des gouvernements ont parfois payé le prix politique de problèmes causés directement par les coupures fédérales. Ne croyez-vous pas que le citoyen serait mieux servi si ces enjeux étaient clairement définis, ou si le gouvernement fédéral décidait de donner un financement adéquat au Québec et aux provinces, afin qu'ils puissent financer adéquatement leurs municipalités? Ainsi, le citoyen saurait à qui s'adresser précisément pour régler les problèmes, ou pour distribuer les félicitations ou les blâmes.

[Traduction]

Je vous demande en gros votre opinion.

• (1050)

[Français]

M. Jeff Morrison: Je pense que la plupart des Canadiens ne jouent pas à qu'on appelle en anglais le *blame game*. Je pense que les Canadiens et les Québécois ne se demandent pas souvent de quel ordre de gouvernement vient l'argent qui sert à payer l'infrastructure. À mon avis, tout ce que veulent la majorité des Canadiens et des Québécois, c'est que l'infrastructure soit en bon état. Ils veulent pouvoir conduire dans les rues et que des systèmes d'eau adéquats existent. Je ne pense pas que la plupart des Canadiens s'arrêtent pour se demander quel ordre de gouvernement ils peuvent féliciter ou blâmer.

M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Oublions cette histoire de *blame game*, comme vous l'appellez. Nous avons une règle qui est la première loi du pays, qui s'appelle la Constitution. La Constitution établit les responsabilités de chacun des ordres de gouvernement. À un moment donné, s'il y a un mélange dans ces responsabilités et si un ordre de gouvernement prend la place de l'autre, ou pousse l'autre, ou mélange les cartes, c'est le citoyen, au bout du compte, qui sera mal servi.

Tel était le sens de la question de mon collègue. Lorsqu'on a des règles, il vaut mieux les suivre, et tout le monde va mieux s'en porter.

À l'heure actuelle, il y a des chicanes interminables. Il y a des négociations qui pourraient se régler en un jour, mais parce qu'un ordre de gouvernement veut empiéter dans les champs de compétence de l'autre, ce qui va à l'encontre de la Constitution, on se retrouve dans des situations où c'est le citoyen qui paye au bout du compte.

M. Jeff Morrison: Nos deux organisations recommandent que ces négociations soient des négociations trilatérales réunissant le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités.

On dit que les municipalités sont des créatures des provinces. C'est absolument clair, et nous disons que la juridiction provinciale est bien respectée. Au cours des 10 dernières années, il y a eu une telle collaboration entre les trois paliers de gouvernement dans le cas des autres formes de programmes d'infrastructures, et cela a bien fonctionné.

M. Yvan Loubier: Les maîtres d'oeuvre sont les provinces. Le gouvernement fédéral fournit des fonds, alors que la décision finale de même que la gestion des projets appartiennent aux provinces.

M. Jeff Morrison: Oui. M. Godfrey dit très clairement qu'il fallait que les provinces soient à la table quand ces négociations commenceraient et se termineraient.

Je crois que le gouvernement fédéral ne veut pas s'immiscer dans les domaines de compétence des provinces. Plusieurs des provinces étaient aux tables. En fin de compte, cependant, les Canadiens font peu de cas de ces questions de juridiction. Pour eux, ce qui importe, c'est la nécessité d'investir de l'argent dans les infrastructures. Telle est la priorité des Canadiens.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Morrison.

Étant donné que nous sommes le Comité des finances, nous avons simplement une petite question rapide pour la fédération. Vous vous attendez à des revenus de 2,25 milliards de dollars en provenance de l'essence et d'un quart de million pour le diesel, soit environ 2,5 milliards de dollars. Sur quoi recommandez-vous que nous dépensions cet argent? Nous en sommes à 1,5 milliard de dollars pour le transport et l'infrastructure de transport en commun. Il y a le logement, il y a les programmes verts. Il nous faut le détail, une ventilation.

Je ne sais si vous avez reçu certaines de nos questions proposées, mais il nous faut savoir dans quoi nous devrions couper si nous allons dépasser les 2,4 ou les 2,5 milliards de dollars que nous allons allouer conformément à votre recommandation.

• (1055)

M. James Knight: Nous avons une liste pour les différents domaines et que nous pourrions vous laisser, mais cela correspond pour la plupart à la politique du gouvernement. Il y a un léger écart quant au montant de la taxe sur le carburant, mais nous ne sommes pas très loin.

Le logement a déjà été mentionné. Nous avons suivi l'engagement du gouvernement là-dessus.

Il y a un engagement envers le maintien des programmes d'infrastructure. Nous avons dit qu'il faudrait prendre la moyenne des dix dernières années et que c'est là votre continuité. C'est ce que vous avez dit.

Les autres choses sont relativement mineures. En règle générale, donc, la politique du gouvernement est reflétée dans ce que nous avons dit.

Le président: Mais il nous faut des chiffres. Vous recommandez le transfert d'entre 2,4 et 2,5 milliards de dollars. Sur quoi allons-nous dépenser ces 2,4 ou 2,5 milliards de dollars, ou bien êtes-vous en train de nous demander plus que les 2,4 ou 2,5 milliards de dollars?

M. James Knight: Pour ce qui est d'une liste précise, je pourrai parcourir cela avec vous si vous voulez.

Le président: Oui, s'il vous plaît.

M. James Knight: Ce que nous suggérons c'est qu'un arrangement accéléré pour la taxe sur les carburants donne 2,5 milliards de dollars par an. L'engagement pour le logement se chiffre à 300 millions de dollars par an. L'infrastructure existante correspond à 1,1 milliard de dollars par an. Le supplément pour les fonds verts est de 250 millions de dollars, mais il s'agit d'un versement unique. Et les partenaires pour ces autres programmes mineurs contribueront un total de 6 millions de dollars.

Voilà la liste.

Une voix: Sur cinq ans.

M. James Knight: Non, c'est par an.

Le président: Nous allons revoir les chiffres, car je ne pense pas que le total corresponde. Nous nous efforçons de broyer les chiffres.

M. James Knight: Je peux vous laisser cette feuille, si vous voulez. Elle donne toute la liste.

Le président: Oui, s'il vous plaît.

Très rapidement, comment réagissez-vous à ce qu'en tant que député d'une région urbaine j'entends suggérer, c'est-à-dire prendre les premiers 25 p. 100 et les allouer au transport en commun? Les provinces ne seraient apparemment pas touchées, mais la première tranche de 25 p. 100 de l'argent en provenance de la taxe sur l'essence pourrait aller directement au transport en commun. C'est ce que nous disent les maires de grosses villes comme Toronto et Montréal et un ou deux autres.

Mme Ann MacLean: Je vais essayer de répondre rapidement à cette question.

Un groupe de travail réunissant les maires des grandes villes et l'exécutif de la FCM se réunit depuis trois semaines et se rencontre à nouveau cette semaine pour discuter précisément de ces genres de formules de distribution. Nous avons réalisé un consensus autour de cela et nous allons en fait le soumettre très bientôt au gouvernement.

Le président: Formidable.

Merci de votre temps. Nous avons beaucoup apprécié.

Merci aux membres du comité. Nous n'allons pas faire une bien longue pause. Nous ne nous arrêtons que pendant deux ou trois minutes en attendant que les témoins suivants s'installent.

• _____ (Pause) _____

•

• (1100)

Le président: J'aimerais remercier tout le monde d'être venu.

Nous n'avons pas de problème, mais il me faudrait vraiment la coopération de tous.

[Français]

Il y a sept groupes qui vont témoigner.

[Traduction]

Si vous le pouvez, je vous demanderais d'être concis. Tenez-vous-en à cinq minutes, sans quoi il me faudra vous couper la parole, car nous débordons de la demi-heure, et les membres du comité souhaitent vous poser des questions après vos exposés.

Je demanderais ensuite aux députés de respecter la limite. Pour le premier tour, ce sera sept minutes. Je vous arrêterai. Ce sera donc sept minutes et pour les questions et pour les réponses.

J'ai la liste, que nous allons suivre dans l'ordre. Nous allons commencer avec la Chambre de commerce maritime, ici représentée par M. Johnston.

• (1105)

M. Raymond Johnston (président, Chambre de commerce maritime): Merci, monsieur le président.

Merci au comité de nous avoir invités à comparaître ici aujourd'hui.

La Chambre de commerce maritime représente les parties intéressées de l'industrie maritime au Canada. Nous comptons

environ 150 sociétés membres qui sont ou fournisseurs ou utilisateurs de services de transport maritime. Comptent parmi ces membres des expéditeurs, des transporteurs nationaux et internationaux, des ports, des terminaux et des élévateurs de grain, la Voie maritime du Saint-Laurent et de nombreux autres fournisseurs de l'industrie.

Les deux priorités dont j'aimerais vous entretenir aujourd'hui sont, premièrement, l'amélioration de la compétitivité des axes commerciaux du Canada et, deuxièmement, l'encouragement à l'innovation et à la productivité dans le secteur maritime.

Pour ce qui est de l'amélioration de la compétitivité des axes commerciaux, je tiens à souligner que les besoins en matière d'infrastructure pour le transport maritime sont souvent ignorés, témoin le fait que les besoins en matière d'infrastructure maritime sont présentement ignorés dans le cadre de tous les programmes d'infrastructure existants. Je soulignerai par ailleurs qu'aux États-Unis, comme en Europe et en Asie, l'on est en train de prendre des mesures face à la croissance du commerce au niveau mondial.

La capacité des infrastructures maritimes est cruciale pour la réussite économique du Canada. Plus précisément, nous demandons le soutien continu en faveur du rapport Grands Lacs/Voie maritime qui est en cours; la prise de mesures pour améliorer la compétitivité des ports canadiens—une question d'importance est l'introduction de changements à la *Loi maritime du Canada*; et, enfin l'instauration d'initiatives en transport maritime de courte distance, à la manière des politiques et des programmes de l'Union européenne. Ce serait une façon de faire un usage plus efficace de nos avoirs maritimes, de réduire la congestion et de tirer profit des avantages du transport maritime sur les plans sécurité et respect de l'environnement.

Les couloirs commerciaux sont souvent touchés par des frais dans deux domaines particuliers. Côté sécurité maritime, bien que nous soyons heureux de la ronde initiale de contributions en vue de financer les besoins en sécurité maritime, il nous faut souligner le fait que les États-Unis ont jusqu'ici investi plus d'un milliard de dollars pour protéger leurs ports et leurs voies navigables. Il nous faut nous aligner sur les États-Unis en matière d'investissement dans la sécurité maritime pour demeurer concurrentiels.

Les frais gouvernementaux, comme par exemple ceux de la garde côtière, sont un autre sujet de préoccupation. En tant qu'industrie, nous demandons un accord à long terme en matière de frais. Le Comité permanent des pêches et des océans a demandé que la garde côtière réponde à notre requête. Or, au bout de deux ans, nous attendons toujours de nous asseoir et de discuter de l'avenir de ces frais.

En ce qui concerne les droits de douane, de nouvelles politiques de récupération des coûts viennent augmenter le coût des axes commerciaux maritimes. Le traversier pour camions de Detroit/Windsor est un exemple, tout comme le terminal de conteneurs de Prince Rupert et le ferry Toronto-Rochester. Tous ces coûts additionnels défavorisent les axes commerciaux canadiens sur le plan concurrentiel.

En ce qui concerne l'innovation et la productivité, j'aimerais vous parler de notre cadre de réglementation. À l'heure actuelle, une vingtaine de ministères et organismes différents interagissent avec le secteur maritime. Pour le seul volet de la sécurité maritime, 16 ministères différents ont un rôle à jouer. La réglementation est dépassée et empêche souvent l'utilisation de technologies nouvelles et modernes, par exemple systèmes de navigation par satellite et systèmes de cartographie électronique. Il est ironique de constater que la marine et la garde côtière canadiennes sont équipées de certains des systèmes de navigation électronique les plus sophistiqués qui soient alors que nos exploitants commerciaux sont privés de cette même technologie.

Le cadre de réglementation de cette industrie exige une meilleure coordination interministérielle en vue du maintien de politiques harmonisées, de l'application efficiente du règlement, de la livraison économique des programmes et du respect de l'incidence cumulative des frais gouvernementaux.

Le dernier volet dont je vais traiter est celui de la R et D, encore un autre domaine dans lequel interviennent de nombreux ministères, souvent sans coordination. Comptent parmi les secteurs clés maritimes qui exigent de la recherche la technologie de la navigation, l'environnement et la logistique de transport multimodal.

• (1110)

Nous considérons qu'il importe de désigner un organisme chef de file chargé de s'occuper des questions de technologie marine pour veiller à une meilleure sensibilisation de l'industrie, possiblement assorti d'un comité consultatif, comme cela s'est vu dans de nombreux autres secteurs, d'élaborer un plan cadre et d'assurer un financement adéquat pour les programmes.

Merci de cette occasion de soumettre au comité nos vues sur ces importantes questions devant être abordées dans le budget.

Le président: Vous avez fait un bon travail, monsieur Johnston. Vous avez pris cinq minutes pile.

Nous allons maintenant entendre l'Association canadienne du transport urbain, ici représentée par M. Roschlau.

[Français]

M. Michael Roschlau (président, directeur général, Association canadienne du transport urbain): Merci, monsieur le président. Membres du Comité permanent des finances, bonjour.

[Traduction]

Je comparais ici ce matin au nom de l'Association canadienne du transport urbain, qui représente plus de 100 réseaux de transport collectif d'un bout à l'autre du pays et quelque 300 agences, membres et fournisseurs affiliés. L'ACTU célèbre cette année son 100^e anniversaire et a été très encouragée par les importantes références faites au nouveau pacte pour les villes et les collectivités dans le budget de mars dernier et dans le discours du Trône prononcé il y a un mois.

Selon nous aucun autre investissement que celui dans le transport en commun ne saurait rapporter autant dans les différents aspects de la vie urbaine. Le transport en commun recouvre toutes les dimensions de la durabilité déjà esquissées par le gouvernement et par le ministre Godfrey. J'entends par là la durabilité environnementale, économique, sociale et culturelle.

Sur le plan environnemental, le transport en commun réduit la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre, luttant ainsi contre le changement climatique et contribuant au respect des engagements du Canada dans le cadre de l'accord de

Kyoto. L'on peut attribuer à la pollution atmosphérique au moins 5 000 décès survenant dans les 11 plus grandes villes du Canada. La qualité de l'air est par ailleurs un facteur important dans les visites à la salle d'urgence, surtout en période de grand smog. Par exemple, il se fait chaque année en Ontario 64 000 visites à l'urgence du fait du smog.

[Français]

Du point de vue économique, le transport en commun réduit la congestion routière. Un seul autobus remplace 40 voitures, et un train de banlieue remplace 15 voies de circulation. Le transport en commun est économique, particulièrement en raison de l'augmentation du prix de l'essence, du coût de l'entretien des véhicules et du coût des primes d'assurance.

Le transport en commun appuie un aménagement rationnel du territoire, équilibrant les zones de densité et les espaces verts.

[Traduction]

Pour ce qui est de la compétitivité urbaine, les villes dotées de solides réseaux de transport en commun réussiront également mieux face à d'éventuelles pénuries de carburant ou augmentations de prix. Cela leur confère un avantage concurrentiel par rapport aux villes ayant des réseaux de transport moins équilibrés et davantage axés sur l'automobile. Nos villes doivent en effet concurrencer des agglomérations comme Boston, Denver et Atlanta, villes américaines qui bénéficient d'un investissement annuel de plus de 7 milliards de dollars US consenti par le gouvernement fédéral américain au transport en commun—et ce quel que soit le résultat des élections de ce soir.

Côté social, le transport en commun assure aux Canadiens une mobilité universelle, leur donnant accès à l'emploi, à l'éducation, aux soins de santé et aux loisirs. Le transport en commun est par ailleurs l'un des moyens les plus sûrs de se déplacer dans nos villes. Sans lui, les Canadiens pourraient s'attendre à au moins 150 morts accidentelles supplémentaires par an.

Sur le plan culturel, le transport en commun contribue à la vitalité et à la cohésion de nos villes en faisant la promotion d'un mode de vie actif et en favorisant la créativité. Il est intéressant de constater que la plupart des creusets de développement culturel ont tendance à se trouver dans les quartiers des centres-villes où se trouvent réunis lieux de résidence, lieux de travail et commerces, là où le transport en commun fonctionne le mieux.

[Français]

Bref, aucun élément de l'infrastructure urbaine du Canada ne peut contribuer autant que le transport en commun à la durabilité et à la qualité de vie dans nos villes.

[Traduction]

L'industrie canadienne du transport en commun est reconnaissante des investissements qui ont déjà été annoncés dans le cadre des fonds d'infrastructure. Ces projets sont excellents. Il leur faut être maintenus et élargis. Mais compte tenu de l'arrière d'infrastructure et de la demande d'expansion, ils sont ni suffisants ni prévisibles. Selon l'enquête que j'ai mentionnée plus tôt, les besoins totaux en matière de renouvellement et d'élargissement de l'infrastructure du transport en commun pour la période 2004-2008 se chiffrent à 21 milliards de dollars. Pour que le transport en commun fasse sa part pour maintenir les villes en tant que moteurs économiques du Canada, des investissements s'imposent pour que la mobilité urbaine fonctionne.

Voilà pour ce qui est du côté offre de l'équation. Côté demande, il existe une énorme iniquité dans le régime fiscal, et l'on vous en a déjà maintes fois entretenu. Je dirais simplement que le moment est venu d'agir, d'encourager un virage modal en changeant la façon dont sont taxés les avantages transport en commun. Aux États-Unis, où les employeurs peuvent offrir à leurs employés des avantages transport non imposés, l'on a constaté une augmentation marquée de la clientèle.

•(1115)

Bien que des avantages tels que le stationnement et les laissez-passer pour le transport en commun soient considérés comme un revenu imposable, il existe des exemptions qui permettent à de nombreux employeurs de consentir à leurs employés la gratuité du stationnement, sans conséquences fiscales. Des sondages montrent que le stationnement gratuit ou subventionné est un avantage courant offert à environ 80 p. 100 des salariés qui se rendent en voiture à leur lieu de travail, tandis que les indemnités de transport fournies par l'employeur sont quasi-inexistantes. Une façon de concurrencer le stationnement gratuit est d'encourager les employeurs à offrir des indemnités pour le transport en commun, et c'est pourquoi nous demandons au gouvernement fédéral d'exonérer d'impôt les avantages transport en commun consentis par les employeurs.

[Français]

Tel qu'il est indiqué dans le sondage sur les besoins en infrastructures, les municipalités canadiennes ne peuvent à elles seules subvenir à leurs besoins en matière de transport en commun. N'ayant que l'assiette de l'impôt foncier comme source de revenu, les municipalités dépendent des gouvernements provinciaux et fédéral, qui peuvent obtenir des revenus d'autres sources. Les municipalités à l'échelle du Canada financent encore en moyenne 80 p. 100 des coûts du transport collectif.

[Traduction]

Revenons-en un instant à la taxe sur le carburant. Nous encourageons le gouvernement fédéral à examiner de près l'exemple de l'Ontario, le plan récemment annoncé de partager 0,02 \$ le litre de la taxe provinciale sur l'essence avec les réseaux de transport en commun de toute la province. Il s'agit du premier exemple canadien d'une taxe spéciale universelle pour les municipalités de toute une province et bénéficiant à toutes les collectivités, qu'elles soient petites ou grandes. Cette taxe sert l'objectif de l'augmentation du taux d'utilisation des transports en commun, s'inscrit dans le principe de la pleine reddition de comptes municipale et ne permet pas de récupération par les municipalités. C'est ainsi que l'Ontario montre la voie vers un cadre pour le nouveau pacte pour les villes et les communautés.

En conclusion, l'ACTU est ravie à la perspective d'un transfert aux municipalités d'une partie de la taxe sur l'essence, mais exhorte le gouvernement à veiller à ce que a) l'existence de deux priorités distinctes soit reconnue, le renouvellement ou le remplacement de l'infrastructure d'un côté et de l'autre l'expansion; b) le nouvel investissement vienne se superposer sur ce qui existe déjà et non pas simplement remplacer l'investissement actuellement consenti par d'autres partenaires, auquel cas il s'agirait de récupération; et c) les municipalités soient tenues d'appuyer l'investissement en changeant la façon dont nos villes sont construites, en augmentant les densités de développement le long de lignes de transport en commun et autour des zones où les investissements seront consentis.

En résumé, donc, notre première recommandation serait que l'équivalent de 0,03 \$ par litre des 0,05 \$ perçus au titre de la taxe fédérale sur le carburant soit distribué aux municipalités à la fin

expresse de financer le transport en commun compte tenu de toutes les dimensions durables que celui-ci représente. Cela s'élèverait à 7,5 milliards de dollars sur cinq ans, ce qui répondrait au tiers de l'ensemble des besoins en matière d'infrastructure de transport en commun dont je parlais. Il est par ailleurs important que ce niveau d'investissement augmente plus rapidement que ce qui a été suggéré par le gouvernement et qu'il soit permanent, ce de façon à permettre aux systèmes de transport en commun de faire la planification exhaustive et à long terme qui s'impose en vue du renouvellement et de l'expansion. Pour équilibrer la situation, notre deuxième recommandation est que l'on nivelle le terrain de jeu en ce qui concerne les avantages sociaux des employés en exonérant d'impôt les avantages liés au transport en commun consentis par l'employeur. Enfin, notre dernière recommandation vise le maintien des programmes d'infrastructure fédéraux existants et l'augmentation des fonds dont ils sont dotés.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Roschlau. Vous n'avez pas réussi à tout dire en cinq minutes.

La parole est maintenant à Mme Legars, de la Fédération maritime.

[Français]

Mme Anne Legars (directrice, Politiques et affaires gouvernementales, Fédération maritime du Canada): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, merci d'avoir invité la fédération à comparaître devant vous ce matin.

La Fédération maritime du Canada représente depuis plus de 100 ans les navires qui transportent les biens du commerce international du Canada en provenance ou à destination des ports qui sont situés à l'est des Rocheuses.

L'économie canadienne tire sa prospérité du commerce international pour une large part. La prospérité du pays dépend donc aussi de la capacité de son système de transport à acheminer les biens de façon efficiente de leur point d'origine à leur point de destination. Le transport maritime est une composante clé de ce système de transport.

Je ne répondrai aujourd'hui qu'aux questions 1 et 3 suggérées par le comité, car la fédération n'a pas l'expertise nécessaire pour répondre aux autres questions.

•(1120)

[Traduction]

La première question est celle de savoir quelles devraient être les dépenses de programme, la taxation et les autres priorités du gouvernement fédéral dans le prochain budget.

Du point de vue de notre industrie, les plus importantes priorités qui devraient être abordées dans le prochain budget sont l'infrastructure et l'environnement, qui sont nécessaires pour appuyer la base économique du Canada. Nous avons trois recommandations sous chacune de ces rubriques.

Côté infrastructure des transports, notre première recommandation serait que l'on élabore un plan d'infrastructure nationale. Le gouvernement devrait élaborer un plan d'infrastructure des transports exhaustif visant les besoins à long terme et reflétant les valeurs essentielles, notamment fluidité et flexibilité à l'intérieur du système de transport.

La facilitation intermodale, la responsabilité environnementale et la durabilité sont les concepts du bien public en tant que fonction d'ensemble du système de transport.

Pour quelle raison est-ce notre première recommandation? Parce que le système de transport national a très sérieusement besoin de renouvellement, d'expansion et de modernisation et parce que l'économie canadienne dépend de la disponibilité et de l'efficacité de ce système. Selon certaines études, non seulement les différents modes de transport sont très grevés, mais plusieurs d'entre eux frisent les limites de leur capacité physique.

L'on s'attend à ce que les volumes de commerce actuels soient multipliés par deux d'ici l'an 2020, ce qui viendrait exercer encore davantage de pressions sur les réseaux de transport, et le besoin en investissement correspondant se chiffrera donc dans les centaines de milliards de dollars au cours des 20 prochaines années. L'investissement du Canada dans l'infrastructure des transports a été minime comparativement à l'effort consenti en la matière par d'autres pays industrialisés. Par ailleurs, l'approche du Canada à l'égard de l'investissement dans les transports demeure très segmentée à l'intérieur d'une mosaïque de programmes d'infrastructure fédéraux au sein de laquelle l'infrastructure des transports doit concurrencer d'autres infrastructures.

Même les programmes qui comptent un volet transports, comme le Fonds canadien pour l'infrastructure stratégique, ne couvriront pas les investissements potentiels dans l'infrastructure maritime.

Ceci nous amène à notre deuxième recommandation, qui est d'inclure l'infrastructure maritime. Le gouvernement devrait modifier les catégories d'investissement en vertu du Fonds canadien pour l'infrastructure stratégique de façon à ce que les projets d'infrastructure maritime puissent être admissibles à une aide financière.

Cela étant dit, il n'est pas réaliste de supposer que tous les fonds nécessaires puissent venir du seul gouvernement, étant donné les investissements énormes qui seront requis pour que le système de transport soit en mesure d'accueillir d'ici quelques années une activité commerciale qui serait le double de ce qu'elle est aujourd'hui. Notre troisième recommandation vise donc l'élaboration de nouveaux mécanismes de financement de l'infrastructure.

Le gouvernement doit examiner sérieusement des méthodes et des sources de financement de rechange face au déficit croissant de l'infrastructure de transport, mettant tout particulièrement l'accent sur l'encouragement de l'investissement par le secteur privé, la négociation d'investissements publics en vue de contributions en provenance d'autres paliers de gouvernement et du secteur privé, et l'encouragement d'investissements qui soient durables et qui aient une incidence favorable sur le réseau intermodal.

Je vais maintenant passer à notre recommandation visant à rendre les transports plus verts.

Bien que le transport soit responsable de 25 p. 100 des émissions totales de gaz à effet de serre au Canada, les émissions liées au mouvement de marchandises par le mode maritime ne représentent que 1,25 p. 100 de ce total. Le transport par eau est par ailleurs plus sûr, consomme moins de carburant et produit moins de bruit que les modes de surface. Notre quatrième recommandation est donc que l'on accorde la priorité aux projets plus verts.

S'agissant d'évaluer les besoins concurrentiels en matière de financement d'infrastructure, le gouvernement devrait accorder davantage de poids au projet d'infrastructure qui présente les meilleurs ratios incidences environnementales et qui annonce les meilleurs résultats pour les critères clés que sont la sécurité, l'efficacité énergétique, l'incidence sociétale—par exemple bruit et congestion—et la durabilité.

Notre cinquième recommandation demande que l'on favorise le transport maritime à courte distance. Je ne vais pas m'étendre là-

dessus, car mon collègue Ray Johnston l'a déjà fait. Le Canada doit adopter davantage de mesures concrètes pour exploiter les possibilités côté transport maritime à courte distance.

Notre dernière recommandation, mais non la moindre, est la recommandation six. Nous recommandons fermement que le gouvernement crée un fonds spécial dédié exclusivement à un programme d'accréditation « verte » pour le transport par eau, compte tenu des avantages environnementaux et sociétaux qu'amènerait un programme canadien d'incitatifs pour navires verts.

Transports Canada envisage la mise en oeuvre d'un programme d'accréditation « verte » qui reconnaisse les navires et exploitants de navire qui dépassent les normes environnementales. Des programmes semblables sont présentement en place dans plusieurs grands ports et pays à forte vocation maritime.

Les armateurs seraient prêts à participer à un tel programme à condition qu'on leur garantisse la récupération d'au moins la moitié du coût d'obtention de l'accréditation.

• (1125)

[Français]

Voilà donc très brièvement l'essence de notre soumission. Notre mémoire plus détaillé vous parviendra d'ici quelques jours dans les deux langues officielles.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci, madame Legars.

Je voulais justement vous demander si vous aviez un mémoire.

[Traduction]

M. Jones, de l'Association des chemins de fer du Canada.

M. Chris Jones (directeur, Relations gouvernementales, Association des chemins de fer du Canada): Merci, monsieur le président.

Je suis ici au nom de nos 60 membres, transporteurs ferroviaires de marchandises, de passagers et de touristes. L'industrie ferroviaire entre dans une nouvelle ère caractérisée par d'énormes défis côté demande et d'importantes exigences en matière de réinvestissement de capitaux dans nos installations et notre matériel. La nouvelle réalité qui nous confronte est marquée par une montée en flèche des volumes d'importations en conteneurs en provenance d'Asie ajoutée à d'importantes expéditions intermodales.

Les inquiétudes face aux prix records des ressources énergétiques, à la hausse de la valeur du dollar canadien, à la congestion de nos rues urbaines et de nos autoroutes et aux émissions de GES et d'autres polluants néfastes sont monnaie courante. Le rail peut contrer ces problèmes en offrant un transport plus économique sur le plan énergétique, durable et concurrentiel, mais pour réussir il lui faut un certain nombre de corrections fiscales à l'intérieur du cadre politique fédéral. Celles-ci sont au nombre de trois et je ne vais pas m'y attarder longuement.

Tout d'abord, les taux de déduction pour amortissement. Le rail est à toutes fins pratiques seul parmi les secteurs industriels canadiens à avoir une déduction pour amortissement qui soit liée à l'espérance de vie. Notre taux de déduction est sensiblement inférieur à ceux qui s'appliquent aux autres modes. Et il est d'autre part sensiblement inférieur au taux qui s'applique aux chemins de fer américains. Il faut compter 15 à 20 ans pour amortir une locomotive. Il n'en faut que sept à huit dans le cas d'une société ferroviaire américaine, ce parce que le gouvernement fédéral américain accorde un amortissement supplémentaire de première année d'entre 30 et 50 p. 100 pour les avoirs ferroviaires, ce qui vient élargir l'écart entre le Canada et les États-Unis. Notre proposition est que le gouvernement canadien tende vers un taux de déduction pour amortissement de 30 p. 100 pour les avoirs ferroviaires.

En ce qui concerne la taxe sur le carburant, notre deuxième dossier, l'industrie paye à l'heure actuelle environ 70 millions de dollars au titre de la taxe d'accise fédérale sur le carburant diesel locomotive. Cette taxe a été introduite, comme vous le savez tous, en 1985, au taux de 0,02 \$ le litre. Il devait s'agir d'une mesure temporaire devant servir à éliminer le déficit. Malgré l'élimination du déficit en 1997, l'actuelle taxe d'accise de 0,04 \$ demeure. Nous estimons que, vu ce qui s'est passé aux États-Unis au cours des dernières années, le gouvernement américain venant d'ailleurs tous juste d'adopter son American Jobs Creation Act, prévoyant une disposition visant la suppression progressive de la taxe de 4,3¢ le gallon de carburant payée par les chemins de fer... En gros, la taxe sur le carburant y sera réduite de 1¢ en janvier et juillet 2005, les 2,3¢ restants étant supprimés en janvier 2007.

Notre proposition relative aux taxes sur le carburant verrait le gouvernement canadien aligner immédiatement le taux canadien sur un taux comparable ou équivalent au taux américain et suivre les réductions américaines futures conformément à l'échéancier de suppression progressive prévu. Dans l'intervalle, avant de ce faire, pendant que la taxe serait toujours en vigueur, il y aurait une distribution multimodale et mieux équilibrée des revenus en provenance de la taxe sur le carburant, de telle sorte que le secteur du transport routier n'en soit pas le seul bénéficiaire—le rail paye lui aussi des taxes sur le carburant.

Notre troisième et dernière recommandation concerne ce que nous avons baptisé incitatif ou crédit fiscal intermodal-transport ferroviaire de marchandises. Il s'agit là d'une nouvelle demande de notre part. Nous croyons qu'étant donné l'importance de l'intermodalisme, que d'autres témoins ce matin ont évoqué, le secteur ferroviaire devrait se voir accorder un crédit d'impôt de 25 p. 100 pour tout investissement en matériel intermodal ou en infrastructure de transport de marchandises admissible. Les éléments d'actif admissibles engloberaient les voies ferrées, les routes ainsi que les installations et matériel de transfert intermodal et de rechargement.

Une autre nuance que nous ajouterions est que nous croyons qu'il serait important dans l'intervalle d'exempter de la taxe d'accise fédérale sur le carburant les parcours de ligne intermodaux à destination et en partance de ports. Nous pensons que lorsque nous assurons le transport à destination ou en partance d'un port, une partie de la taxe d'accise fédérale qui s'applique à ce parcours devrait être supprimée, étant donné qu'il y a mouvement intermodal et que cela est source d'avantages publics sur les plans réduction d'émissions, de congestion, d'usure des routes, et ainsi de suite.

En résumé, je dirais que les politiques statu quo du Canada ont amené une situation telle qu'il y a eu augmentation marquée de la congestion, des retards dans les ports et à la frontière, de la pollution, de la consommation de terrains et d'accidents et d'accidents mortels

sur les routes. Il existe un autre moyen de faire, soit augmenter les volumes de marchandises transportées par rail et de façon intermodale, et nous vous demandons de réfléchir à nos propositions.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Jones. Vous avez fait un bon travail.

Nous allons maintenant entendre M. Laskowski, de l'Alliance canadienne du camionnage.

M. Ron Lennox (vice-président, Affaires réglementaires, Alliance canadienne du camionnage): Je m'appelle Ron Lennox. Je suis vice-président des questions de réglementation de l'Alliance canadienne du camionnage. Je suis accompagné de Steve Laskowski, vice-président associé de l'Alliance canadienne du camionnage.

Le président: Vous disposez ensemble de cinq minutes.

M. Ron Lennox: Merci. C'est moi qui vais faire notre exposé.

Pour vous situer un peu les choses, l'Alliance canadienne du camionnage est une fédération des associations de camionnage régionales et provinciales du Canada. Elle a été formée dans le but de défendre les opinions de l'industrie relativement aux questions de politiques nationales et internationales. Par le biais de ces associations provinciales, nous représentons environ 4 000 entreprises de partout au pays.

L'industrie elle-même appartient majoritairement à des intérêts canadiens. Le pays compte quelque 260 000 camionneurs, ce qui fait du secteur du camionnage le plus important employeur de Canadiens du sexe masculin au Canada, et environ 400 000 personnes au total travaillent dans l'industrie.

En 2003, l'industrie du camionnage a affiché des revenus de transport de marchandises de plus de 50 milliards de dollars et elle assure le transport, sur le plan valeur, d'environ 63 p. 100 du commerce entre le Canada et les États-Unis.

Pour ce qui est des genres de questions qui nous préoccupent par les temps qui courent, ceux-ci sont nombreux, mais s'il me fallait dresser une liste des principaux dossiers y figureraient le respect et le coût des exigences de la sécurité frontalière de l'ère post-9/11, l'état de l'infrastructure routière et frontalière—certains porte-parole des autres modes ont déjà exprimé leurs préoccupations ici et nous les partageons; une pénurie très prochaine de chauffeurs, qui pourrait avoir une incidence sur notre industrie—cette pénurie nous touche déjà et la situation ne fera que s'aggraver; et l'augmentation des coûts, notamment ceux du carburant, des assurances et de la sécurité.

En ce qui concerne les priorités budgétaires, nous aimerions, dans le temps limité dont nous disposons aujourd'hui, esquisser pour le comité trois questions qui méritent selon nous qu'on s'y attarde.

La première est celle des incitatifs économiques pour accélérer l'introduction de la nouvelle génération de moteurs de camion plus propres. Environnement Canada a emboîté le pas à l'Environmental Protection Agency des États-Unis et a adopté des règles en matière de moteurs diesel et de carburant qui devraient à toutes fins pratiques éliminer les émissions d'oxyde d'azote et de particules de la part des moteurs de camion à compter des modèles de l'année 2007. Ces moteurs seront plus propres, mais ils seront en même temps plus coûteux. Les estimations varient, mais l'on pourrait compter dépenser 10 000 \$ de plus par camion.

Ce que l'on a constaté par le passé, plus récemment en 2002, lorsqu'une nouvelle génération de moteurs plus propres est arrivée sur le marché, c'est que de nombreux transporteurs achètent par anticipation des moteurs existants ou alors gardent pendant plus longtemps le matériel existant. Cela ralentit la pénétration du marché et retarde les avantages environnementaux.

Aux États-Unis, le General Accounting Office a laissé entendre qu'une certaine forme d'incitatif financier contiendrait le phénomène d'achat préalable et permettrait la réalisation plus rapide des avantages offerts par la nouvelle technologie. Le cadre supérieur de l'EPA responsable de la qualité de l'air a déclaré publiquement que les pouvoirs publics sont favorables au concept des incitatifs.

L'ACC pense qu'un programme d'incitatifs semblable, qui pourrait peut-être être réalisé grâce à des taux de déduction pour amortissement accélérés, devrait être envisagé au Canada et éliminé graduellement après quatre ans, ce qui est la fenêtre temporelle type pour le roulement de la flotte des transporteurs.

Au cours des cinq dernières années, les ventes de véhicules de classe A se sont chiffrées à environ 13 750 au Canada. Selon la vitesse d'amortissement de l'élément d'avoir, le coût pour le gouvernement fédéral se chiffrerait sans doute à plusieurs millions de dollars par an pendant la période de quatre ans.

La deuxième question, soit l'augmentation du financement pour l'infrastructure routière et frontalière critique, est une question qui préoccupe depuis longtemps l'Alliance canadienne du camionnage. Des études réalisées pour le compte du Conseil des ministres du Transport font clairement ressortir l'important déficit d'infrastructure routière qu'accuse le pays et les gains sensibles sur le plan sécurité, environnement et efficacité qui seraient réalisés si ce déficit était comblé.

Dans l'ensemble, les provinces font un assez bon travail sur le plan réinvestissement des revenus de la taxe sur le carburant dans le réseau routier, mais ici, le gouvernement fédéral accuse un retard, un dollar seulement sur dix dollars de taxes sur le carburant perçues par le fédéral étant réinvesti dans le réseau routier.

• (1130)

L'ACC croit que le gouvernement fédéral devrait examiner la création d'un fonds de fiducie financé à même les revenus des taxes routières pour veiller à ce qu'une plus grande part de ces revenus soit réinvestie dans l'infrastructure routière et frontalière essentielle.

La troisième question est celle des taux de déduction pour repas des camionneurs canadiens, que l'on voudrait voir aligné sur ceux pratiqués aux États-Unis. Les camionneurs, comme vous le savez, peuvent passer des jours, voire des semaines, sur la route et ils n'ont alors d'autre choix que d'acheter des repas. À une époque, le Canada autorisait les camionneurs à déduire 80 p. 100 de leurs frais de repas dans le calcul de leur revenu imposable. Or, vers le milieu des années 90, cette déduction a été ramenée à 50 p. 100, ce qui correspondait à la pratique américaine d'alors. Les États-Unis ont depuis tendu vers un rétablissement de l'ancienne limite de 80 p. 100, mais le Canada demeure bloqué à 50 p. 100. L'ACC maintient que le Canada devrait suivre l'exemple des Américains et éliminer l'iniquité dans les taux de déduction des repas pour les camionneurs.

Merci, monsieur le président.

• (1135)

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à l'Association des armateurs du Canada, avec M. Morrison.

M. Don Morrison (président, Association des armateurs du Canada): Bonjour. Merci, monsieur le président.

L'Association des armateurs canadiens est heureuse de l'occasion qui lui est ici donnée de soumettre ses vues et recommandations au Comité des finances de la Chambre des communes. L'Association des armateurs canadiens ou AAC défend les intérêts des armateurs et navires battant pavillon canadien qui sillonnent les eaux des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi que le long des côtes Arctique et de l'est du Canada et des États-Unis.

Le mandat de l'association est de promouvoir une industrie du transport maritime canadienne qui soit rentable et concurrentielle. Aujourd'hui, l'économie du Canada est robuste et elle a fait preuve d'une remarquable capacité de récupération face à certains des défis économiques qui ont entravé d'autres pays industrialisés. Nous autres membres de l'AAC croyons qu'une approche stable et équilibrée en matière de dépenses et de taxation fédérales est celle qui est la plus susceptible de maintenir ce niveau de performance. Nous constatons que le gouvernement a ces derniers temps disposé de revenus suffisants pour investir très largement dans des secteurs prioritaires comme les soins de santé et la péréquation tout en mettant en oeuvre un vaste programme de réduction multi-taxes et en contribuant des sommes conséquentes en vue de la réduction de la dette. Cela montre selon nous qu'il y a suffisamment de ressources du côté revenu et nous ne voyons aucun motif convaincant pour justifier de nouvelles augmentations de taxes.

Au contraire, nous croyons que les réductions de l'impôt des sociétés a fait beaucoup pour alimenter la croissance économique du Canada. Le plan quinquennal de réduction des impôts, y compris l'impôt des sociétés, réussit. Étant donné ces résultats et le fait que les revenus soient supérieurs aux prévisions, nous estimons que le moment est venu d'adopter un nouvel échancier de réduction de l'impôt sur le profit des sociétés.

L'AAC est d'avis qu'une part importante de la réussite économique récente du Canada est attribuable à un secteur commercial confiant, appuyé par une réduction de l'impôt des sociétés et par un soutien croissant en faveur de l'innovation et de l'investissement. Dans le secteur des transports, nous croyons fermement que l'outil le plus efficace en vue de la croissance économique est l'élimination du coût d'affaires. Si le gouvernement fédéral ne faisait rien d'autre dans ce secteur, nous vous encourageons à recommander la réduction du coût et l'application plus intelligente du régime de réglementation aux transports. Pour les exportateurs canadiens, la question est celle du coût : le coût des affaires, la compétitivité de l'économie canadienne par rapport aux économies de nos concurrents, et nous en avons beaucoup au sud de la frontière. Le transport est bien sûr un élément de ces coûts, et toutes les mesures que nous pouvons donc prendre pour réduire les coûts du système de transport contribueront à rendre plus concurrentiels nos exportateurs et nos expéditions entre ports canadiens.

Comme nous l'avons déjà expliqué au comité par le passé, les membres de l'AAC se trouvent confrontés à d'importants coûts systémiques, dont frais de pilotage, frais de services de la Garde côtière canadienne pour aides à la navigation et déglacage, péages de la Voie maritime et tarifs portuaires. L'AAC exhorte depuis plusieurs années le gouvernement, par le biais de tous les moyens à sa disposition, de revoir ces coûts et la base de leurs niveaux actuels et de leur application. La Coalition maritime et industrielle nationale, mentionnée plus tôt ce matin par M. Johnston, presse depuis longtemps la Garde côtière canadienne pour une entente à long terme sur les frais de services maritimes en vue de l'élimination éventuelle de ceux-ci. Puisqu'ils sont une forme de taxation et puisqu'ils s'inscrivent dans les revenus du gouvernement, il s'agit là d'un volet important sur lequel le comité peut légitimement se prononcer.

L'AAC, les propriétaires de navires, réclament depuis longtemps la modification du régime de pilotage afin que puissent bénéficier d'une exemption de pilotage les navires canadiens ayant les dimensions maximales permises dans les écluses de la Voie maritime travaillant en eaux canadiennes et satisfaisant certaines normes précises en matière de matériel et d'équipage. Cela éliminerait immédiatement quelque 12 millions de dollars en coûts de système annuels, sans réduction aucune des niveaux de sécurité et sans coût, ou presque, pour le gouvernement.

Permettez que je répète : la plus importante mesure budgétaire que puisse prendre le gouvernement, à notre avis, serait de réduire les coûts d'affaires directs qu'il impose à notre secteur. C'est pourquoi nous avons ramené nos recommandations formelles au comité à une seule requête : soit que le gouvernement du Canada mette en oeuvre des réductions stratégiques des droits à payer et une réforme de la réglementation de façon à assurer plus de compétitivité au sein du secteur du transport par eau, réduisant, partant, les coûts de transport pour les expéditeurs canadiens.

Je n'aurai pas le temps de passer à travers le reste de notre mémoire. Vous remarquerez que nous y mentionnons les coûts de sécurité. Nous sommes préoccupés. Nous avons collaboré pleinement avec le gouvernement, avec les gouvernements américains, pour assurer la sécurité. Il nous faut veiller à ce que ces coûts de sécurité ne dépassent pas ce qui est requis. Nous consentirons les investissements nécessaires, mais il faut, pour ce faire et pour demeurer concurrentiels, trouver des ressources.

● (1140)

Nous traitons également de l'infrastructure de la Voie maritime. L'étude sur la Voie maritime a été mentionnée plus tôt ce matin. Nous appuyons cette étude. Nous appuyons l'adoption par le gouvernement d'une stratégie d'infrastructure à long terme pour la Voie maritime, possiblement dans le cadre de l'autre plan qu'a évoqué notre collègue de la Fédération maritime, en veillant à ce que des fonds suffisants soient réservés chaque année pour financer le plan. Nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre encore cinq ou dix ans pour constater qu'il nous faut faire beaucoup de remplacement et que le fardeau reviendra à l'industrie.

Je ferai maintenant un dernier commentaire au sujet de la politique commerciale canado-américaine. Nous croyons qu'il est d'importantes initiatives que le gouvernement pourrait lancer et qui auraient une incidence énorme sur l'état de notre économie. Aucune n'est plus importante que celle visant nos relations avec les États-Unis et le fonctionnement de l'économie nord-américaine.

En conclusion, nous tenons à remercier les membres du comité d'avoir invité l'AAC à participer à ce panel spécial sur le secteur des transports. Nous y voyons une reconnaissance de l'importance de ce

secteur pour la santé économique du pays. Comme nous l'avons indiqué, nous estimons que l'économie du Canada a fait preuve d'une force et d'une capacité de récupération énormes, du fait, principalement, de la plus grande confiance des milieux d'affaires amenée par les réductions d'impôt et l'investissement et l'innovation. Cette tendance devrait être maintenue.

La mesure la plus importante que puisse prendre le gouvernement du Canada à l'appui d'un secteur des transports plus vigoureux et plus concurrentiel pour les entreprises canadiennes serait de supprimer les coûts et les obstacles aux affaires imposés par nos processus de réglementation et de récupération des coûts.

Merci de nous avoir entendus ce matin.

Le président: Merci, monsieur Morrison. Pas mal : 20 secondes de plus.

Passons maintenant à M. Everson, de l'Association du transport aérien du Canada.

M. Warren Everson (vice-président, Politiques, Association du transport aérien du Canada): Merci, monsieur le président.

Le comité a toute ma sympathie, vu le si grand nombre de questions que l'on vous déballe en même temps. Je vais plus ou moins me limiter à une seule question.

L'industrie aérienne, comme tout le monde le sait, vient de connaître quelques années très difficiles avec les événements du 11 septembre, le SRAS, des prix records pour le carburant et les menaces terroristes. Cependant, suite à la faillite de nos deux plus grosses compagnies aériennes au Canada, ce qui émerge aujourd'hui est une industrie obsessivement préoccupée par des coûts bas, des prix bas et l'efficacité.

Si nous comparaissons aujourd'hui devant le comité c'est pour vous demander de vous prononcer sur un instrument fédéral qui vient contrer cette tendance, imposant des coûts supérieurs et une moindre efficacité à l'industrie. L'instrument dont je veux parler ce sont les loyers fédéraux imposés au système aéroportuaire dans le cadre de la cession des aéroports dans les années 90. Notre position est qu'il ne s'agit en fait pas de loyer. Il s'agit d'une forme de taxe, et nous croyons que le comité ici réuni devrait se prononcer là-dessus.

Je sais que de nombreux membres du comité ont une expérience du droit et des affaires. M. Bell a géré une ville. Vous avez vu des milliers de baux, mais je ne pense pas que vous ayez jamais vu de bail ressemblant au bail fédéral d'aéroport. Il s'agit d'un document tout à fait unilatéral grâce auquel le gouvernement fédéral empoche des montants d'argent toujours croissants.

Dans les années 90, à l'ère de la privatisation, la Couronne exigeait près de 600 millions de dollars à titre de loyers. Au cours des quatre premières années de la décennie en cours, elle a reçu plus de 1 milliard de dollars. D'ici la fin de la décennie se terminant en 2010, elle s'attend à encaisser 2 milliards de dollars de plus. Une partie de ce paiement va être reportée en vertu du report de l'an dernier, mais cela ne réduit en rien la somme totale payable.

Nous considérons que cela grève sérieusement notre industrie, le secteur des voyages et du tourisme et la compétitivité du secteur privé au Canada. Nous demandons au comité ici réuni d'intervenir pour obtenir des changements.

Au contraire de ce qui est prévu dans la plupart des baux commerciaux, les loyers fédéraux augmentent chaque année sans qu'il ne soit tenu compte de la valeur de l'avoir en question. Lorsque la politique nationale pour les aéroports a été annoncée en 1994, la Couronne elle-même avait évalué son réseau aéroportuaire à environ 1,2 milliard de dollars. Le gouvernement fédéral a donc déjà retiré du système plus d'argent que n'en valait le système selon lui lorsqu'il a entamé le processus de transfert.

Vous êtes peut-être en train de vous demander comment le système aéroportuaire peut valoir aussi peu que 1,2 milliard de dollars. Il faut se rappeler que tous les aéroports au pays, sauf ceux de Vancouver et de Toronto, perdaient de l'argent et que tous étaient à l'époque sensiblement sous-capitalisés.

Par ailleurs, le processus de transfert était plutôt désorganisé, chaque collectivité s'efforçant d'obtenir le meilleur arrangement possible. C'est ce qui explique les énormes disparités dans les montants payés. Vancouver paye cette année environ 75 millions de dollars. Montréal, qui affiche un trafic légèrement moindre, paye 15 millions de dollars. La communauté vancouveroise a déjà été drainée de plus de 650 millions de dollars depuis que la ville a assumé le contrôle de son propre aéroport. Ottawa, qui compte un trafic légèrement inférieur à celui de l'aéroport d'Edmonton, paie 11 millions de dollars. Edmonton en verse 2 millions.

Dans ces relations, le gouvernement fédéral n'est pas propriétaire. Il ne fait aucune contribution à l'entretien du bien immobilier et il ne participe pas non plus aux travaux d'envergure que vous avez constatés dans les aéroports. Les milliards de dollars en immobilisations un peu partout au pays ont tous été financés par les passagers. Le gouvernement fédéral n'accepte par ailleurs aucune responsabilité quant à ce qui se passe sur les lieux. À la fin du bail, il reprend la totalité des avoirs sous forme de bien-fonds dévolu.

J'aimerais souligner que les compagnies aériennes et les passagers n'ont pas participé à la négociation. Les groupes de planification qui ont repris ces aéroports l'ont fait sous la contrainte. On avait explicitement menacé de dégradation et possiblement de fermeture leurs aéroports s'ils n'en débarrassaient pas le gouvernement fédéral. Ceux et celles qui sont donc en vérité en train de payer, c'est-à-dire les électeurs, n'ont pas pris part aux négociations.

Les loyers fédéraux ne sont liés à aucun objectif de transport. L'argent disparaît dans les recettes générales. Il est intrigant que nous n'ayons trouvé personne qui puisse défendre le système sur le plan politique. C'est en fait le renversement d'une politique énoncée de la Couronne visant l'amélioration de l'efficacité, la réduction des prix et une plus grande concurrence au sein de l'industrie.

Il nous semble qu'en tant que Comité des finances vous devriez être en train de vous dire que s'il ne s'agit pas vraiment d'un bail commercial, et s'il ne s'agit clairement pas de récupération des coûts, alors ce doit être une forme de taxe, auquel cas il aurait fallu que la chose soit soumise au Parlement et fasse l'objet de délibérations par vous.

À notre avis, le loyer existe pour une seule raison : il s'agit d'un impôt caché. Lorsque les gens sont fâchés par le coût des déplacements aériens, ils ne rejettent pas le blâme sur le gouvernement mais bien sur les transporteurs aériens. Cela a jusqu'ici été un mécanisme très efficace, mais c'est de la bien mauvaise politique publique. C'est très mauvais pour la politique en matière de transports et c'est très mauvais sur le plan administration. Nous vous demandons de faire un examen très vigoureux de la question dans votre rapport.

●(1145)

J'aimerais également mentionner que j'ai fait distribuer un tableau des paiements de loyer d'aéroport que j'ai remis au greffier. Je constate que j'ai ajouté un zéro de trop au paiement de loyer pour Montréal et je vais donc vous faire parvenir un tableau corrigé. Vous conviendrez, je pense, cependant, lorsque vous aurez eu l'occasion de l'examiner, qu'il s'agit de sommes d'argent absolument énormes, et ce dans le cadre d'une politique qui n'a jamais été examinée par le Parlement.

Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Pour ce qui est des membres du comité, nous aurons une première ronde d'interventions de sept minutes, pour un total de 28, et les trois autres députés disposeront de cinq minutes. Ce sera tout. S'il reste encore une minute à la fin, elle sera pour moi.

Monsieur Penson, qui sera suivi de

[Français]

ce sera M. Loubier ou Mme St-Hilaire.

[Traduction]

John, je pense que ce sera à vous après.

Allez-vous, monsieur Penson.

M. Charlie Penson: Merci, monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue au panel ici aujourd'hui. Il nous a beaucoup éclairés, mais c'est très étrange, car beaucoup de ces questions reviennent sans cesse devant le même comité.

L'une des choses que je pense avoir entendues aujourd'hui est qu'il existe de nombreuses façons d'investir dans l'infrastructure, l'infrastructure publique. Le gouvernement peut aider, mais il y a des investissements privés dans l'infrastructure qui se trouvent bloqués par l'importance de certains coûts, que ceux-ci soient le fait de taxes ou de la réglementation. Il me semble qu'il s'agit d'une situation qui revient au comité ici réuni et à laquelle le gouvernement pourrait faire quelque chose.

L'une des questions auxquelles on vous a demandé de répondre, si vous la receviez à temps, concerne le processus budgétaire qu'entreprend le gouvernement. Il me semble que le surplus de l'an dernier de 9,1 milliards plutôt que de 1,9 milliard de dollars, interdit à nombre d'entre nous le débat qui doit avoir lieu quant aux priorités. Devrait-on utiliser cet argent pour réduire la dette? D'aucuns disent que oui. Certains maintiennent qu'il faudrait réduire l'impôt, réduire les frais aux usagers, etc. Mais ce débat n'est pas en train d'avoir lieu dans l'environnement actuel.

Plusieurs fois aujourd'hui, j'ai entendu dire que le gouvernement fédéral ferait une très grosse faveur à l'industrie en réduisant l'impôt, et un mécanisme qui a été suggéré a été celui des déductions pour amortissement. J'aimerais bien que le panel traite de cette question. L'on reconnaît que les entreprises devraient pouvoir déduire leurs dépenses, mais êtes-vous en train de dire que cela devrait pouvoir se faire plus rapidement en reconnaissance du temps qu'il faut pour épuiser l'élément d'avoir? Est-ce là en gros votre position?

M. Ron Lennox: C'est certainement notre position, monsieur Penson.

Comme je l'ai dit, notre position précise aux fins de la discussion d'aujourd'hui ne concernait que ces nouveaux moteurs que dont j'ai parlé. Nous ne traitons pas de la situation au total. Nous avons certainement présenté cet argument par le passé. À la manière des sociétés ferroviaires, nous estimons que nous souffrons d'un désavantage concurrentiel par rapport à l'industrie américaine du camionnage étant donné les taux de déduction pour amortissement, mais nous parlions surtout des nouveaux moteurs qui vont arriver en 2007. Nous estimons que le gouvernement et que la société dans son ensemble en bénéficieraient si nous parvenons à les faire entrer sur le marché plus rapidement.

Clairement, il y a également ici certains intérêts directs, car les entreprises de camionnage pourraient amortir plus rapidement ces éléments d'actif, ce qui aurait une incidence sur leur rentabilité, mais nous y voyons une situation qui serait bénéfique à tous, et à l'industrie et, dans ce cas-ci, au gouvernement.

• (1150)

M. Charlie Penson: Merci, monsieur Lennox.

Monsieur Jones, je vois que vous êtes en train de faire signe pour dire que vous voulez répondre, mais j'ai également remarqué que vous avez parlé aussi de la nécessité de réduire la taxe sur le carburant. Or, plus tôt dans la matinée, nous avons entendu des arguments contraires en faveur d'une augmentation de la taxe d'accise sur le carburant de façon à procurer aux municipalités une source de financement. Je vous ai entendu dire que vous êtes déjà désavantagés sur le plan concurrentiel avec la taxe sur le carburant en place à l'heure actuelle.

Pourriez-vous étoffer un peu votre explication?

M. Chris Jones: Si vous me permettez, j'ajouterais rapidement, en ce qui concerne la question de la DPA, que cela est également lié aux émissions environnementales. Le fait que nous soyons obligés d'amortir nos éléments d'actif à un rythme si lent signifie que nous ne pouvons pas remplacer rapidement ces biens avec des produits plus écologiques, comme par exemple des locomotives ayant un meilleur profil côté émissions. Comme vous le savez, Environnement Canada et Transports Canada nous réglementent et utilisent des normes prescrites par la *Loi sur la protection de l'environnement*. C'est un désavantage et pour nous et pour ceux et celles qui vivent à proximité de gares et de lignes ferroviaires.

M. Sab Meffe (Assistant vice-président, Association des chemins de fer du Canada): En ce qui concerne la taxe sur le carburant, je suppose que ce que nous voulions dire est que les sociétés ferroviaires construisent et entretiennent leur propre infrastructure et que de ce fait aucune part de la taxe sur le carburant payée ne revient à notre industrie. Nous serions contents avec ne serait-ce que 10 p. 100.

M. Charlie Penson: Quel mécanisme préféreriez-vous? Préféreriez-vous que la taxe d'accise sur le carburant pour votre industrie soit réduite ou reversée?

M. Sab Meffe: Qu'elle soit réduite et progressivement éliminée, comme cela a été fait aux États-Unis avec le secteur ferroviaire.

M. Charlie Penson: Je suppose que ce à quoi je veux en venir c'est que plusieurs industries—je songe notamment à l'association des ports et à l'association des armateurs—ont dit que nous nous inscrivons dans un contexte concurrentiel dans le cadre duquel nous sommes appelés à livrer concurrence aux États-Unis s'agissant de savoir si tel ou tel produit va entrer au pays et de quelle façon il va être transporté d'un bout à l'autre du pays. Je sais que dans le cas de Vancouver, il y a des quantités énormes de produits en provenance

de Chine qui passent par Chicago en empruntant le système de transport multimodal. Ces marchandises ne doivent pas forcément passer par là; elles peuvent passer par les États-Unis.

Il s'agit donc d'une industrie très concurrentielle, n'est-ce pas?

M. Chris Jones: Puis-je intervenir rapidement à ce sujet?

Le tonnage de conteneurs chinois devrait, selon les prévisions, augmenter de 13 à 16 p. 100 par an. Comme vous l'avez à juste titre souligné, il y a d'autres moyens par lesquels ce produit peut être acheminé à Chicago. Nous croyons que s'il nous est possible d'offrir les plus bas coûts, nous attirerons... et ferons en sorte, par exemple, que l'administration portuaire de Vancouver soit la porte d'entrée de choix de la côte Ouest nord-américaine. CN et CP desservent ce point d'entrée. Nous aimerions maintenir cela comme option concurrentielle pour les armateurs, mais il nous faut obtenir une réduction de la taxe fédérale d'accise sur le carburant.

M. Charlie Penson: Il y a juste un petit point que j'aimerais souligner. L'an dernier, le Parlement a étudié un projet de loi d'initiative parlementaire qui traitait justement de cette question de frais d'utilisation. J'aimerais savoir si l'association des armateurs est en train d'exploiter cette disposition en vertu de laquelle vous pouvez demander un réexamen si les frais ne sont plus considérés comme étant justes.

M. Raymond Johnston: Le projet de loi dont vous faites état est le projet de loi C-212, celui de Roy Cullen, je pense. Nous avons appuyé avec vigueur ce projet de loi. Je suppose que si celui-ci avait été en place en 1998, nous ne serions aujourd'hui pas confrontés aux frais d'utilisation de la garde côtière que nous connaissons à l'heure actuelle.

La question de savoir si nous devrions revenir à la charge pour montrer que les droits sont injustes ou déraisonnables est en effet à l'étude. L'approche que nous avons suivie jusqu'ici a plutôt été d'essayer de négocier une entente à long terme pour établir un équilibre entre payer notre juste part et reconnaître les défis concurrentiels que vous avez justement soulignés. Voilà où nous en sommes à l'heure actuelle, à décider entre la possibilité de négocier quelque chose avec la garde côtière ou la nécessité d'aborder la question en suivant une approche plus stricte, par les voies légales.

M. Charlie Penson: Merci.

Le président: Monsieur Loubier.

[Français]

M. Yvan Loubier: Merci, monsieur le président. Je vais faire deux commentaires et poser une question.

Mon premier commentaire a trait au transport en commun. Il y a deux ans, nous avons proposé un projet de loi qui aurait accordé des crédits d'impôt remboursables aux usagers du transport en commun. Je pense qu'on avait alors donné l'exemple de la Californie, qui avait utilisé ce type d'incitatif avec succès.

Quelques fonctionnaires qui, à première vue, n'étaient pas du tout, mais alors pas du tout documentés sur cette question, ont comparu devant nous en disant que cela n'avait jamais fonctionné, mais ils étaient incapables de documenter quoi que ce soit. Nous allons faire d'autres tentatives à l'avenir, et je peux vous assurer que nous appuyons ce genre d'initiatives qui ont fonctionné ailleurs.

Si vous avez d'autres exemples, monsieur Roschlau, vous pourriez nous les faire parvenir ou les faire parvenir à ma collègue Caroline St-Hilaire, qui est porte-parole du Bloc québécois en matière de transports et députée de Longueuil. Ce serait une bonne idée.

Madame Legars, nous aimerions aussi avoir de la documentation sur la certification verte dans le domaine du transport maritime, si vous en avez. Ce serait une bonne idée que nous en disposions. En effet, au Bloc québécois, nous nous préoccupons non seulement de transport intermodal mais aussi de la protection de l'environnement.

J'aimerais poser une question à M. Morrison. Je suis d'accord sur une partie de votre exposé, par exemple quand vous parlez des frais de déglçage et de dragage. Même au niveau de la Garde côtière, il faut faire attention à la concurrence, surtout pour nos transporteurs maritimes.

Cependant, dans votre exposé sur la taxation des entreprises de transport maritime, vous avez passé sous silence les pavillons de complaisance. D'ailleurs, le Canada est l'un des seuls pays industrialisés à avoir signé la convention sur l'interdiction des pavillons de complaisance mais à ne pas l'avoir ratifiée. Je pense que je commence à comprendre pourquoi.

Vous n'avez pas parlé de vos membres qui faisaient du transport maritime international et qui bénéficiaient de taux de taxation anormalement faibles, comme le taux de taxation de la Barbade sur les profits, par exemple, qui est d'au plus 2,5 p. 100. Cela me fatigue un peu. J'aimerais entendre vos commentaires là-dessus.

• (1155)

M. Don Morrison: Il m'est assez facile de répondre à cette question, parce que nous ne représentons que les bateaux battant pavillon canadien. Donc, tous nos membres sont ici, au Canada. Leur équipage est composé de Canadiens, les compagnies sont canadiennes et nous payons des taxes ici, au Canada. Nous ne nous occupons pas des bateaux qui sont à l'étranger.

M. Yvan Loubier: D'accord, mais le problème est que vous avez CSL parmi vos membres, par exemple. CSL International a des pavillons de complaisance.

Êtes-vous d'accord sur le maintien des pavillons de complaisance, ou si vous souhaitez que le gouvernement fédéral ratifie cette convention internationale?

M. Don Morrison: Comme je viens de le dire, nous ne les représentons pas et nous n'avons pas de commentaires à faire sur la gestion des bateaux qui font des voyages internationaux. Nous ne nous occupons que de nos compagnies maritimes.

M. Yvan Loubier: D'accord, mais me permettez-vous d'en parler à la Chambre des communes?

M. Don Morrison: Oui.

M. Yvan Loubier: Il n'y a pas de problème.

Je veux maintenant poser une question à M. Everson. Vous nous avez soumis un tableau sur les paiements de loyer dans les aéroports. Il y a des choses assez étranges dans ce tableau. Par exemple, en 2004, le prix de vos loyers était de 17 millions de dollars à l'aéroport de Montréal et de 142 millions de dollars à l'aéroport de Toronto. C'est normal, car il y a plus de trafic, c'est plus gros, etc.

Cependant, lorsqu'on regarde vos projections jusqu'en 2010, on voit que vos chiffres sont inversés. En 2010, ce sera 162 millions de dollars à Montréal et 17,5 millions de dollars à Toronto. Que s'est-il passé? Y a-t-il une explication à cela? C'est assez étrange.

[Traduction]

Mr. Warren Everson: C'est la première fois, à ma connaissance, que j'induis en erreur, en le sachant, un comité parlementaire : j'ai ajouté un zéro de plus aux chiffres pour Montréal au bas du tableau. Montréal paiera 14 millions et non pas 143 millions de dollars. Je m'excuse de cette erreur.

Je pense avoir mentionné dans mes remarques que j'allais vous fournir une nouvelle version du tableau.

[Français]

M. Yvan Loubier: Ça va mieux. Je n'ai plus de questions.

[Traduction]

M. Warren Everson: Il importe cependant de se rappeler que ces revenus de loyer avaient au départ été élaborés dans le contexte de ce que le gouvernement fédéral avait dit qu'il recevrait s'il continuait de gérer l'aéroport lui-même. Cet argument a été utilisé jusqu'en 2000 environ, lorsqu'il est devenu clair que tant et aussi longtemps que Dieu restait au ciel, il était absolument impossible que la bureaucratie fédérale puisse commencer à retirer des surplus de plusieurs centaines de millions de dollars d'un système qui avait jusque-là perdu des millions et des millions. Maintenant, l'on n'utilise plus cet argument.

[Français]

M. Yvan Loubier: J'ai une dernière petite question. Vous me rappelez qu'il y a quelques années, nous avons fait une offensive commune concernant la taxe sur la sécurité des aéroports. Nous avions travaillé ensemble à ce dossier.

Est-ce que les prévisions que vous aviez faites à ce moment-là—je pense que c'était il y a trois ans—sur les difficultés que pourrait entraîner cette taxe sur la sécurité pour les gestionnaires d'aéroport se sont avérées exactes, ou si vous êtes quand même arrivés à gérer cette nouvelle taxe?

[Traduction]

M. Warren Everson: Nous avons trouvé que cette taxe pour la sécurité du transport aérien était la plus complexe que nous ayons jamais vue. Je reçois régulièrement des appels téléphoniques d'agents de réservation un peu partout dans le monde, de transporteurs aériens d'un peu partout, qui essaient de comprendre comment elle doit être appliquée, et je reste assis là pendant 45 minutes à essayer de décortiquer la logique de l'application de la taxe à un itinéraire donné.

Nous ne faisons que découvrir maintenant si nous nous sommes trompés ou pas, car le processus de vérification est en cours, et au cours des semaines qui viennent, les transporteurs vont se réunir pour discuter de ce qu'ils ont vécu avec les vérificateurs de Revenu Canada.

Pour ce qui est du tableau d'ensemble, bien sûr, la taxe a été toute une imposition et a amené un fléchissement du trafic. Le ministère des Finances en a convenu et a proposé deux changements différents dans les budgets.

La grosse question pour nous en ce qui concerne l'avenir est que le mandat de l'agence de sécurité va expirer dans environ 18 mois et le Parlement se verra chargé de mettre au point un meilleur piège à souris. Nous croyons que le versement de frais par les passagers en tant que taxe pour que cet argent soit ensuite transféré à une agence de sécurité est la façon la plus maladroite de procéder, et nous allons intervenir en faveur de changements à cela.

• (1200)

[Français]

Le président: Merci.

Monsieur Roschlau, vous avez 30 secondes.

M. Michael Roschlau: Merci.

Permettez-moi de commenter votre premier point, monsieur Loubier. Les exemples des États-Unis que vous venez de citer sont toujours valables, mais il y a une expérience très récente au Canada qui est aussi très intéressante. C'est celle des universités où on a mis en place des laissez-passer universels pour les étudiants.

Par exemple, à Vancouver, Halifax, St. Catharine's, en Ontario, et tout récemment à Sherbrooke, les universités ont mis en place un laissez-passer universel pour tous les étudiants. À Vancouver, on a constaté un accroissement de l'achalandage des étudiants de l'ordre de 50 p. 100. À Halifax et à St. Catharine's, on a vu un accroissement de plus de 200 p. 100, soit plus du double. À Sherbrooke, c'est tout récent.

Si on pouvait permettre aux employeurs de tenter une expérience semblable en établissant une exonération de la taxe sur les avantages sociaux, on pourrait peut-être constater un résultat semblable.

Le président: Merci.

Monsieur McKay.

[Traduction]

L'hon. John McKay: Merci, monsieur le président, et merci aux témoins.

J'ai simplement une série de petites questions d'éclaircissement. J'essayais de prendre des notes et en même temps de comprendre ce que les gens étaient en train de dire.

Monsieur Roschlau, je constate qu'à la page 4 de votre mémoire, au paragraphe 3, vous dites que la ristourne de TPS vaut environ 70 millions de dollars par année. Je pense que vous vouliez dire 700 millions de dollars par année.

M. Michael Roschlau: Ce pourrait être une erreur.

L'hon. John McKay: C'est parce que pour la seule ville de Toronto, cela vaut environ 50 millions de dollars.

M. Michael Roschlau: Je pense que le montant de 70 millions de dollars correspondait à ce qui serait revenu au secteur du transport en commun au sein des municipalités si cet argent avait été répercuté. Je pense que le problème est que le gros de cet argent a été perdu dans le jonglage budgétaire dans les municipalités, pour finir par être récupéré auprès des organismes de transport en commun.

L'hon. John McKay: Cela m'amène à ma question de fond, soit la reddition de comptes. J'ai demandé à un des conseillers municipaux de ma région ce qu'il était advenu des 50 millions de dollars que nous avons rendus au titre de la TPS, et disons que sa réponse a été extrêmement vague.

C'est là le problème essentiel : si vous ne faites qu'instaurer ces différents régimes de réduction d'impôt, l'argent disparaît quelque part dans un grand trou noir. Quelqu'un s'en sert pour réduire les impôts, quelqu'un d'autre pour financer le transport en commun ou les égouts, et vous ne parvenez jamais à retracer l'argent. Un an ou deux plus tard, ces mêmes personnes reviennent ici demandant exactement la même chose, et vous répétez simplement tout le cycle à nouveau.

Je serais intéressé de savoir comment vous pensez que nous pourrions inscrire cette reddition de comptes dans ces relations entre le gouvernement fédéral et les municipalités. Je pense que c'est là une question fondamentale.

Voilà ma première question. Ma deuxième s'adresse à Mme Legars et concerne votre deuxième point. Je ne l'ai pas du

tout compris, alors si vous le voulez bien, j'apprécierais que vous me le répétiez.

Ma troisième question s'adresse à l'Association des chemins de fer et concerne cette idée d'un programme d'amortissement de 30 p. 100 pour tous les avoirs ferroviaires. Vous avez utilisé l'exemple d'une locomotive, et je souhaite simplement savoir si vous entendez par avoirs ferroviaires les wagons également.

Ma quatrième question s'adresse aux armateurs et porte sur la réduction des frais. Si j'ai bien compris, les réductions de frais sont beaucoup plus importantes que, mettons, les échéanciers d'amortissement ou la réduction de l'impôt sur les sociétés. J'aimerais simplement être bien certain que c'est là votre position.

Ma cinquième question concerne la présentation faite par M. Everson au nom des aéroports. J'ai, tout comme M. Loubier, été quelque peu confus quant aux chiffres. Je regardais la ligne correspondant à Toronto et il m'a semblé qu'en 2004-2005 le loyer était passé à 3,8 millions de dollars et à 3,9 millions de dollars, et je n'ai donc pas très bien compris, étant donné le message que vous cherchiez à nous livrer. Je devine que ce sera la même réponse, bien qu'ici encore, en 2004, le loyer à Toronto semble être de 142 millions de dollars et de 15,5 millions de dollars en 2007. Ces chiffres m'ont complètement confus et je vous demanderais de tirer cela au clair pour moi si vous le pouviez.

Monsieur Roschlau, d'abord.

• (1205)

Le président: Combien de questions y a-t-il?

L'hon. John McKay: Cinq ou six.

Le président: Nous avons quatre minutes, alors allez-y les uns après les autres, si vous le voulez bien.

M. Michael Roschlau: Merci beaucoup de la question. Elle est excellente et elle est absolument critique s'agissant de l'efficacité du transfert de la taxe sur le carburant.

Clairement, pour que cela fonctionne pour le gouvernement fédéral et pour les contribuables, il nous faut veiller à ce que l'argent serve aux fins prévues. C'est pourquoi je vous ai cité le récent exemple ontarien, car la province de l'Ontario s'est trouvée confrontée aux mêmes questions dans le contexte de son transfert de la taxe sur le carburant aux municipalités. Nous avons participé activement à ces discussions et avons dit la même chose.

Ce qu'ils ont fait c'est qu'ils ont assujéti le versement dans les années futures d'argent au titre de la taxe sur le carburant à la fourniture d'une preuve vérifiable que l'investissement continu des municipalités dans le transport en commun n'est pas inférieur à la moyenne des cinq années précédentes. Premièrement, donc, il y a reddition de comptes, car il y a une mesure vérifiable exigeant le maintien des investissements municipaux existants, c'est-à-dire qu'il n'y a pas récupération. Deuxièmement, il leur faut encore une fois fournir une preuve financière aux vérificateurs que le transfert de la taxe a eu lieu, que de l'argent a été déplacé et qu'il a en fait été investi dans le transport en commun comme prévu.

Il existe ici une occasion pour le gouvernement fédéral de mettre en place des exigences vérifiables semblables afin d'exiger des comptes des autres paliers de gouvernement et d'assurer que l'argent n'est pas dilué ni perdu dans le jeu budgétaire.

L'hon. John McKay: Merci.

Mme Anne Legars: En ce qui concerne ma recommandation 2, je peux vous dire qu'elle concernait les fonds devant servir à l'infrastructure de transport. J'ai cherché à souligner qu'il était très troublant que le fonds canadien d'infrastructure stratégique n'inclue pas dans ses catégories admissibles le mode maritime et qu'aucun service de transport maritime n'ait bénéficié de l'un quelconque des 3 000 et quelque projets financés par les 2 milliards de dollars dont ont été dotés les deux principaux programmes englobant l'infrastructure de transport. Apparemment, le transport par eau n'y figure pas, et c'est pourquoi la recommandation est que l'on modifie les catégories d'investissement en vertu du fonds canadien d'infrastructure stratégique de façon à ce que les projets d'infrastructure maritime puissent être admissibles à un financement.

L'hon. John McKay: Merci.

M. Sab Meffe: En ce qui concerne ce que demandent les chemins de fer en matière de taux de DPA, notre proposition est que le taux de déduction pour amortissement et pour les locomotives et pour les wagons soit porté de 15 p. 100 à 30 p. 100. Cela alignerait les taux de DPA pour les chemins de fer sur ceux des autres modes de transport canadiens ainsi que sur le régime d'amortissement américain.

L'hon. John McKay: Merci.

M. Warren Everson: Je m'excuse à nouveau pour le graphique, et je vous fournirai des chiffres corrigés. Cette année, Toronto va payer 142 millions de dollars en loyer, et cela passera à 150 millions de dollars d'ici 2007.

La question de politique dont le comité devrait tenir compte est que la Couronne a concédé à Montréal qu'elle aurait dépensé beaucoup d'argent sur cet aéroport. C'est pourquoi le loyer de Montréal demeure au niveau de 14 millions de dollars. La Couronne n'a jamais concédé qu'elle aurait dépensé de l'argent à Toronto. C'est pourquoi le programme d'infrastructure tout entier de Toronto, l'investissement de plusieurs milliards de dollars, est entièrement financé par les passagers. Winnipeg va lancer un nouveau projet. La Couronne n'a jamais concédé qu'elle aurait amélioré ce terminal et c'est pourquoi, là encore, l'intégralité du coût est assumée par les passagers en partance de Winnipeg.

Voilà l'une des raisons pour lesquelles nous croyons que ce programme mérite un solide commentaire de la part du comité.

L'hon. John McKay: Il y avait également une question pour les armateurs.

M. Don Morrison: En ce qui concerne votre question de savoir ce qui, de la déduction pour amortissement ou de toute forme d'amortissement accéléré ou de frais permanents, devrait être la priorité, en ce moment, la priorité serait plutôt du côté des droits à payer et des coûts opérationnels que de celui de la déduction pour amortissement.

Tous ces autres droits, y compris frais de dragage, frais de services maritimes pour les aides à la navigation et le déglacage, frais de pilotage et péages de la Voie maritime, sont payés immédiatement. Et ils ne sont pas simplement payés par le propriétaire de navire. Ils sont répercutés par le biais de contrats, et parfois en tant qu'ajout à un contrat, sur les expéditeurs. Ce que cela signifie c'est que ces coûts immédiats ont une incidence quotidienne sur notre activité. La déduction pour amortissement suppose que nous ayons l'argent ou les fonds d'amortissement ou les comptes spéciaux pour acheter du nouveau matériel, et avec ce nouveau matériel... ce serait plus intéressant de l'acheter.

Pour le moment, nous ne brûlons pas d'envie de remplacer notre matériel vieux de 30 ou de 35 ans car nous avons ces autres frais que nous payons régulièrement, chaque jour, et qui ont une incidence immédiate et directe sur notre rentabilité. Mais ce n'est pas simplement notre rentabilité; ce n'est pas simplement un coût pour les armateurs. C'est un coût pour les entreprises d'extraction de minerai de fer. C'est un coût pour l'industrie sidérurgique. C'est un coût pour les élévateurs de grain. C'est un coût pour toutes les personnes avec lesquelles et pour lesquelles nous travaillons.

C'est pourquoi notre demande, notre requête, est que ces droits soient réduits afin que nous puissions améliorer notre assise.

• (1210)

Le président: Merci.

Madame Wasylycia-Leis...Lee...Leash. Il va me falloir perfectionner ma prononciation de votre nom.

Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Nord, NPD): Vous avez très bien prononcé mon nom.

J'ai trois séries de questions à poser, la première portant sur le transport en commun et s'adressant à Michael Roschlau. L'idée de modifier la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour exonérer d'impôt les laissez-passer pour le transport en commun offerts par un employeur à ses employés est une chose dont on parle depuis quelques temps déjà. Je pense que Yvan en a lui aussi fait état. Étant donné que nous avons un gouvernement minoritaire, je ne pense pas que ce serait une mauvaise idée que vous disiez à nouveau au comité quand cela a pour la première fois été soulevé au Parlement. Parlez-nous du projet de loi d'initiative parlementaire, du nombre de députés qui l'ont appuyé et de la durée de l'attente.

M. Michael Roschlau: Si ma mémoire est bonne, cela fait plus de dix ans. Deux projets de loi d'initiative parlementaire ont été examinés à la Chambre, et les deux ont été adoptés avec une marge considérable. En fait, la première initiative a été une motion et la deuxième un projet de loi. Il me semble que le projet de loi a été déposé par le Bloc Québécois, a été renvoyé au comité ici réuni, a été examiné par lui, a été renvoyé au ministère des Finances, puis est revenu. C'est à ce stade-là que la chose a été mise de côté du fait, je pense, que le ministère des Finances estimait que le rendement sur l'investissement était insuffisant, étant donné que des avantages iraient aux clients existants des transports en commun. Je pense que c'était là l'une des principales objections, soit que le coût par nouveau client serait dilué du fait de l'avantage offert aux personnes utilisant déjà les transports en commun.

Moi je dis : et puis après? L'important est de récompenser les gens d'avoir choisi de faire la bonne chose et le potentiel est énorme s'agissant de l'augmentation du taux de fréquentation des transports en commun pouvant en résulter.

Mme Judy Wasylycia-Leis: Prenant en compte et le projet de loi et la motion dont le Parlement a déjà été saisi, avez-vous une idée du nombre de personnes qui appuieraient l'idée aujourd'hui?

M. Michael Roschlau: Par « nombre de personnes », voulez-vous parler...?

Mme Judy Wasylycia-Leis: Chez les députés.

M. Michael Roschlau: Il est difficile pour moi de juger étant donné que le tiers des députés à la Chambre depuis la dernière élection sont de nouveaux députés, mais si je m'appuie sur l'expérience des dernières années, je devinerais que l'idée jouirait d'un large appui, étant donné surtout que le problème devient de plus en plus grave au fur et à mesure que la congestion dans nos villes augmente et que la qualité de l'air se détériore. Toute mesure que nous pourrions prendre pour compléter l'investissement dans l'infrastructure dont nous parlons dans le contexte de la taxe sur le carburant en offrant des incitatifs pour encourager le recours au transport en commun grâce à ces avantages consentis par les employeurs... plus cela deviendra pertinent.

Mme Judy Wasylycia-Leis: Merci.

J'ai une question pour Chris Jones concernant l'engagement pris par l'ancien premier ministre d'investir, si je ne m'abuse, quelque chose de l'ordre de 692,5 millions de dollars dans VIA Rail. Mais qui n'a pas été concrétisée dans le dernier budget. Quelle était la raison de cet engagement? Est-il toujours nécessaire? Devrions-nous recommander son rétablissement?

M. Chris Jones: Il y a à cette question une réponse assez simple. Nous pensons qu'il devrait y avoir un financement régulier, prévisible et stable pour les trains intervilles de voyageurs. Je sais que VIA a des plans de modernisation qui ont dû être mis de côté à cause de l'annulation du versement de ces fonds. Nous aimerions voir ces fonds rétablis le plus rapidement possible.

Mme Judy Wasylycia-Leis: Merci de cet éclaircissement.

Vous avez évoqué cela dans votre rapport, mais j'apprécierais que vous vous concentriez un peu plus sur la question d'un train à grande vitesse dans le couloir Québec-Windsor.

•(1215)

M. Chris Jones: Et l'acquiescement du secteur aérien?

Le train à grande vitesse est un mécanisme viable au Canada dans ce couloir particulier et j'ajouterais qu'il en serait de même dans l'axe Calgary-Edmonton. Les densités et les chiffres de population sont là. Comme vous le savez, l'infrastructure qui serait nécessaire exigerait des immobilisations considérables. Lors du dernier tour de table là-dessus, nous avons pensé, grâce à une collaboration relative à une proposition de Bombardier, avoir réduit ces coûts. Je suppose qu'on a continué de considérer qu'ils étaient plutôt élevés.

Nous croyons néanmoins que l'avenir du transport ferroviaire voyageur au Canada réside, comme ailleurs, dans le train à grande vitesse.

Mme Judy Wasylycia-Leis: Si je peux passer maintenant à l'industrie aérienne, vous pourriez vous prononcer sur la proposition de Chris si vous voulez. Je vous demanderais par ailleurs d'étoffer un peu votre mémoire dans lequel vous demandez clairement que le gouvernement réassume ses responsabilités s'agissant de réglementation et de législation dans le domaine du transport aérien.

Il me semble que nous sommes en train de ressentir les réels effets d'un programme axé sur les ciels ouverts et la déréglementation. À Winnipeg, en tout cas, il me semble que nous souffrons à cause de toute cette approche. J'aimerais entendre vos commentaires là-dessus également.

M. Warren Everson: Je pense que je vais laisser la question de VIA dans le panier à rebuts, là où elle a sa place, et passer à autre chose.

Nous sommes plutôt heureux avec la politique de la Couronne qui dit qu'il n'est pas nécessaire que le gouvernement fédéral gère le

secteur des transports. L'on n'a même jamais eu besoin d'une bureaucratie fédérale de quelque 4 000 pour gérer nos aéroports, comme nous le montrent les gestionnaires d'aéroport dans toutes les villes du pays—et ils font un très bon travail. De la même façon, NavCanada, qui a été privatisée en tant que société appartenant aux usagers, offre un excellent service et maintient un assez bon degré de transparence quant à ses tarifs et frais. Nous sommes donc plutôt contents de cela.

Dans le cas des aéroports, c'est une drôle d'affaire. Les aéroports se voyaient aliénés alors même que l'on privatisait NavCanada. NavCanada a été vendue et les utilisateurs se sont vu accorder un très grand mot à dire sur sa gestion. Les aéroports ont été aliénés en vertu de ces arrangements de bail, mais les usagers n'ont pas vraiment eu leur mot à dire et les consommateurs non plus d'ailleurs.

Le fait que toute l'infrastructure aérienne soit financée par les usagers n'a pas été une mauvaise chose, mais le fait que des centaines de millions de dollars supplémentaires se fassent écrémés par le gouvernement fédéral est ce qui nous ennuie particulièrement et ce sur quoi nous aimerions voir une intervention. Je pense que le Comité des transports appuie fermement notre position. Il n'y a aucune raison de transport pour imposer un loyer aux passagers qui passent par un aéroport en tant qu'intrant dans leurs coûts.

Il y a eu deux recommandations émanant du comité demandant que ce soit abordé en tant que question de transport, mais ce n'est pas une question de transport. Cela n'a rien du tout à voir avec le transport. C'est une question de finances et d'extraction auprès d'un secteur d'activité. L'on extrait de l'argent de nos entreprises, et c'est pourquoi nous comptons sur le Comité des finances pour dire que quelque chose doit être fait pour rectifier le tir et rendre le système plus cohérent.

Le président: Merci, monsieur Everson.

Madame Minna, qui sera suivie de M. Bell.

L'hon. Maria Minna: Merci.

Je vais simplement enchaîner sur ce que disait Mme Wasylycia-Leis au sujet des aéroports. Peut-être que je suis un peu lente aujourd'hui, mais pourriez-vous m'expliquer un peu à quoi ressemblerait exactement un mécanisme de réglementation spécifique en vue de l'amélioration de la gouvernance et de l'imputabilité des aéroports?

M. Warren Everson: Nous avons demandé au ministre d'envisager l'adoption d'une loi pour traiter des aéroports. Nous considérons que les aéroports sont en fait extrêmement bien gérés. Les 26 aéroports nationaux du pays sont gérés par des organismes sans but lucratif. Ils ont été conçus et créés par la Couronne et approuvés, et ils représentent leurs collectivités. Les membres de leur conseil d'administration proviennent de la collectivité.

Malheureusement, il ne compte pas du tout parmi les membres de leur conseil d'administration de représentants de l'industrie, ce que nous contestons, et nous avons demandé au ministre d'adopter une loi pour accorder plus de poids aux usagers dans la façon dont les aéroports sont gérés et pour veiller à ce que certains principes soient observés en matière de facturation.

Il est incroyable que les aéroports soient aujourd'hui des monopoles non réglementés. Il n'existe aucun mécanisme pour en appeler de leurs décisions, ni auprès du ministre, ni auprès du gouverneur en conseil, ni même auprès d'un tribunal en définitive. Nous avons dit que c'est là une aberration et qu'il importe que des mécanismes de reddition de comptes soient établis.

Mais nous ne voulons pas jeter le bébé avec l'eau du bain. Les aéroports sont gérés de façon extrêmement professionnelle et nous ne pensons pas qu'il soit justifié que la Couronne renverse sa politique tout simplement pour apporter quelques détails de-ci de-là.

L'hon. Maria Minna: Lorsque vous parlez de reddition de comptes, vous parlez de rendre des comptes aux usagers, aux clients et aux parties prenantes ainsi qu'au gouvernement. Vous ne parlez pas simplement d'un...

• (1220)

M. Warren Everson: Oui. Je pense que le gouvernement est bien représenté dans la mesure où, en vertu des baux, il a droit à quantité d'information. Le ministre retient pour certaines choses des pouvoirs résiduels. Ce que nous n'avons pas c'est un engagement dans la loi tel que les usagers auront toujours des droits.

L'hon. Maria Minna: Merci.

Ma question suivante concerne les chemins de fer et, dans une certaine mesure, les armateurs ou en tout cas le secteur maritime. Si j'adresse ma question aux deux secteurs c'est que je suis assez fermement convaincue qu'il nous faut tendre vers des systèmes de transport davantage intermodaux—en augmentant le transport ferroviaire, en enlevant des camions de nos routes—et je pense que notre secteur du transport dans la Voie maritime devrait... J'ignore s'il s'agit d'une question de capacité ou de renforcement, mais à une époque, dans ce pays, le transport par eau était le principal mode de transport des marchandises.

Si ce que nous visons ce sont des transports verts, et c'est l'une des raisons pour lesquelles je pose la question, alors il nous faut voir comment améliorer et renforcer et le transport par eau et l'utilisation de nos voies navigables et le transport ferroviaire.

Voici donc les questions que je vous pose à tous les deux.

Premièrement, en ce qui concerne l'industrie ferroviaire, vous parlez de la taxe d'accise de 4¢—je comprends la situation—et l'autre question concerne le fait que les chemins de fer paient la taxe d'accise mais ne bénéficient pas des avantages consentis au réseau routier, alors que c'est le cas des camionneurs en contrepartie du versement de la taxe sur le carburant. Je devine que vous voulez parler du fait que l'on construit des routes; ou bien y a-t-il un autre avantage en plus de celui-là dont vous ne bénéficiez pas? Enfin, y a-t-il des discussions entre le secteur ferroviaire et celui du transport maritime?

Passant maintenant au transport maritime, je comprends les commentaires que vous avez faits au sujet des coûts additionnels, mais mon autre question pour vous serait la suivante : quelles recommandations feriez-vous au gouvernement à ce stade-ci si ce que nous visons est une politique de transport intermodal intégrée qui amènerait une amélioration de l'efficacité et des voies navigables et des voies ferrées? Y a-t-il eu des discussions interpièces, pour reprendre un terme que nous employons parfois en cet endroit? Je pense que l'une des choses qui m'intéressent principalement ce serait de voir une telle augmentation.

M. Chris Jones: La question du transport intermodal est complexe et imbriquée, témoin le fait que l'on ait récemment eu à suspendre certains services intermodaux, dont un entre Toronto et Détroit. Une partie du problème est due à la façon dont les provinces financent et facturent l'utilisation de l'infrastructure routière.

L'une de nos réponses à cela au niveau fédéral a été de dire que pour tout versement futur que le gouvernement fédéral accordera aux provinces aux fins de la construction routière, il lui faudrait insister pour qu'il y ait une comptabilité du coût complet de ces systèmes et

une formule de paiement par les utilisateurs. La condition minimale préalable serait qu'il y ait comptabilisation du coût complet et paiement par les utilisateurs. Le marché pourra alors décider une fois qu'aura été établie une répartition ou une imputation plus juste des coûts entre les différents modes—y compris les services ferroviaires intermodaux pour lesquels, j'ajouterais, nous n'affichons qu'une marge très limitée en ce moment étant donné qu'il nous faut concurrencer un système routier subventionné.

Dans l'ensemble, pour ce qui est de l'avantage routier—et, encore une fois, il s'agit davantage d'une question provinciale—nous payons, construisons, finançons, entretenons et surveillons nos emprises. Les seuls services dont nous bénéficions à l'occasion ce sont les services d'urgence. Nous assurons nos propres services de déneigement et autres services d'entretien de nos emprises et c'est pourquoi nous pensons qu'il y aurait lieu de rétablir un petit peu d'équité.

L'hon. Maria Minna: Les chemins de fer sont donc...

M. Chris Jones: Dans une situation d'autofinancement.

L'hon. Maria Minna: ... sans soutien ni subvention?

M. Chris Jones: En quantité négligeable.

Mme Anne Legars: Les sociétés ferroviaires veulent vivre une situation équitable par rapport au camionnage. Les armateurs veulent vivre une situation équitable par rapport au rail et au camionnage. Du côté du transport maritime, nous sommes très intégrés au transport intermodal, car il vous faut en général un camion ou un train pour livrer vos marchandises au port, et vice versa. Nous sommes très intéressés par cela.

Je dirais que nous envisageons les choses à l'intérieur d'une perspective de réseau. Il faut avoir un réseau équilibré, car s'il existe un goulot d'étranglement quelque part, tout restera bloqué là. Vos conteneurs seront bloqués dans le pool. C'est ce que nous voulons éviter. Nous avons déjà eu des problèmes par le passé avec nos amis des chemins de fer.

C'est pourquoi je pense qu'il nous faut vraiment avoir une approche de réseau pour veiller à ce que le mouvement demeure fluide à l'échelle du réseau. C'est un petit peu une approche de couloir commercial, comme l'a dit mon collègue Ray Johnston. Il vous faut réfléchir au volume à être transporté et avoir différents couloirs pour acheminer les marchandises et vous assurer qu'il n'y ait pas de bouchon au milieu, auquel cas tout resterait bloqué.

Lorsqu'il vous faut livrer concurrence pour obtenir des fonds publics pour construire toute cette infrastructure, ce matériel roulant, et ainsi de suite, tous les modes doivent être sur un pied d'égalité, sur un terrain de jeu égal. Ce que disent les chemins de fer au sujet du trafic routier c'est ce que nous nous disons au sujet du rail et du camionnage.

• (1225)

Le président: Très bien. Merci.

Monsieur Bell.

M. Don Bell: J'aurais deux questions rapides, dont une pour Chris Jones. Chris, vous avez parlé du transport en partance et à destination d'un port et avez dit que vous pensez que ces déplacements devraient être exonérés de la taxe d'accise fédérale sur le carburant. Est-ce bien cela?

M. Chris Jones: Définitivement.

M. Don Bell: Ma question est la suivante. Cela finirait-il par être répercuté sur les expéditeurs ou bien cela ne servirait-il qu'à augmenter la rentabilité du rail?

M. Chris Jones: Je pense pouvoir dire, au nom de nos chemins de fer, qu'étant donné nos besoins actuels en matière d'immobilisations, nous réinvestirions cela dans notre infrastructure, ce qui déboucherait en retour sur un service amélioré et des tarifs plus intéressants pour les expéditeurs. C'est là l'idée. Nous n'avons aucun désir de nuire aux expéditeurs canadiens, dont bon nombre sont situés loin des eaux de marée, avec des tarifs moins favorables, car ils doivent concurrencer les Argentins, les Brésiliens et les Australiens. Nous tenons définitivement à maintenir un système concurrentiel et des tarifs intéressants.

M. Don Bell: Très bien.

L'autre question est pour Ron, de l'Alliance canadienne du camionnage. Excusez-moi, mais je n'ai pas saisi votre nom de famille.

M. Ron Lennox: Lennox.

M. Don Bell: Ron Lennox. Merci.

De quelle façon les achats préalables ralentissent-ils l'entrée dans le système de nouveaux moteurs? Je n'ai pas très bien compris cela.

M. Ron Lennox: Je vais m'en remettre pour cela à M. Laskowski.

M. Stephen Laskowski: Ce qui arrive, et ce qui est arrivé en 2002, c'est ceci. Vous avez un plan de gestion de flotte typique montrant ce que vous allez remplacer chaque année. Si l'on tient compte du coût de ces nouveaux moteurs ainsi que de leur entretien et des manquements côté efficacité énergétique, l'on a perdu entre 3 p. 100 et 5 p. 100.

Les flottes ont réagi lentement. Au lieu de suivre le cycle type, on a retardé les choses, étirant les cycles à deux ou trois ans. Ainsi, vous augmentez vos frais d'entretien du vieux matériel de camionnage, mais les gains côté efficacité énergétique que vous procurait en règle générale un véhicule plus neuf, eh bien vous ne les obtenez pas avec les nouveaux véhicules moins polluants; il y a donc un coût négligeable. C'est ainsi que l'on retrouve, sur les marchés et canadien et américain, des camions plus vieux. La flotte moyenne est en train de vieillir.

Si le gouvernement canadien veut avoir de l'air plus propre plus rapidement, alors nous sommes le seul mode qui soit réglementé en ce qui concerne les émissions productrices de smog, et compte tenu des avantages santé connexes annoncés par Environnement Canada, nous dirions que recourir au régime fiscal procurerait un sérieux avantage quant à l'introduction plus rapide de ces camions. Le camionnage, comme c'est le cas de toute autre activité commerciale, doit faire un profit, et il réagira en conséquence.

M. Don Bell: C'était la question des pré-achats qui me préoccupait. Vous avez parlé d'une période s'étendant jusqu'en 2007, n'est-ce pas?

M. Stephen Laskowski: C'est exact. C'est cette année-là qu'entreront en vigueur les nouvelles règles. Mais ce que fera l'industrie, comme cela a été le cas en 2005, c'est qu'elle ajustera ses pratiques d'achat en fonction de l'introduction de la réglementation. Ce que nous disons c'est que s'il y a des incitatifs fiscaux, vous allez peut-être réduire cet effet.

M. Don Bell: Très bien. Merci.

Le président: Merci, monsieur Bell.

Monsieur Penson.

M. Charlie Penson: Monsieur le président, je voulais profiter du fait que nous ayons parmi nous M. Morrison, de l'Association des armateurs, et M. Johnston, de la Chambre de commerce maritime. Ils auront tous deux, j'en suis certain, pris note de l'article de Peter

Morton, paru ces jours derniers dans le *National Post*, au sujet des frais dans les Grands Lacs. Je constate que la Chambre de commerce maritime est préoccupée par le risque de représailles du fait du traitement préférentiel accordé aux navires des Grands Lacs canadiens, comme par exemple les lignes Canadian Great Lakes dans la Voie maritime du Saint-Laurent ou le système intérieur, qui bénéficieraient d'un traitement préférentiel par rapport aux navires américains. Il a été rapporté que quelqu'un de la Chambre de commerce maritime aurait parlé de représailles possibles contre les navires canadiens dans les ports américains.

Monsieur Johnston, comment est survenue au cours des dernières années cette histoire de traitement préférentiel accordé aux navires canadiens?

M. Raymond Johnston: C'est une histoire compliquée à expliquer en l'espace d'une minute.

Le barème de tarifs ne prévoyait au départ pas que des navires américains se lanceraient dans le trafic auquel ils s'adonnent à l'heure actuelle, alors il s'agit en réalité d'une situation nouvelle qui a évolué au cours des dernières années. Le résultat net est qu'il y a divergence entre les différents frais, et les Américains ont pris comme position qu'il s'agit là d'une situation anticoncurrentielle et cherchent à faire redresser les choses et recourent, pour ce faire, à des moyens diplomatiques. Des mesures de représailles sont à leur disposition.

• (1230)

M. Charlie Penson: Dans quelle mesure prenez-vous sérieusement cette menace de représailles de la part des Américains?

M. Raymond Johnston: Nous espérons qu'il s'agit d'une situation qui pourra être résolue. Il n'avait jamais été prévu que cela arrive. Après examen attentif et une fois toutes les parties munies des faits, nous osons espérer qu'il pourrait y avoir une résolution pragmatique.

M. Charlie Penson: Monsieur Morrison, je devine qu'il y a quelques entreprises canadiennes qui bénéficient de la situation. Compte parmi elles la division CSL. Quelle incidence cela pourrait-il avoir sur elle selon vous?

M. Don Morrison: La question n'a absolument rien à voir ni avec la division CSL ni avec les navires canadiens. M. Johnston et moi-même avons tous deux participé en 1995, 1996 et 1997 aux négociations avec le gouvernement des taux qui seraient appliqués aux navires canadiens transportant des marchandises entre ports canadiens et entre des ports canadiens et des ports américains. La proposition initiale était que les taux soient établis en fonction du tonnage brut enregistré ou du tonnage livré. Lorsque nous avons examiné les choses de plus près, cela s'est avéré très complexe et c'est ainsi que nous en sommes arrivés à la proposition axée sur la tonne-mille. Nous avons fini par utiliser la formule de la tonne-mille pour l'ensemble des navires canadiens—tous les navires canadiens, toutes les entreprises canadiennes.

Les Américains n'étaient pas là parce qu'ils n'étaient pas actifs sur ce marché à l'époque. Depuis 1996-1997, ils commencent à venir dans les ports canadiens et il leur faudrait maintenant commencer à payer cela. Mon collègue, mon homologue à la Lake Carriers' Association aux États-Unis, a simplement, de façon très discrète, présenté des instances au gouvernement canadien par le biais de canaux officiels, ce qui est normal, et je pense qu'il essaie de régler la situation de façon professionnelle. D'après ce que nous entendons, il n'est pas mécontent de l'accueil que lui ont réservé et la Garde côtière canadienne et le ministère des Pêches et des Océans.

M. Charlie Penson: Monsieur Morrison, comment pensez-vous que cela devrait être réglé?

M. Don Morrison: Je ne vais pas me prononcer là-dessus, mais je dirais...

M. Charlie Penson: Pourquoi pas?

M. Don Morrison: ... que nous avons fonctionné de façon équitable. Les Américains ont été très directs avec nous s'agissant des frais de sécurité et de toute l'approche en matière de sécurité. En tant que transporteurs, nous ne recherchons pas d'avantage déloyal.

M. Charlie Penson: Sauf, monsieur Morrison, que vous venez tout juste de nous dire que vous avez participé aux discussions visant à mettre cela en place au départ, alors vous devez certainement avoir une opinion quant à la façon dont le problème devrait être réglé.

M. Don Morrison: Nous n'avons pas discuté des États-Unis à l'époque car les Américains n'étaient pas actifs sur ce marché. S'ils l'avaient été, à mon avis, mais cela n'engage que moi, ils auraient été traités de la même façon que nous nous l'avons été initialement.

M. Charlie Penson: Mais ils le sont maintenant, alors de quelle façon suggérez-vous que l'on règle la situation?

M. Don Morrison: Je verrais un terrain de jeu égal.

M. Charlie Penson: Merci.

Le président: Merci, monsieur Penson.

Je tiens à remercier les témoins d'être venus comparaître.

Je sais que nous avons déjà dépassé de cinq minutes le temps prévu, mais j'aurais une question, et elle s'adresse à tout le monde. Y a-t-il quelqu'un ici qui demanderait une augmentation des taxes si les taxes étaient liées directement à ce que vous faites? Je suppose que cela rejoint un peu ce que disait M. Everson. Seriez-vous à l'aise avec les revenus que vous percevez aux aéroports si ceux-ci étaient directement redistribués aux aéroports? Je pose la question à tout le monde. Quelqu'un aimerait-il tenter d'y répondre en l'espace de 30 secondes?

M. Warren Everson: La Couronne devrait avoir comme politique de maintenir au niveau le plus bas possible les intrants dans les coûts d'affaire des entreprises au Canada, ce de façon à augmenter notre compétitivité. Il n'y a strictement aucune logique dans l'imposition des intrants qu'utilisent les entreprises. Le transport est un intrant

critique pour la réussite des Canadiens, et au pays et à l'étranger, et nous devrions nous efforcer de pousser les coûts à la baisse.

Nous payons pour toute notre propre infrastructure alors nous ne voyons aucunement pourquoi la Couronne devrait prendre l'argent puis le redistribuer pour payer de l'infrastructure. Nous préférierions voir ces taxes supprimées afin que l'industrie puisse être plus concurrentielle.

M. Sab Meffe: En ce qui concerne le secteur ferroviaire, je dirais en réponse à ces commentaires que nous payons chaque année environ 800 millions de dollars à titre de taxes fédérales et provinciales. Il est très difficile pour nous de voir quoi que ce soit nous revenir là-dessus. Nous convenons qu'il faut au gouvernement des recettes, mais nous ne voyons pas grand-chose nous revenir à nous.

Le président: Merci.

Mr. Roschlau.

M. Michael Roschlau: Mon commentaire serait qu'il nous faudrait prendre la vision à long terme quant à toute la question des taxes sur le carburant ou sur l'essence dont on a parlé plus tôt ce matin. La taxe sur l'essence et le transfert de cette taxe aux municipalités aux fins de l'infrastructure est une chose qui sera sans doute stable et qui pourrait même baisser si les volumes d'essence vendue devaient reculer au fur et à mesure de l'augmentation des prix. À un moment ou à un autre, il faudra peut-être que le gouvernement envisage d'augmenter la taxe fédérale d'accise sur l'essence de façon à veiller à ce que les revenus augmentent au même rythme que l'inflation.

• (1235)

Le président: Je tiens à remercier de nouveau tout le monde. C'est difficile lorsque vous êtes sept au panel, et je tiens donc à vous remercier encore une fois d'avoir limité vos déclarations à environ cinq minutes. Et félicitations à ceux qui ont mieux fait que les autres.

Bonne journée à tous.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

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

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

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