



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des finances

FINA • NUMÉRO 014 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 16 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 16 novembre 2004

• (0930)

[Traduction]

Le président (M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.)): Mesdames et messieurs, bonjour.

Nous allons commencer, si vous voulez bien, parce que nous recevons de nombreux témoins et nous n'avons qu'une heure et demie pour les entendre tous. J'ai ici la liste des témoins, dans l'ordre où ils vont comparaître, mais je ne sais pas si vous avez le même ordre. Je prie les témoins de limiter leur déclaration liminaire à environ cinq minutes pour que les membres du comité puissent leur poser des questions.

Si tout le monde est prêt, j'inviterais M. Pollard, de l'Association des hôtels du Canada, à prendre la parole.

M. Anthony Pollard (président, Association des hôtels du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, je vous remercie de me permettre de prendre encore une fois la parole devant votre comité.

Je félicite les membres du comité de leur élection ou réélection. Comme je reconnais beaucoup de visages, j'en déduis que tous les membres du comité n'ont pas changé. Félicitations à vous tous.

Quand je comparais devant votre comité, je me plais toujours à dire que le secteur hôtelier est celui où les nouvelles sont le plus réjouissantes. Je représente l'Association des hôtels du Canada et ce matin, bien que nous ne disposions que peu de temps, j'aimerais vous indiquer ce que vous pouvez faire pour nous aider, dans l'intérêt de tout le monde.

Permettez-moi tout d'abord de brosser un bref tableau de notre secteur. L'industrie de l'hébergement a généré des recettes de 11 milliards de dollars l'année dernière au Canada. La valeur ajoutée, c'est-à-dire les retombées de ce secteur, s'est élevée à 9,7 milliards de dollars. Cela représente plus de 90 p. 100 de nos activités. Nous employons quelque 227 000 personnes et payons un peu plus de 5 milliards de dollars par année en salaires. Si j'ai dit tout à l'heure que les nouvelles dans notre secteur sont réjouissantes pour le gouvernement, c'est que nous payons environ 4,2 milliards de dollars en taxes, dont 1,8 milliard de dollars au gouvernement fédéral. J'imagine donc que vous nous aimez bien.

Aujourd'hui, nous voulons vous faire part de deux questions importantes. La première a trait au financement de la Commission canadienne du tourisme, la CCT. Son budget pendant l'exercice en cours a été réduit de 5 millions de dollars et s'élève maintenant à 78 millions de dollars, ce que nous trouvons illogique. Ce que nous revendiquons est fort simple: que le gouvernement du Canada s'engage à octroyer à la Commission canadienne du tourisme 175 millions de dollars par année, pour lui assurer un financement stable. Soit dit en passant, les sommes investies par le gouvernement dans ce domaine rapportent en règle générale environ 10 fois plus que le montant investi. Nous préconisons l'adoption d'une formule de

financement indexée grâce à laquelle le budget de base de la CCT s'établirait à 33 p. 100 des recettes que le gouvernement fédéral perçoit grâce à la TPS sur des biens touristiques précis vendus à tous les visiteurs internationaux. Cette mesure ne grèverait pas le Trésor public. Bien au contraire, elle augmenterait les recettes.

Permettez-moi d'expliquer brièvement le fonctionnement de ce mécanisme. Les dépenses totales du tourisme se sont élevées à 52,1 milliards de dollars au Canada en 2003; de cette somme, 12,9 milliards de dollars ont été dépensées par des visiteurs venus au Canada. La TPS perçue sur ces dépenses s'est élevée à 516 millions de dollars. Si on applique la formule des 33 p. 100, cela aurait procuré à la Commission canadienne du tourisme un budget de 170 millions de dollars en 2004. En instaurant une formule indexée, on assurerait au secteur le financement stable dont il a besoin pour conclure des partenariats de commercialisation stratégiques, à moyen et à long terme, et on le soutiendrait grandement dans le contexte commercial international qui est de plus en plus concurrentiel.

Le budget de la CCT est très modeste comparativement aux budgets d'organisations semblables de promotion du tourisme ailleurs dans le monde. Certaines villes américaines ont un budget plus important. Le budget de l'organisation australienne équivalente est plus du double. Tourism British Columbia, organisme chargé de promouvoir la Colombie-Britannique, vient de voir son budget augmenté; il est passé de 25 à 50 millions de dollars par année, seulement pour une province.

Le deuxième sujet que j'aimerais aborder—même si j'ai peu de temps pour le faire—c'est la question de la frontière avec les États-Unis, et la nécessité d'en améliorer immédiatement l'infrastructure. À l'heure actuelle, les Américains comptent pour 91 p. 100 des visiteurs au Canada. Au cours des neuf premiers mois de 2004, le nombre d'Américains entrant au Canada a diminué de 8,9 p. 100 par rapport à 2002. Vous remarquerez que je n'ai pas mentionné l'année 2003, à cause de la crise du SRAS en 2002. Cela représente 1,5 million de visiteurs en moins, et cette diminution s'explique en bonne part par les difficultés qu'on leur crée à la frontière. Des frontières sûres et efficaces pour tous les acteurs de l'économie canadienne, et non pas seulement pour ceux qui travaillent dans le secteur des voyages, du tourisme et de l'industrie de l'accueil.

Je tiens à féliciter le ministre du Commerce, M. Jim Peterson, d'être allé à Miami hier pour y ouvrir un consulat. Il a souligné l'importance pour les Canadiens de promouvoir notre pays auprès des Américains et pour les politiciens de le faire auprès de leurs homologues. C'est très important pour nous.

Le gouvernement du Canada doit cependant intensifier sa collaboration avec les États-Unis au sujet de l'initiative sur la frontière intelligente. Il doit se servir de l'argent déjà réservé pour les activités frontalières afin d'améliorer les postes frontaliers et éliminer la congestion. Nous demandons au gouvernement d'investir 1 milliard de dollars par année au cours des 10 prochaines années pour améliorer les postes frontaliers et éliminer la congestion. Nous souscrivons à l'avis du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis qui estime que les difficultés aux frontières ont engendré une véritable crise économique. Nous avons déjà constaté une baisse du nombre de visiteurs au Canada.

Je rappelle encore une fois que les mesures que nous préconisons seraient bénéfiques non seulement pour le secteur des voyages et du tourisme mais pour toute l'économie canadienne. Comme vous le savez, les échanges commerciaux entre nos deux pays ont quintuplé au cours des 10 dernières années, grâce à l'ALENA. Toutefois, notre infrastructure frontalière ne s'est accrue que de 20 p. 100 en 40 ans. Il faut absolument remédier au manque de nouvelles routes, et de complexes douaniers, entre autres.

Je vois que le président me fait signe. Je terminerai en disant que nous devons porter une attention particulière à Windsor et Détroit, car 75 p. 100 de nos biens s'y trouvent.

Enfin, vous avez demandé ce que le gouvernement pourrait faire pour améliorer l'économie en général et ce qui devrait figurer ou ne pas figurer dans le budget. La meilleure façon pour Ottawa de stimuler la croissance économique serait d'alléger l'impôt des sociétés, et cela ne réduirait pas les recettes du gouvernement.

Le ministre Goodale a récemment dit que les recettes fédérales provenant de l'impôt des sociétés avaient fait un bon surprenant de 5,2 milliards de dollars, soit 23,4 p. 100 au cours du dernier exercice et qu'elles s'élevaient désormais à 27 milliards de dollars, malgré une diminution de 2 p. 100 du taux d'imposition des sociétés.

Mesdames et messieurs, le moment est venu d'apporter les changements stratégiques et tactiques dans notre intérêt et le vôtre. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci.

Le témoin suivant est M. David Flewelling, de l'Association canadienne des automobilistes.

● (0935)

M. David Flewelling (président, Association canadienne des automobilistes): Merci, monsieur le président, et bonjour mesdames et messieurs du comité.

La CAA représente 4,5 millions de membres partout au Canada. Elle a gagné la confiance de la population et s'est taillée la place de première association de promotion de la sécurité routière au Canada. Ainsi, plus tôt ce mois-ci, nous avons organisé une réception pendant laquelle nous avons fait connaître nos revendications aux parlementaires; les dirigeants de collectivités de toutes les régions du Canada se sont entretenus avec 70 de vos collègues parlementaires, dont certains membres de ce comité. Nous voulions bien leur faire comprendre l'importance de planifier, d'entretenir et d'améliorer l'infrastructure routière au Canada.

Étant donné la situation financière actuelle et prévue du gouvernement fédéral, la CAA estime que nous pouvons et devons investir dans nos routes et autoroutes délabrées pour protéger les automobilistes. Le gouvernement fédéral perçoit près de 5 milliards de dollars par année en taxes d'accise sur l'essence, mais il n'a transféré aux provinces que 2,4 p. 100 de cette somme, soit environ 113 millions de dollars, en 2001 pour l'entretien et l'aménagement du

réseau routier. En 1998, le réseau national d'autoroutes avait besoin, à lui seul, d'améliorations évaluées à environ 17 milliards de dollars pour le mettre à niveau. Depuis, ce chiffre a explosé et se situe maintenant, en dollars courants, à 22 milliards de dollars.

Naturellement, nous ne demandons pas au gouvernement d'investir une telle somme en un an, mais il doit débloquer des fonds immédiatement et, par la suite, accroître de façon stable le financement chaque année pour corriger la situation. Le gouvernement fédéral peut jouer un rôle de premier plan pour remédier au sous-financement de notre infrastructure.

On sait donc que l'argent existe, mais connaît-on l'ampleur des besoins? D'après sa plus récente évaluation globale, qui remonte à plus de six ans, le conseil des ministres responsables de la sécurité des transports et du réseau routier estimait que 38 p. 100 du réseau routier national était déficient et inférieur aux normes, et que 22 p. 100 des ponts reliant ce système n'étaient plus capables de supporter les charges pour lesquelles ils avaient été construits.

● (0940)

[Français]

C'était en 1998. En février dernier, la CAA a commandé un sondage d'opinion publique à l'échelle nationale. Nous voulions obtenir l'opinion des Canadiens sur l'infrastructure nationale des transports et le financement des routes et autoroutes. Les résultats du sondage ont indiqué que 35 p. 100 des Canadiens considéraient les routes en mauvais état, tandis que 28 p. 100 d'entre eux les trouvaient tout juste acceptables. Nos routes et nos autoroutes ne répondent pas du tout aux besoins des Canadiens.

[Traduction]

Monsieur le président, parlons maintenant de la sécurité. Selon les statistiques du gouvernement fédéral, 2 778 personnes ont trouvé la mort dans des accidents de la route en 2001. Près de 17 000 personnes ont subi de graves blessures qui ont nécessité une hospitalisation d'au moins 24 heures. En tout, près de 224 000 usagers de la route sont blessés dans des accidents de la route chaque année, ce qui revient à environ 600 hommes, femmes et enfants en moyenne par jour. Les coûts pour le système de santé et les pertes économiques découlant des accidents de la route atteindraient les 25 milliards de dollars par année. Or, on estime qu'en améliorant la qualité des routes et en réduisant la congestion sur le réseau routier national, on pourrait réduire de presque 250 le nombre de décès et de 16 000 le nombre de blessures chaque année.

Outre ces bienfaits sur le plan de la santé publique, l'amélioration des routes serait bénéfique à d'autres égards pour notre société. La réduction de la congestion et l'amélioration générale des conditions de circulation sur nos autoroutes feraient gagner jusqu'à 97 millions d'heures aux automobilistes chaque année en déplacements; cela permettrait des économies d'essence de l'ordre de 236 millions de litres—dont le coût pourrait se répercuter sur le climat énergétique actuel—de même que 4,4 millions de dollars en réparations et en frais de fonctionnement des véhicules. Rappelons qu'un réseau routier déficient engendre de la congestion et, partant, de la pollution émanant des véhicules paralysés dans les embouteillages. De plus, monsieur le président, l'amélioration de notre réseau routier stimulera l'économie en facilitant le commerce, en encourageant le tourisme et en améliorant la productivité.

[Français]

Je tiens à souligner à ce comité que le Canada est l'un des rares pays industrialisés à n'avoir aucune politique nationale concernant les routes et autoroutes. Il est presque le seul pays de sa catégorie où le gouvernement fédéral n'accorde pas de financement substantiel pour appuyer l'infrastructure routière.

[Traduction]

Il faut agir de toute urgence pour éviter que cet actif stratégique capital ne se dégrade encore davantage sur le plan de la sécurité, de l'efficacité et de la rentabilité.

Voici ce que nous recommandons à votre comité. Premièrement, le gouvernement devrait étudier différentes options de financement, y compris l'affectation des revenus provenant de la taxe d'accise fédérale sur l'essence, au réseau routier national du Canada et l'établissement d'un financement durable pour la voirie.

Deuxièmement, le gouvernement fédéral devrait élaborer une véritable politique nationale à long terme en ce qui concerne l'infrastructure routière, de concert avec les provinces et les territoires qui pourront définir les priorités à court, à moyen et à long terme. Il devrait également mettre au point des normes communes sur le plan technique et sur le plan de la sécurité partout au pays.

Troisièmement, nous pressons le premier ministre de créer un comité consultatif national sur la sécurité routière qui ferait de la sécurité routière une composante essentielle de la vision du Canada en matière de sécurité routière pour 2010. Ce comité serait également chargé de concevoir et d'instaurer une approche multidisciplinaire en matière de sécurité routière, dans laquelle le secteur de la santé jouerait un rôle plus important.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Burke, de l'Association canadienne des chefs de pompiers.

M Patrick Burke (chef pompier, Niagara Falls, Association canadienne des chefs de pompiers): Merci, monsieur le président, et bonjour mesdames et messieurs du comité.

Bien que je sois le chef du service des incendies de Niagara Falls, je témoigne devant vous ce matin à titre de vice-président du Comité des relations gouvernementales de l'Association canadienne des chefs de pompiers. L'ACCP est une organisation nationale qui représente les chefs de pompiers et représente plus de 20 millions de Canadiens partout au Canada.

Dans les grands centres urbains, les services d'incendie sont généralement dotés exclusivement d'employés à plein temps. Les autres municipalités sont généralement protégées par des services d'incendie comportant un noyau de pompiers à plein temps, secondés par des pompiers volontaires; les petites collectivités sont desservies exclusivement par des pompiers volontaires, tandis que les plus démunies n'ont pas de services d'incendie et doivent compter sur ceux d'autres municipalités.

Je vous dirais sans équivoque que notre exposé prébudgétaire traduit l'avis de nos membres. Lors de son congrès annuel, l'ACCP consacre de nombreuses heures à étudier les résolutions de principe. La plupart des recommandations présentées dans notre mémoire ont été ratifiées de cette façon.

Au moment de préparer ce mémoire, l'ACCP a sondé ses membres sur diverses questions. Les 180 chefs pompiers qui ont répondu à ce

sondage ont la responsabilité collective de protéger la vie et les biens de plus de 16 millions de Canadiens.

L'ACCP a présenté son mémoire prébudgétaire, qui s'intitule «Protéger nos citoyens» à la mi-septembre. Ce titre est tiré de la phrase suivante prononcée dans le discours du Trône de février 2004: «Il n'y a aucun rôle plus fondamental pour le gouvernement que de protéger ses citoyens». Ce rôle fondamental du gouvernement est le thème essentiel de notre mémoire.

Quand on a invité l'ACCP à venir témoigner devant vous aujourd'hui, on nous a envoyé une liste de huit questions, en nous invitant à y répondre pendant ces consultations, tout comme les autres témoins invités. Malheureusement, nous n'avons pas pu vous remettre les réponses à ces questions, n'ayant pas pu les faire traduire à temps. J'en ai quelques exemplaires en anglais ici, mais nous enverrons une copie électronique au greffier du comité. Je crois comprendre que le document sera traduit et remis à tous les membres du comité.

Comme je présume que les membres du comité ont déjà pu prendre connaissance de notre mémoire prébudgétaire, je vais résumer nos réponses aux questions en ce qui concerne le service d'incendie.

On nous a demandé quelles devraient être les priorités du prochain budget au chapitre des dépenses de programme. Nous répondons qu'il n'y a pas de rôle plus fondamental pour un gouvernement que de protéger ses citoyens. Nous décrivons ensuite en détail les étapes que comporte ce rôle fondamental, entre autres : premièrement, veiller à ce que les fonds accordés par le gouvernement fédéral pour la formation des pompiers se rendent effectivement aux services d'incendie, et ne s'arrêtent pas aux organismes provinciaux; deuxièmement, débloquer des fonds supplémentaires pour l'achat d'équipement de lutte contre les menaces CBRN, c'est-à-dire chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires; troisièmement, contribuer au coût d'achat d'appareils de communication portables de manière que tous les premiers intervenants communautaires du pays en soient munis; quatrièmement, soutenir financièrement l'initiative Partenariats pour des collectivités plus sûres de l'Association canadienne des chefs de pompiers; et cinquièmement, instaurer des incitatifs fiscaux de nature à encourager l'installation de systèmes de gicleurs automatiques dans les immeubles résidentiels et non résidentiels.

On nous a également demandé d'évaluer le coût de nos propositions et d'indiquer de quelle façon il pourrait être financé. L'ACCP est d'avis que ce n'est pas à nous de répondre directement à cette question. Nous estimons que toutes nos propositions se justifient amplement du fait qu'elles accroissent la sécurité publique.

Pour répondre à la question sur de nouvelles réductions d'impôt, nous avons demandé l'élimination de droit d'usage s'appliquant à tous les véhicules privés ou municipaux utilisés pour remplir les responsabilités des services des incendies. Cette mesure profiterait particulièrement aux services de pompiers volontaires.

Nous avons en outre recommandé d'éliminer l'obligation de marquer clairement les véhicules des pompiers pour pouvoir profiter de l'exemption des avantages personnels imposables, pour des raisons de sécurité.

On a demandé nos commentaires sur les rapports entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. L'annexe B de notre mémoire prébudgétaire décrit les blocages provinciaux qui entravent les efforts que font les services des incendies au Canada pour protéger la vie et les biens des Canadiens. Nous avons apporté des exemplaires reliés supplémentaires de notre mémoire prébudgétaire et les avons remis au greffier expressément pour que les membres du comité puissent prendre connaissance de l'annexe B.

● (0945)

Je vous remercie de votre attention. Je me ferai un plaisir de vous donner plus de détails au cours de la matinée.

Merci beaucoup.

Le président: Très bien. C'est vous qui avez le mieux réussi, jusqu'ici, exactement cinq minutes.

Pour ceux qui ne le savent pas, si vos notes sont prêtes à l'avance, le greffier peut s'assurer qu'elles soient traduites. Cela permet ainsi aux députés de les avoir dans les deux langues.

Le prochain à ma liste est M. Charlebois, de l'Association canadienne des agences de voyages.

● (0950)

M. Marc-André Charlebois (président, Association canadienne des agences de voyages): Monsieur le président, membres du comité, je m'appelle Marc-André Charlebois et je suis président et PDG de l'Association canadienne des agences de voyages. Cette association représente environ 3 500 agences de voyages au pays et plus de 18 000 agents de voyages.

Nous sommes heureux de cette occasion de prendre la parole devant votre comité. Nous aimerions proposer au gouvernement des solutions visant à éliminer les obstacles et garantir le meilleur développement possible de l'industrie canadienne du tourisme et des voyages. C'est une industrie qui emploie 600 000 Canadiens, réalise des ventes de plus de 52 milliards de dollars par an et paie plus de 19 milliards de dollars d'impôt. Toutefois, on semble toujours l'oublier dans les budgets.

L'ACTA représente et défend les intérêts des détaillants du voyage et des consommateurs. Nos membres, les agences de voyages canadiennes, servent d'intermédiaire entre les acheteurs et les vendeurs de produits et services de voyage.

Nous avons remis un document de neuf pages à votre comité et j'invite les députés à prendre le temps voulu pour le lire. C'est une lecture certainement très intéressante et je ne vous donnerai qu'un aperçu de son contenu.

L'industrie canadienne des voyages et du tourisme a connu des difficultés ces dernières années. Les détaillants, dont l'ACTA défend les intérêts, jouent un rôle crucial dans cette industrie. Tout comme d'autres membres de la chaîne de valeur, ils revoient leur façon de faire face à la concurrence extérieure et aux besoins toujours changeants des clients. Il y a aussi le fait de facteurs extérieurs et crises qui multiplient les problèmes. L'éclatement de la bulle technologique, le terrorisme international, les guerres, les menaces de pandémies et autres gros risques pour la santé—tous ces facteurs externes multiplient les problèmes que connaît ce secteur.

Cela dit, nous estimons que le budget fédéral peut offrir des possibilités d'adopter des mesures visant à éliminer les fardeaux

financiers ou autres fardeaux monétaires inutiles que supporte cette industrie en difficulté. Ces mesures pourraient aussi paver la voie d'une bonne protection du consommateur contre les défaillances des prestataires.

Enfin, il faudrait prendre des mesures pour soutenir le développement de l'infrastructure nécessaire afin d'assurer la compétitivité de l'industrie canadienne du voyage et du tourisme.

Monsieur le président, nos propositions sont triples. D'une part, réduire ou éliminer les frais, taxes et autres fardeaux inutiles que supporte l'industrie. Je parle en particulier de l'élimination des droits que doivent payer les voyageurs aériens pour la sécurité. Ces droits sont payés par les voyageurs, par ceux qui sont en avion, alors que nous estimons que ces mesures de sécurité aident non seulement ceux qui sont dans l'avion mais également ceux qui sont au sol et tout l'ensemble de l'économie du Canada. Nous jugeons ainsi que ce devrait être financé à même le trésor public.

Deuxième chose à ce propos, le gouvernement devrait envisager une réduction sensible des loyers payés par les aéroports au gouvernement fédéral. Je crois que le ministre des Transports a parlé de la possibilité d'examiner la question. Je pense qu'il est grand temps de le faire parce que ces loyers sont finalement payés par les voyageurs et sont un obstacle aux voyages.

Troisième point dans l'élimination des droits, la taxe d'accise sur le carburant d'aviation. Je me permettrai de rappeler au comité que cette taxe d'accise a été instaurée dans les années 80 comme mesure spéciale de réduction du déficit. Étant donné l'excédent budgétaire, nous ne comprenons pas que l'on continue à percevoir cette taxe auprès des compagnies aériennes, 70 à 90 millions de dollars par an, en taxes d'accise spéciales sur le carburant. Nous recommandons l'élimination de ces différents obstacles.

Le deuxième volet de notre proposition serait d'adopter des mesures générales au Canada permettant aux consommateurs de se protéger contre les défaillances des prestataires. Il est évident que la situation des compagnies aériennes est précaire. Ce n'est pas juste Air Canada, ce sont toutes les compagnies. Elles sont à la merci des mouvements internationaux tels que la hausse des prix du carburant. La faillite d'une compagnie aérienne peut être dramatique pour les consommateurs parce qu'ils paient tous à l'avance leurs voyages. Les compagnies aériennes prennent leur argent immédiatement pour un voyage qu'ils font trois mois plus tard et financent leurs opérations de cette façon. Nous pensons qu'il est temps que le gouvernement fédéral aide—non pas en finançant mais en aidant—à la mise en oeuvre d'un programme d'assurance qui offrirait aux voyageurs la possibilité de s'assurer contre la faillite d'une compagnie aérienne et qui coûterait quelques dollars le billet.

• (0955)

Le troisième volet porte sur la création d'une infrastructure—non pas un bâtiment, mais une bourse de voyage virtuelle entre entreprises, une bourse de voyage canadienne. Qu'est-ce que c'est? En quelques mots, cela permettrait aux agents de voyages de tout le pays, aux 24 000 agents de voyages, de se mobiliser pour vendre le Canada. À l'heure actuelle, ils contribuent dans une large mesure au déficit touristique et cette bourse leur permettrait d'offrir et de vendre des destinations canadiennes en même temps que 165 000 petits et moyens exploitants d'entreprises touristiques dans tout le pays. Là encore, nous ne demandons pas au gouvernement de financer ceci mais d'offrir des garanties de prêt de sorte que cette infrastructure puisse être mise sur pied pour un montant se situant entre 4 et 5 millions de dollars.

Monsieur le président, voilà nos propositions. Vous trouverez les détails dans notre mémoire. Je vous invite tous à le lire.

Merci de votre attention.

Le président: Merci.

Monsieur Atkinson, de l'Association canadienne de la construction.

M. Michael Atkinson (président, Association canadienne de la construction): Merci, monsieur le président.

Je suis président de l'Association canadienne de la construction. Nous représentons le secteur non résidentiel de l'industrie de la construction. Notre association soeur, l'Association canadienne des constructeurs d'habitations, représente le secteur résidentiel.

Notre secteur est celui qui construit l'infrastructure des frontières, les routes et les autoroutes dont parlait mon collègue tout à l'heure. Nos gouvernements, à tous les niveaux, participent à ces travaux d'infrastructure qui sont si essentiels et importants pour l'économie canadienne, notre bien-être social et notre prospérité.

Nous avons remis un mémoire et je n'ai donc pas l'intention de revenir ici dans tous les détails. J'aimerais simplement insister dans les quelques minutes que j'ai aujourd'hui sur trois points : la réduction de la dette, la réforme fiscale et de l'assurance-emploi et la nécessité de faire des investissements soutenus dans l'infrastructure à long terme.

Pour ce qui est de la réduction de la dette, bien que nous reconnaissons évidemment les efforts très louables du gouvernement fédéral pour abaisser le fardeau de la dette du Canada, quand on sait qu'elle se chiffre à plus de 500 milliards de dollars et que le service de cette dette représente toujours 0,20 \$ de chaque dollar de revenu fédéral, nous estimons que ces mesures devraient être renforcées et que l'on devrait réduire cette dette même lorsque la situation financière est moins bonne. Les mesures actuelles, aussi louables soient-elles, ne sont prévues que lorsque nous avons de bons excédents budgétaires. Le gouvernement fédéral doit s'engager à atteindre sa cible dette/PIB pas seulement quand la réserve pour éventualités reste disponible mais, si nécessaire, en limitant les dépenses prévues afin d'atteindre les cibles de remboursement de la dette.

Pour ce qui est de la réforme fiscale et de l'assurance-emploi, notre principale préoccupation porte sur le programme d'assurance-emploi. Les réformes précises que nous préconisons sont indiquées en détail dans notre mémoire et bien que nous soyons très ouverts à la consultation sur le processus de fixation des taux d'assurance-emploi lancé par le ministère des Finances en 2003 et à l'étude qu'a entreprise le sous-comité sur les caisses d'assurance-emploi, très franchement, nous sommes extrêmement déçus du manque de

réformes importantes, en particulier pour ce qui est de la fixation des taux. Ceci, malgré qu'à la fois le Comité des ressources humaines de la Chambre et ce comité aient par le passé approuvé nombre des recommandations concernant la réforme de l'a-e indiquées dans notre mémoire.

À propos de l'impôt, j'aimerais revenir sur l'injustice qui demeure quant au traitement fiscal des véhicules fournis par les employeurs, en particulier lorsque les employés utilisent ces véhicules exclusivement à des fins professionnelles et sont tenus de garder lesdits véhicules la nuit à leur lieu de résidence pour des raisons pratiques ou de sécurité. La loi actuelle ou la pratique administrative est de traiter automatiquement tout trajet entre la résidence personnelle et le lieu de travail comme un avantage personnel qui devient ainsi imposable. Ceci part de l'hypothèse que les véhicules d'entreprise doivent et devraient être stationnés dans un lieu central ou au bureau et qu'ainsi tous les employés devraient avoir leurs propres moyens de transport pour arriver à ce local ou bureau.

Il n'est pas raisonnable pour les employeurs de la construction, à l'époque moderne, d'offrir un parc central où ces véhicules de service ou de supervision seraient stationnés. Il arrive souvent que l'on demande aux employés de garder ces véhicules chez eux la nuit pour des raisons de sécurité, tellement les outils et le matériel de l'employeur que renferment ces véhicules sont coûteux et délicats. Dans l'autre cas, il est simplement plus rentable et pratique pour l'employé d'aller directement au site de construction, souvent éloigné et certainement pas à proximité d'un bureau de l'entreprise.

En outre, beaucoup d'employés de maintenance et de supervision utilisent ces véhicules comme bureau mobile, se rendant à plus d'un site ou chez plus d'un client et ne les utilisent pas pour leurs besoins personnels. Leurs employeurs leur interdisent en fait de les utiliser à des fins personnelles.

Deuxièmement, il y n'a habituellement pas d'installations sur les sites de construction où ils vont pour stationner ces véhicules la nuit. En fait, la Cour canadienne de l'impôt a reconnu dans deux cas que dans ces circonstances, il n'y a pas d'avantage personnel et qu'il ne devrait pas y avoir donc d'avantage imposable pour l'employé. Toutefois, comme ces deux causes ont fait l'objet de procédures informelles à la Cour de l'impôt, ni l'Agence du revenu du Canada ni Finances Canada n'estiment que cela doit avoir un effet sur leurs décisions ni sur leurs pratiques administratives et ne changeront donc pas leurs pratiques si la loi n'est pas modifiée.

Nous sommes donc évidemment venus vous demander de changer cette loi.

• (1000)

Pour ce qui est des investissements dans l'infrastructure, il n'est certainement plus nécessaire d'essayer de vous convaincre du besoin urgent pour notre pays d'adopter immédiatement des stratégies à long terme pour refinancer et réinvestir dans nos infrastructures matérielles essentielles. On peut certainement applaudir au mouvement concernant le renouveau des infrastructures municipales. Toutefois, quand il faut cinq ans pour parvenir à la cible de 2 milliards de dollars par an, il est évident que l'on ne comprend pas l'urgence de la situation et que cela empêche de faire grand-chose à court terme. Inutile de dire que les municipalités auront également beaucoup de mal à envisager une planification à long terme prudente si le gouvernement fédéral prend cinq ans avant de parvenir à la cible indiquée et qu'au cours des cinq prochaines années n'offre que des montants ponctuels.

Nous recommandons fortement que la période de transition soit réduite à un maximum de trois ans.

Nous insistons aussi beaucoup pour que le gouvernement fédéral, qui sera le plus gros partenaire dans ce programme, s'assure que les fonds seront effectivement utilisés pour les infrastructures essentielles ou l'amélioration des infrastructures municipales et que les appels d'offres seront publics et transparents.

Enfin, monsieur le président, comme vous l'ont dit mes collègues aujourd'hui, bien que le programme d'infrastructures municipales soit en effet une bonne première étape, il y a d'autres projets d'infrastructures très importants qu'il va nous falloir continuer à financer à long terme, de façon soutenue, comme notre réseau national routier qui a été terriblement négligé et nos infrastructures aux frontières. Ces programmes doivent se poursuivre.

Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Monsieur Beauchamp, de l'Association canadienne de l'immeuble.
[Français]

M. Pierre Beauchamp (directeur général, Association canadienne de l'immeuble): Merci, monsieur le président.

Premièrement, je me joins à mes confrères pour vous féliciter d'avoir été élu député au Parlement du Canada.

[Traduction]

Monsieur le président, en tant que PDG de l'Association canadienne de l'immeuble, je représente 75 000 courtiers immobiliers membres de notre association au Canada. Comme vous le savez, les courtiers immobiliers au Canada, sont propriétaires de la marque MLS, exploitent les systèmes MLS et sont également propriétaires du site Internet mls.ca qu'ils exploitent.

Tout d'abord, j'aimerais vous rappeler que les courtiers immobiliers, au Canada, continuent comme ils le font déjà depuis une décennie à subventionner généreusement le programme de stagiaires parlementaires.

J'ai d'autre part le plaisir d'informer le comité que l'Association canadienne de l'immeuble va jouer un rôle important en collaborant avec le gouvernement canadien à la préparation de la conférence récemment annoncée des Nations Unies sur les établissements humains, colloque mondial des villes III, qui aura lieu à Vancouver, en Colombie-Britannique, en juin 2006. Cette manifestation internationale importante attirera l'attention du monde entier sur les problèmes associés au logement, à l'urbanisation, aux taudis, à l'itinérance, aux droits de propriété et aux services essentiels. Notre association nationale est ravie d'aider à donner au Canada sa place sur la scène internationale à l'occasion de ce 30^e anniversaire de la première conférence qui avait également eu lieu à Vancouver en 1976.

Dans les quelques minutes qui me sont allouées, j'aimerais attirer votre attention sur trois éléments différents de notre mémoire qui vous a été remis : tout d'abord, les amendements proposés à la Loi de l'impôt sur le revenu, deuxièmement, les questions de logement abordable et, troisièmement, la politique financière.

Nous sommes en effet très inquiets des propositions du ministère des Finances concernant la déductibilité des intérêts et autres dépenses liées aux investissements immobiliers. Nous estimons que ces propositions vont bien au-delà de l'élimination des échappatoires créées par trois décisions récentes de la Cour suprême. Notre secteur estime que ces propositions auront des effets négatifs importants sur

le marché de l'immobilier canadien et ne devraient pas être adoptées dans leur forme actuelle.

Nous sommes extrêmement inquiets que la définition de bénéficiaire exclue spécifiquement les gains en capital qui, comme vous le savez, sont souvent la principale source de revenu des investisseurs immobiliers. Le ministère a déclaré que les propositions continueraient de permettre de déduire l'intérêt sur l'argent emprunté pour acheter des actions ordinaires. Il n'en a pas dit autant à propos des investissements immobiliers et nous demandons ainsi pourquoi on favoriserait un type d'investissement plutôt qu'un autre?

Sous leur forme actuelle, les propositions ne permettent pas de reporter les pertes non autorisées sur des années passées ou futures; il n'est pas non plus autorisé de bénéficier de droits acquis pour les investissements faits de bonne foi. Les courtiers en immeubles estiment que c'est une chose très difficile qui est en fait inacceptable. Nous avons passé énormément de temps et consacré beaucoup d'argent à analyser la question. Nous avons pour cela retenu les services de Jack Miller, qui est un expert canadien connu dans ce secteur du droit fiscal. Il nous a aidés à préparer un mémoire détaillé que nous avons soumis au ministère des Finances au mois d'août.

Ce rapport a conclu que ces propositions sont tellement néfastes aux investissements dans l'immobilier qu'elles devraient être abandonnées. En particulier, elles auraient une incidence très négative sur le logement locatif, dont 85 p. 100 appartient au secteur privé qui le gère. Monsieur le président, nous estimons que les conséquences seraient terribles et nous invitons les députés à s'opposer à ces amendements.

Notre principal thème cette année à propos du logement abordable est que le gouvernement a une occasion unique de présenter une nouvelle stratégie nationale multidimensionnelle. Nous suggérons quatre grandes priorités.

Premièrement, nous recommandons des politiques visant à améliorer l'utilisation des logements existants. Pour ce faire, nous appuyons le programme PAREL et proposons de mieux utiliser les appartements annexes et les subventions du revenu.

Deuxièmement, nous préconisons de nouvelles options pour améliorer l'accès à la propriété. Nous reconnaissons que le gouvernement fait déjà beaucoup pour encourager les gens à acheter leur logement, mais nous pensons qu'il est temps de se pencher sur les secteurs de population qui ne peuvent toujours pas bénéficier des programmes existants. Notre mémoire insiste sur l'aide à apporter aux personnes à faible revenu et sur une nouvelle méthode d'approche concernant le logement des Premières nations.

Notre troisième priorité porte sur les changements fiscaux et réglementaires qui permettraient d'élargir le parc de logements abordables. Il y a quatre ans, les ministres responsables du logement ont annoncé un examen des obstacles fiscaux et réglementaires au logement abordable. Depuis lors, on n'a rien vu. Nous recommandons donc que le gouvernement fédéral use de son influence pour accélérer l'achèvement et la publication du travail entrepris à l'époque par les ministres.

•(1005)

La quatrième priorité, le problème des sans-abri, ne s'est certainement pas amélioré. Résoudre ce problème doit être la priorité de chacun. Ni le problème, ni la solution n'est simple. Nous ne pensons pas qu'en augmentant simplement les dépenses sur les nouvelles unités de logement subventionnées, nous résoudrons le problème de l'itinérance. C'est là qu'une approche multidimensionnelle devient absolument essentielle. Nous avons besoin de tous les outils de la trousse pour arrêter l'itinérance et aider les sans-abri à devenir plus autonomes.

Nous félicitons le gouvernement d'avoir inclus la discipline financière dans le discours du Trône comme l'un de ses sept principes directeurs. Le discours note à juste titre que c'est à une discipline financière sans faille que l'on doit la réussite économique récente du Canada. Nous sommes tout à fait d'accord pour que l'on évite de retomber en position déficitaire et pour que l'on rembourse la dette. Nous préconisons de réduire le rapport dette/PIB en remboursant explicitement le principal de la dette dans le calcul des dépenses totales du budget annuel. Nous préconisons des affectations annuelles pour le remboursement du principal de la dette ainsi que des intérêts et nous pensons que c'est trop important pour s'en remettre à la croissance économique pour produire des revenus supplémentaires.

Monsieur le président, merci de nous avoir donné la parole. Jim Brennan et moi-même sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci.

Nous avons maintenant M. Lawson, de l'Association canadienne des constructeurs d'habitations.

Mme Mary Lawson (présidente, Association canadienne des constructeurs d'habitations): Monsieur le président, membres du comité, je suis très heureuse d'être ici aujourd'hui avec mon collègue David Wassmansdorf, premier vice-président de notre association.

David et moi sommes l'un et l'autre constructeurs. Depuis que nous avons soumis notre document prébudgétaire en septembre, document intitulé «Prévoir l'avenir», un certain nombre de changements se sont produits qui nous inquiètent beaucoup.

En particulier, la hausse du dollar commence déjà à avoir des effets négatifs sur le secteur secondaire. La baisse des exportations pourrait amener des pertes d'emplois et une réduction de la demande de logements. En outre, les manufacturiers canadiens risquent de faire face à une concurrence plus forte de la part des entreprises américaines.

Comme vous le savez, en 2004, les faibles taux d'intérêt et la forte croissance de l'emploi ont fait monter les ventes de logements. Les mises en chantier devraient atteindre plus de 225 000 unités cette année. C'est le taux le plus élevé en plus de 15 ans. Les difficultés des marchés boursiers ont rendu la propriété et la rénovation des domiciles encore plus attrayantes qu'avant.

Malgré ce marché très vigoureux, certaines réalités devaient être prises en considération dans notre secteur: pénurie de terrains pour la construction de logements; moratoire et limitation des infrastructures pour les constructions futures; hausse des prix de certains matériaux et pièces indispensables; pénurie de travailleurs qualifiés; hausse des primes d'assurance et couverture réduite; hausse des impôts, des redevances et frais; croissance de l'économie souterraine.

Comme nous n'avons pas beaucoup de temps, je m'arrêterai simplement sur certains points importants pour le budget fédéral.

Une bonne partie de l'avantage que représentent des taux d'intérêt très bas disparaît du fait de la hausse des impôts municipaux, des

cotisations et autres frais. Ceux qui achètent une nouvelle maison doivent en général payer quelque 30 000 \$ de frais semblables sur une maison typique. Depuis plus d'une décennie, notre association préconise que le gouvernement fédéral aide au financement des infrastructures municipales. Il y a maintenant des programmes, on promet plus d'argent pour le budget 2005, les priorités sont fixées à l'occasion de négociations fédérales provinciales. À notre avis, ces priorités devraient absolument être la lutte contre la pollution de l'eau, de l'air et des terres, et des réseaux de transport efficaces.

Le financement par le fédéral des infrastructures devrait aider à combler les lacunes en appliquant les principes fondamentaux suivants: faire en sorte que les municipalités dépendent moins des droits d'aménagement qui rendent les logements moins abordables et le choix plus limité; faire en sorte que les fonds fédéraux apportent un avantage net aux municipalités et ne soient pas par ailleurs récupérés; assurer la transparence et la reddition de comptes pour les fonds dépensés. Les fonds fédéraux devraient également soutenir l'innovation, notamment dans les projets d'aménagement des friches industrielles et les nouvelles technologies en matière d'infrastructure.

Nous nous réjouissons qu'il y ait maintenant un ministre fédéral responsable du logement, l'honorable Joe Fontana. Il a parlé d'une stratégie nationale du logement ainsi que d'une boîte à outils politique en matière de logement. Nous nous félicitons de cette initiative. Nous apprécions aussi beaucoup le point de vue d'autres parties représentées ici en matière de logement. Nous espérons pouvoir continuer à collaborer.

Une trousse à outils politique en matière de logement est possible parce qu'il existe une agence nationale du logement, la Société canadienne d'hypothèques et de logement. La SCHL a des outils concernant le financement des logements et l'assurance des prêts hypothécaires, mais elle dispose aussi d'une politique de recherche et d'information essentielle pour tout ce qui concerne une bonne stratégie de logement. Elle fait l'envie d'autres pays. Un autre organisme clé est l'Institut de recherche en construction qui relève du Conseil national de recherches du Canada. Nous sommes très satisfaits du travail de ces deux organismes.

Dans le contexte d'une révision de la trousse à outils sur les politiques de logement, notre association propose un nouveau type de programme ciblé. Il s'agirait d'une «assistance mobile à la location» ou de «bons de choix de logement». On profiterait des marchés locatifs plus souples actuellement en offrant à des foyers à faible revenu ce dont ils ont réellement besoin: de l'argent pour combler le gouffre entre le coût d'un logement locatif décent et ce qu'ils peuvent se permettre. Un tel programme donnerait un maximum de liberté de choix à ces foyers.

•(1010)

Outre cette assistance mobile à la location, l'association favoriserait des programmes à l'intention de ceux qui ont des besoins spéciaux, notamment les itinérants, pour lesquels un abri et des services d'assistance ne peuvent être fournis l'un sans l'autre.

De gros investissements sont également nécessaires pour le logement des populations autochtones et des populations isolées du Nord. Là, les forces du marché privé ne peuvent assurer une offre suffisante. Les coûts de fonctionnement sont tellement élevés qu'il faudra peut-être des subventions permanentes.

•(1015)

M. David Wassmansdorf (premier vice-président, Association canadienne des constructeurs d'habitations): Après les politiques de dépenses fédérales, nous avons...

Le président: Vous avez déjà beaucoup dépassé votre temps.

M. David Wassmandorf: Vraiment? Bien.

Nous aimerions vous parler des changements aux politiques fiscales visant à appuyer l'accessibilité à la propriété et le choix. Nous croyons que le seuil des prix pour le remboursement de la TPS devrait être indexé au coût de la vie. Actuellement, les maisons neuves de moins de 350 000 \$ sont admissibles à un remboursement complet de la TPS, mais pour celles de plus de 450 000 \$, il n'y en a pas. Ces seuils n'ont pas été révisés depuis l'entrée en vigueur de l'application de la TPS en 1991, malgré l'engagement de le faire au fil du temps. Cela crée des inégalités pour les acheteurs de maison des grands centres de l'ensemble du pays.

La définition de «rénovation majeure» pour les remboursements de TPS doit être élargie. Cela devrait grandement simplifier l'administration de la taxe fédérale, encourager l'investissement dans le parc existant, augmenter le nombre de logements locatifs à prix abordable sous forme d'appartements accessoires, mettre au jour une bonne partie de l'économie clandestine, augmenter les recettes fiscales fédérales et mieux protéger les consommateurs. Actuellement, les remboursements ne sont offerts que pour la reconstruction complète d'une maison. Par conséquent, très peu de projets de rénovation sont admissibles. Les faits sont là pour prouver le lien entre l'application de la TPS en 1991 et la croissance du secteur de la rénovation résidentielle clandestine.

Nous voulons des mesures efficaces pour lutter contre l'économie clandestine. Nous pourrions beaucoup apprendre de l'expérience de l'Australie, un pays où on prend très au sérieux cette question.

En outre, les entrepreneurs en construction et les travailleurs autonomes devraient être tenus de s'inscrire pour l'exonération de la TPS. En ce moment, ils ne sont pas décelés par l'Agence du revenu du Canada, ni par les organismes provinciaux.

Nous demandons aussi le remplacement du système de déclaration des paiements contractuels. Il est inefficace pour lutter contre l'économie clandestine et n'est qu'une source indue de paperasserie et de frais pour les entrepreneurs légitimes.

Pour aider les consommateurs et donner davantage de choix en matière de logement, il faut un meilleur régime de logements locatifs. Au cours des dernières années, il y a eu bien peu de construction de nouveaux logements. Les taux de vacance plus élevés ne sont certainement pas attribuables à une amélioration de l'investissement dans ce secteur. Les mises en chantier sont bien inférieures aux prévisions des besoins de la SCHL. Un régime fiscal raisonnable ramènera les investisseurs dans le secteur de la construction de logements locatifs. Notre mémoire écrit présente des recommandations précises à ce sujet.

Le président: Merci.

Je signale aux membres du comité que la première ronde comptera des interventions de sept minutes.

Monsieur Harris, vous avez la parole, puis ce sera à M. Côté

M. Richard Harris (Cariboo—Prince George, PCC): Merci, mesdames et messieurs. Je reconnais certains des témoins et après sept ans de consultations prébudgétaires annuelles, je reconnais aussi certaines des demandes qui sont présentées. Avec la nouvelle sorte de gouvernement de la présente législature, j'espère que nous avons fait de notre mieux pour faire bouger les choses de manière à répondre aux préoccupations que vous exprimez depuis sept ans, et dont je me souviens. Je ne doute pas que mes collègues de l'opposition continueront de se battre en votre nom et qu'ils

encourageront certains des membres du parti ministériel les plus énergiques à se battre avec eux.

Mes quelques questions visent à obtenir des précisions.

Madame Lawson, vous avez parlé de frais additionnels de 30 000 \$ environ pour le propriétaire moyen. Qu'est-ce que cela représente, en termes de frais d'infrastructure initiaux, de taxes et de coûts?

Mme Mary Lawson: C'est une combinaison de taxes locales d'équipement et de frais perçus par la plupart des municipalités, qu'on voit bien sûr davantage dans les grands centres, mais même dans des collectivités aussi petites que la miene, Orangeville, en Ontario, où des droits d'aménagement de 20 000 \$ sont perçus à l'émission des permis.

M. Richard Harris: C'est donc un coût initial assumé par le constructeur résidentiel, et par extension, par l'acheteur...

Mme Mary Lawson: C'est exact.

M. Richard Harris: ... et aussi, un versement de taxes annuel.

Mme Mary Lawson: Oui. L'argent est donc versé à l'émission du permis, puis, bien sûr, la TPS s'ajoute au prix de la maison.

M. Richard Harris: Oui. Faites-vous cette ventilation dans votre mémoire écrit?

Mme Mary Lawson: Je pense que nous donnons une assez bonne ventilation.

● (1020)

M. Richard Harris: Merci.

Monsieur Bouchard, au sujet de l'immobilier, il y a trois ans, je crois, vous ou l'un de vos collègues étiez ici pour nous parler de la fiscalité des investissements pour les investisseurs immobiliers qui achetaient des immeubles, faisaient un profit, qu'ils investissaient dans une autre propriété et, peut-être, on l'espère, augmentaient ce profit, et étaient imposés pour tout cela. Je crois que vous cherchiez un allègement fiscal, dans la mesure où la propriété n'était pas simplement vendue, et non réinvestie. Qu'est-il advenu de cette demande?

Mr. Pierre Beauchamp: Merci de cette question.

Nous avons essentiellement une démarche en quatre volets pour ce qui est des obstacles réglementaires et fiscaux au logement abordable. J'en ai présenté certains dans mon exposé.

Ce qui nous préoccupe, c'est que les propriétaires commerciaux et les propriétaires d'hôtels ont droit à un roulement des gains en capital, comme vous le savez bien, mais que c'est interdit pour les propriétaires résidentiels.

Deuxièmement, les entrepreneurs commerciaux ont droit au plein remboursement de la TPS, alors que les propriétaires résidentiels sont traités autrement, ne recevant que 2,5 p. 100. Les propriétaires d'hôtel et les propriétaires commerciaux ont aussi droit à une plus forte déduction pour amortissement.

Enfin, les propriétaires d'hôtels et les propriétaires commerciaux peuvent regrouper les déductions pour amortissement pour l'ensemble de leurs propriétés, contrairement aux propriétaires résidentiels.

C'est essentiellement ce que nous sommes venus dire, après des recherches approfondies compte tenu de la proposition dont vous avez parlé et des mesures que nous estimons que le gouvernement doit envisager de toute urgence, si l'on peut dire. C'est l'une de nos quatre démarches au sujet du logement abordable.

Ai-je répondu à votre question?

M. Richard Harris: Oui. Je me souvenais très bien de celle-là, parce que c'est nettement discriminatoire à l'endroit des petits investisseurs qui mettent leur argent dans des propriétés locatives résidentielles. Je n'ai pas vérifié si le problème avait été réglé, mais je présume que non.

Monsieur Burke, je vous remercie d'être venu.

Vous avez demandé que le gouvernement fédéral participe au financement de certaines choses qui vous préoccupent. Je crois comprendre que les services de lutte contre les incendies relèvent des municipalités ou des villes, par délégation de pouvoir des provinces. Comment envisagez-vous que le financement du gouvernement fédéral se rende à destination sans conflit de compétence?

M Patrick Burke: Je dirais qu'après le 11 septembre, les limites de compétence ont été estompées et que le fédéral a la responsabilité de voir à ce qui se passe dans l'ensemble du pays.

Au sujet des services d'incendie, le genre d'incident nécessitant notre intervention a beaucoup changé pendant la durée de mon service, et certainement, depuis le 11 septembre. Nous avons des activités réglementées par le gouvernement fédéral qui ont lieu partout au pays. Des voies ferrées traversent des collectivités de toute taille—c'est de compétence fédérale. On y transporte des matières dangereuses, toutes sortes de choses, et beaucoup de services d'incendie de collectivités canadiennes n'ont ni la formation, ni la capacité de faire une première intervention dans le cas de déraillements, par exemple.

On peut dire la même chose au sujet du transport routier de marchandises, ou aux frontières. Je crois que les limites de compétence ne sont plus aussi claires qu'autrefois.

Très récemment, en novembre, on a affiché sur le site Web de Sécurité publique et Protection civile Canada un énoncé de position du gouvernement du Canada relativement à une stratégie nationale pour la protection des infrastructures essentielles.

À l'annexe B, le gouvernement nomme 10 secteurs des infrastructures essentielles nationales pour le programme national de fiabilité des infrastructures essentielles. Le n° 8, c'est la sécurité, et on y trouve les sous-secteurs de la sûreté chimique, biologique, radiologique et nucléaire. C'est le secteur d'intervention des services d'incendie. Les autres sous-secteurs sont les matières dangereuses—c'est aussi un secteur d'intervention des services d'incendie—la recherche et le sauvetage—un secteur partagé par les services d'incendie et les autres services d'urgence—et les services d'urgence, soit les services de police, d'incendie, d'ambulance et autres.

Je crois que le gouvernement fédéral a déjà reconnu qu'il a un rôle à jouer dans la protection des infrastructures essentielles, notamment en veillant à la préparation et à la formation pour qu'on puisse intervenir si des urgences de ce genre se produisent.

● (1025)

M. Richard Harris: Le financement passerait donc du fédéral au provincial, et ainsi de suite vers le bas.

M Patrick Burke: Ce n'est pas la meilleure solution. Il faudrait plutôt que les fonds soient réservés à cet usage, pour que rien ne soit perdu au palier provincial.

M. Richard Harris: Mais les provinces n'aiment pas ça.

M Patrick Burke: Je sais qu'elles n'aiment pas ça, et le comité du Sénat l'a aussi déclaré. Nous n'aimons pas cela non plus.

M. Richard Harris: Bien.

Ai-je terminé?

Le président: Merci.

Monsieur Côté, puis monsieur Bell.

[Français]

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

Monsieur Charlebois, nombre d'intervenants nous ont parlé des besoins en matière d'infrastructures. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire qu'étant donné les surplus énormes que nous connaissons présentement, il est ridicule que la taxe reliée à la sécurité dans les aéroports soit imposée directement à l'utilisateur plutôt que d'être prélevée à même les budgets généraux. Il en va de même pour la taxe d'accise sur le carburant des avions. Étant donné qu'on parle ici d'une mesure temporaire visant à éliminer le déficit, cette taxe, à mon avis, n'a plus sa raison d'être.

Le ministre Lapierre laissait entendre récemment qu'on était disposé à rouvrir le ciel ou à donner une plus grande liberté aux compagnies d'aviation américaines. Quel pourrait être l'impact d'une telle décision sur les usagers et sur des entreprises comme Air Canada, que le gouvernement fédéral s'est employé à sauvegarder, en y investissant beaucoup d'argent et d'efforts?

M. Marc-André Charlebois: Il y a deux aspects à cette question. D'abord, pour ce qui est de l'aspect commercial et de l'impact de l'ouverture des liaisons autour des frontières, précisons ici qu'il s'agit de permettre aux compagnies aériennes, américaines et autres, de venir au Canada et de faire du cabotage. On permet aussi aux compagnies canadiennes de faire la même chose. Sur le plan commercial, il y a des avantages. Dans le cas des compagnies canadiennes, celles qui peuvent se le permettre pourront élargir leurs services et desservir certaines villes américaines. Les compagnies américaines pourront, de façon réciproque, procéder de la même façon.

À notre avis, les avantages offerts aux consommateurs sont ce qu'il y a de plus intéressant. Plus il y a de concurrence, plus il y a de choix et plus le consommateur est bien servi. En ce sens, notre association serait certainement favorable à l'ouverture des frontières.

M. Guy Côté: Monsieur Burke, comme on le disait plus tôt, tout le monde ici est d'accord pour que les citoyens obtiennent les services auxquels ils ont droit. La sécurité est une réalité très importante qui, un jour ou l'autre, touche chacun d'entre nous.

Vous avez mentionné qu'à la suite du 11 septembre, les frontières entre les différentes juridictions étaient devenues vagues. Ne croyez-vous pas qu'il serait important de redéfinir clairement ces frontières? Le gouvernement fédéral pourrait, par le biais des transferts de péréquation, financer adéquatement les provinces. Ces dernières pourraient à leur tour jouer le rôle qui leur est imparti plutôt que de procéder comme elles l'ont fait depuis les réductions imposées par le gouvernement fédéral, c'est-à-dire siphonner les ressources budgétaires destinées à la santé et à l'éducation. Le rôle de chacun serait alors plus clair. Le financement des pompiers et de la sécurité, par exemple, serait plus adéquat. Cette frontière, qui est devenue floue, redeviendrait un peu plus claire aux yeux de tous.

[Traduction]

M Patrick Burke: Je pense qu'il faut renégocier toute la question. Il faut certainement que les fonds fédéraux soient assortis de conditions avant d'être canalisés vers les provinces pour le financement des services d'incendie municipaux. Nous avons appris par le passé que cela n'avait pas été fait de manière satisfaisante. Les programmes actuels, qui viennent du gouvernement fédéral, puis passent par les provinces à l'intention des municipalités, comme le PCPC, ne donnent pas un financement suffisant; ce n'est pas un mécanisme satisfaisant.

Le comité du Sénat a relevé des blocages. L'argent ayant été accordé sans condition, certaines provinces ont gardé l'ensemble des fonds, fait croître leurs opérations de gestion des urgences aux dépens de la capacité d'intervention des services d'intervention d'urgence de première ligne.

Je crois donc que le gouvernement fédéral doit agir de manière très active et énergique au sujet de la façon dont est traité le financement, et l'assortir de conditions. Si l'argent est censé aller directement aux services d'incendie municipaux pour la formation dans les interventions relatives aux incidents CBRN, à ceux mettant en cause des matières dangereuses ou aux interventions à la frontière, l'argent devrait aller directement aux services d'incendie et le gouvernement provincial ne devrait pas du tout avoir l'occasion d'en siphonner une partie.

• (1030)

Le président: Monsieur Bell, vous avez la parole.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci.

Au sujet des derniers propos du chef Burke, j'ai noté surtout la question du blocage provincial. Je regarde l'annexe B de votre rapport. Selon vous, est-ce que c'est monnaie courante pour les provinces d'utiliser l'argent pour les programmes provinciaux, plutôt que de le transférer aux municipalités?

M Patrick Burke: Je crois que oui. D'après les réponses des chefs des services d'incendie du Canada, la grande majorité, plus des deux tiers, ont déclaré qu'ils estimaient que le financement fédéral devrait leur parvenir sans ingérence du gouvernement provincial et sans la possibilité pour le gouvernement provincial ou territorial d'en accaparer une partie. C'est pourquoi je dis que c'est assez courant.

M. Don Bell: En tant qu'ancien politicien municipal, je vous appuie de tout coeur, mais je crois aussi que les programmes provinciaux ont certainement des avantages qui méritent un appui national. Autrement dit, est-ce que ce n'est pas aussi avantageux au plan national?

M Patrick Burke: Je crois que oui. Au risque de vous chanter le même refrain, je pense qu'en matière de planification des mesures d'urgence, il y a eu un grand déséquilibre favorisant les renseignements et les préparatifs d'urgence, aux dépens de la capacité d'intervention.

On peut avoir les meilleurs renseignements du monde, et les meilleurs plans d'intervention qui soient, si on n'est pas équipé et si les premiers intervenants ne sont pas formés de manière adéquate, c'est comme si on avait jeté par la fenêtre tout l'argent consacré aux renseignements et aux préparatifs. Je crois que beaucoup des sommes accordées par le gouvernement fédéral ont été siphonnées par le secteur du renseignement et des préparatifs, et très peu s'est rendu jusqu'aux premiers intervenants, là où on en a vraiment besoin.

Quand vous appelez 911 et qu'il y a une urgence, ce ne sont ni les planificateurs, ni les agents du renseignement qui sont dans la rue pour intervenir et atténuer l'effet de la catastrophe. Ce sont les

premiers intervenants : les pompiers, les policiers et les services médicaux d'urgence du pays. Ce sont eux qu'il faut former, c'est là qu'il faut investir si on veut être mieux préparé.

M. Don Bell: Bien, merci.

Ma question s'adresse à M. Flewelling, de l'Association canadienne des automobilistes. Vous affirmez que nous sommes l'un des rares grands pays sans programme ou système routier national. Quand on pense à l'argent des infrastructures associé à la taxe sur l'essence dans bien des cas, cela pourrait être avantageux, puisque le principal réseau routier de bien des municipalités fait partie du réseau national.

J'avais l'impression qu'en fait, il y avait bien une politique routière nationale, peut-être pas aussi précise que vous le souhaiteriez. Affirmez-vous qu'il n'y en a vraiment aucune?

M. David Flewelling: Je crois que comme vous le laissez entendre, il y a peut-être une politique ad hoc, qu'on entrevoit, par exemple, dans le dernier programme sur les collectivités. Mais si on songe aux normes qui devraient exister ou au financement du réseau routier national, alors, il n'y a pas de politique. En cela, nous nous distinguons des autres pays industrialisés.

• (1035)

M. Don Bell: Bien. Merci.

Marc-André Charlebois, pour commencer, je n'ai pas votre mémoire et le greffier non plus. Pourrions-nous le trouver?

M. Marc-André Charlebois: Il a été transmis au greffier et sera disponible.

M. Don Bell: Bien. Je n'ai pas ce mémoire sous les yeux, mais votre quatrième point se rapportait aux mesures nécessaires pour protéger les voyageurs contre la faillite des fournisseurs. Des programmes existent pour protéger les consommateurs, par exemple, contre la faillite des agences de voyage. Mais ce n'est pas de cela que vous parlez, mais plutôt des transporteurs, n'est-ce pas?

M. Marc-André Charlebois: Je parle de la faillite des fournisseurs, des transporteurs. Pendant qu'Air Canada était sous la protection de la Loi sur les faillites, si la restructuration n'avait pas eu lieu, pour une raison ou pour une autre, beaucoup de gens auraient été coincés, notamment des gens qui avaient dépensé pour un voyage devant avoir lieu quelques mois plus tard, et qui chercheraient une indemnisation.

Dans certaines provinces où il y a des lois à cet effet, ce sont nos membres qui auraient écopé, parce qu'ils font des contributions. En effet, des fonds sont créés pour protéger les consommateurs contre la faillite des agences de voyage. On y a eu recours récemment en Ontario, pour rembourser les voyageurs clients de Canada 3000.

Cette absurdité a depuis été corrigée par la loi. Au Québec, on a récemment adopté une loi qui donne aux voyageurs la possibilité d'acheter une assurance contre la faillite du fournisseur, en même temps que le billet. Cela revient à deux ou trois dollars par billet. Nous voudrions qu'un tel système soit implanté à l'échelle nationale.

M. Don Bell: Bien, merci.

Ma dernière question s'adresse à la fois à l'Association canadienne de l'immeuble et à l'Association des constructeurs d'habitations: vous avez tous deux parlé des appartements accessoires comme moyen de régler les problèmes de logement. Je sais qu'en Colombie-Britannique, bon nombre de municipalités, y compris la mienne, ont légalisé ce genre de logement. C'est une question controversée, qui remonte à de nombreuses années.

Vous pourriez voir quelles sont les pratiques exemplaires de ces municipalités qui ont légalisé ce genre de logement, afin d'avoir des arguments pour aller de l'avant. Quand d'autres municipalités y songeront... Dans certaines collectivités, c'est une question qui suscite beaucoup d'émoi et nous avons eu à traiter de questions comme l'incidence des résidents de ce type de logement en fait de services municipaux. Beaucoup de mythes courent, mais il y a aussi des faits.

À partir de mon expérience, je vous propose d'analyser les pratiques exemplaires et d'offrir les résultats de cette analyse, pour encourager d'autres municipalités à se pencher sur la question.

M. David Wassmandorf: Certains programmes de pratiques exemplaires ont bien fonctionné avec le temps. Je suis d'accord aussi, moi qui ai fait de la construction dans la petite ville de Guelph, en Ontario, une ville universitaire où cette question refait toujours surface.

Je pense que ce qu'on recherche, c'est un effort concerté pour assurer la sécurité des occupants, pour tenir compte des règlements municipaux et pour offrir des services adéquats. Il s'agit essentiellement d'un effort concerté pour légaliser ces logements et pour veiller à ce que non seulement les règlements municipaux soient appliqués, mais à ce que la santé et la sécurité des occupants soient aussi prises en compte.

M. Don Bell: Vous constaterez, je crois, que dans la plupart des municipalités qui les ont légalisés, la sécurité est la principale préoccupation. Dans bien des cas, l'électricité est mal faite et ne répond aux normes. Les propriétaires, quand ce n'est pas légalisé, ont cherché à éviter des frais d'inspection, notamment, et n'ont pas respecté les normes. Je sais que des pratiques novatrices ont été mises en oeuvre, particulièrement en Colombie-Britannique. Vous pourriez peut-être y jeter un coup d'oeil.

Le président: Merci, monsieur Bell.

Monsieur Penson et madame Minna pour cinq minutes.

M. Charlie Penson (Peace River, PCC): Merci, monsieur le président. Je remercie nos témoins d'être venus nous parler de ces questions très importantes.

Je ne suis pas ici depuis aussi longtemps que M. Harris, mais j'écoute ses présentations depuis déjà trois ans. Ce qui me frappe toujours, c'est cette nécessité que nous avons, et que le gouvernement a, de concilier les dépenses, les réductions d'impôt et l'allègement de la dette.

Je suis aussi frappé par le fait qu'on parle beaucoup de déséquilibre fiscal entre le gouvernement fédéral et les provinces. Bien que dernièrement, les libéraux ne parlent plus autant de la nécessité de passer par-dessus le gouvernement de l'Ontario, comme il y a quelques années, des témoins viennent au comité qui devraient plutôt s'adresser à leurs représentants provinciaux.

Ils peuvent toutefois ne pas pouvoir le faire, ou ne pas y arriver, parce que les gouvernements provinciaux ont une part insuffisante des budgets totaux et n'arrivent pas à financer certaines demandes qui leur sont faites.

Je tiens à rappeler aux témoins que nous vivons dans une fédération. Nous avons une constitution qui dit clairement quelle est la compétence de chacun des ordres de gouvernement, les provinces et le fédéral. De plus en plus de demandes sont faites au gouvernement fédéral pour des questions qui relèvent de la compétence des provinces; on nous demande de contourner les provinces, parce qu'on n'aime pas ce qu'elles ont à dire.

Voici ma question : si les provinces avaient une part plus généreuse de la tarte fiscale, si le gouvernement fédéral n'était pas si avantagé par la fiscalité, ne serait-il pas alors plus facile pour vous de demander...?

Monsieur Pollard, je crois que vous êtes de ceux qui demandent, d'une part, qu'on donne davantage d'argent à l'Association canadienne du tourisme et, d'autre part, des réductions d'impôts pour les entreprises. Les provinces, et certaines d'entre elles, plus que d'autres, comme vous le savez, perçoivent des impôts des entreprises. Quelle est la solution à ce problème, monsieur Pollard?

• (1040)

M. Anthony Pollard: Pour commencer, je comprends très bien les limites des articles 91 et 92, même s'ils ont été rédigés il y a 125 ans, quand le monde était bien différent du nôtre.

M. Charlie Penson: Mais nous nous en servons toujours, n'est-ce pas?

M. Anthony Pollard: Je crois bien que oui.

Ce que je voulais, dans mon exposé, c'est montrer qu'il n'en coûterait pas un sou de plus au gouvernement fédéral d'accéder à nos suggestions d'activités et d'accepter nos recommandations relatives au financement de la Commission canadienne du tourisme, parce qu'à notre avis, cela pourrait probablement décupler les recettes fédérales. Dans ce cas-là, je crois que vous n'auriez rien à ajouter.

Ensuite, parlons des infrastructures. Le fait est que les budgets sont là; nous voyons ce qui se passe avec la taxe sur l'essence et nous sommes contents de ce que le ministre Godfrey semble vouloir aller de l'avant. Nous gardons bon espoir. Nous ne voyons pas de contradiction entre la responsabilité du gouvernement fédéral dans ces domaines, dont nous avons parlé, et celle du gouvernement provincial.

Maintenant, au sujet des réductions d'impôts, j'ai moi-même commis une erreur en me présentant devant ce comité pendant 10, 12, 15 ans, en traitant de nos préoccupations sans nécessairement répondre à vos questions. J'ai compris la leçon, pour une fois je serai un bon garçon et je vais répondre à votre question, plutôt que de présenter mes intérêts, si je puis dire.

M. Charlie Penson: Nous l'apprécions, monsieur Pollard.

M. Anthony Pollard: Voilà pourquoi, au bout du compte, même si le président m'interrompait parce que je parlais trop longtemps, j'ai ajouté cela. C'est au compte rendu.

M. Charlie Penson: Je suis désolé, je dois faire de même parce que je n'ai que cinq minutes.

J'aimerais explorer cette question plus à fond. Vous conviendrez sans doute qu'il y a plus d'un moyen de financer la demande que vous avez faite au sujet de la Commission canadienne du tourisme. Il pourrait s'agir d'une initiative du secteur privé, sans mise de fonds du fédéral, si vous n'aviez pas autant d'impôt à payer. Est-ce une bonne façon de voir la question?

M. Anthony Pollard: Oui, tout à fait. En effet, si nous faisons plus d'argent, nous en avons plus à consacrer au marketing et à la promotion. Il n'y a aucun doute là-dessus.

M. Charlie Penson: Je pose la question parce que je vois augmenter les dépenses fédérales de 7 à 8 p. 100 par année et je crains ce à quoi cela pourrait nous mener. Je crains que nous revenions à la situation des années 60, 70 et 80, qui nous a endettés jusqu'au cou. Quand je vois des demandes de financement supplémentaire, je me demande toujours s'il n'y a pas moyen de faire autrement. Je crois que vous avez déjà dit, monsieur Pollard, que lorsque nous réduisons les impôts sur les sociétés, les recettes du gouvernement du Canada augmentent.

M. Anthony Pollard: C'est exact. Je citais le ministre, dans ce cas-là.

M. Charlie Penson: Et il n'y a pas qu'au gouvernement fédéral que cela s'est produit. On l'a vu dans bien d'autres administrations aussi, comme vous le savez sans doute.

J'ai une autre question, qui se rapporte à la demande de M. Atkinson pour des fonds supplémentaires pour un réseau routier national. Je soupçonne que vous proposez que cet argent vienne de la taxe d'accise sur l'essence, n'est-ce pas, monsieur Atkinson?

M. Michael Atkinson: Il n'y a pas que moi qui le suggère. L'Association des transports du Canada, le...

• (1045)

M. Charlie Penson: Je sais, mais c'est à vous que je m'adresse.

M. Michael Atkinson: Je reprends ce que beaucoup de gens ont proposé, puisqu'il s'agit d'une taxe à l'utilisation du fait que ce sont les usagers de l'autoroute qui la paient. En 1995, le ministre des Finances de l'époque a augmenté la taxe d'accise sur l'essence de 1,5 ¢. C'est ce que nous demandons depuis longtemps, une entente de financement bilatérale à long terme avec les provinces pour l'entretien de la portion fédérale d'un réseau routier national.

Ce 1,5 ¢ visait à réduire le déficit. Aujourd'hui, le déficit est chose du passé, du moins je l'espère, et pourtant on continue à percevoir ce 1,5 ¢ des automobilistes.

Il faut se rappeler que la question n'est pas de savoir si nous devons réinvestir dans notre infrastructure matérielle essentielle ou non, mais bien de décider quand et combien nous y investissons. Très franchement, après avoir construit notre réseau routier national, si nous ne pensions qu'à nos propres intérêts, nous ne dirions rien. Nous attendrions tout simplement que les ponts s'écroulent et que les routes se désagrègent.

M. Charlie Penson: J'aimerais savoir, monsieur Atkinson, comment vous vous y prendriez. Vous proposez qu'une partie de la taxe d'accise sur l'essence retourne...

M. Michael Atkinson: Exactement.

M. Charlie Penson: Aux provinces?

M. Michael Atkinson: Nous proposons que le gouvernement fédéral signe une entente bilatérale avec les provinces ou qu'il verse une contrepartie équivalente à l'argent investi par les provinces, puisque les autoroutes sont du ressort provincial. Les coûts devraient être partagés moitié-moitié.

Les ministres des Transports des deux paliers de gouvernement ont déjà tracé les plans de réseau routier national. Ils s'efforcent également de définir des priorités et de déterminer où l'argent doit être investi de la façon plus avantageuse qui soit pour l'économie canadienne.

M. Charlie Penson: J'aimerais m'arrêter un peu à cette idée. Dans le cas des provinces qui ont déjà fait ces investissements, pensez-vous qu'elles devraient recevoir un paiement forfaitaire et ne pas dépenser cet argent sur les autoroutes?

M. Michael Atkinson: La plupart des investissements dans le réseau routier national, essentiellement la Trans-canadienne, ont été faits au cas par cas, par exemple, dans le cadre du Programme stratégique d'amélioration des routes. Les provinces ont toujours fourni la moitié de l'argent.

M. Charlie Penson: Certaines provinces ont pris l'initiative d'améliorer elles-mêmes leur réseau routier, parce qu'elles y accordaient plus d'importance qu'à d'autres éléments. À votre avis, comment pourrait-on les dédommager?

M. Michael Atkinson: Pour que vous me compreniez bien, je réitère que je parle des autoroutes fédérales. Ce sont les autoroutes interprovinciales et internationales, de même que les autoroutes qui font partie du réseau routier national défini par les ministres des Transports des deux paliers de gouvernement. Par le passé, ces autoroutes ont toujours été financées moitié-moitié par le gouvernement fédéral et les provinces. À notre avis, il faut adopter une approche plus systématique. Il ne suffit pas de corriger les carences du réseau que les ministres eux-mêmes ont reconnues. Des travaux ont été entrepris, mais dans le cadre d'un partenariat entre les deux paliers de gouvernement.

Le président: Merci, monsieur Atkinson.

M. Charlie Penson: J'aurais besoin d'éclaircissements, monsieur Atkinson.

Qu'arrive-t-il si une province, par exemple, l'Alberta, a déjà modernisé son réseau routier? Recevra-t-elle des fonds grâce à l'allègement fiscal que vous proposez?

M. Michael Atkinson: Ce n'est pas un allègement fiscal. Nous pensons que l'argent perçu auprès des utilisateurs du réseau routier et transcanadien qui paient la taxe sur l'essence devrait servir à financer la partie fédérale d'un réinvestissement dans le réseau routier national. C'est aux provinces de décider où elles prendront l'argent.

M. Charlie Penson: Est-ce bien vous qui avez dit que les provinces ne touchaient que 2,4 p. 100 des recettes de la taxe d'accise fédérale?

M. Michael Atkinson: Non. C'est là le pourcentage des recettes de la taxe d'accise fédérale que le gouvernement fédéral a consacré au réseau routier national.

M. Charlie Penson: Merci.

L'hon. Maria Minna (Beaches—East York, Lib.): J'étais ravie d'entendre certaines de vos observations au sujet de la question du logement et des moyens innovateurs qu'on propose pour accroître l'offre.

J'aimerais d'abord obtenir une précision de M. Beauchamp. Dans votre rapport, relativement à la politique budgétaire, les courtiers en immeubles félicitent le gouvernement de maintenir la réserve pour éventualités de 3 milliards de dollars et de réserver 1 milliard de dollars comme mesure de prudence économique... etc. Puis vous dites que toutefois le budget 2003 avait mis en réserve 2 milliards de dollars comme mesure de prudence économique en 2004-2005. La mesure de prudence a donc en fait été réduite de 1 milliard de dollars. Puis vous poursuivez pour dire que vous voulez rétablir les 2 milliards de dollars, revenir à ce montant. Je ne saisis pas bien. Il s'agissait au départ de 3 milliards de dollars. Parlez-vous de la réserve pour éventualités ou de la mesure de prudence économique? La prudence de prudence économique équivalait à 1 milliard de dollars, elle n'a jamais été de 2 milliards de dollars. Je ne vois pas bien ce que vous voulez rétablir à 2 milliards de dollars.

M. Jim Brennan (Relations gouvernementales et externes, Association canadienne de l'immeuble): Nous parlons ici de deux fonds distincts. La réserve pour éventualités et la mesure de prudence économique. Cette dernière a été réduite...

• (1050)

L'hon. Maria Minna: La mesure de prudence économique était de 1 milliard de dollars, selon ce que vous dites ici. La réserve pour éventualités était de 3 milliards de dollars, et la mesure de prudence économique, de 1 milliard de dollars. Comment pouvait-il y avoir 3 milliards de dollars au départ?

M. Jim Brennan: La mesure de prudence économique était initialement fixée à 2 milliards de dollars, et je crois qu'elle a été réduite de 1 milliard de dollars. Nous demandons qu'elle soit ramenée à 2 milliards de dollars.

L'hon. Maria Minna: Je comprends ce que vous dites, mais je ne pense pas qu'il ait jamais été question de ce montant.

M. Pierre Beauchamp: Il nous semble que nous devrions disposer chaque année de montants spécifiquement attribués au remboursement du principal. C'est essentiellement ce que nous suggérons, au lieu de dire peut-être que oui ou peut-être que non.

L'hon. Maria Minna: D'accord.

Si nous avons un budget serré et qu'il fallait choisir entre la réduction de l'endettement ou le versement des paiements de transfert pour les soins de santé, que choisiriez-vous? Soyons réalistes, parce qu'en fin de compte il faut effectivement choisir. Si nous faisons un choix... Ce n'est peut-être pas un bon exemple, mais il en existe bien d'autres. On peut penser au logement, au réseau routier, à la sécurité, aux frontières... Je pourrais vous proposer bien d'autres exemples. Si je parle ainsi, c'est parce que la dette diminue, et eu égard au PIB elle a passablement diminué. Je sais que le premier ministre a pris un engagement à hauteur de 25 p. 100. Pour ma part, je n'y tiens pas mordicus. À mesure que l'économie croîtra, je pense que la dette diminuera encore. J'ai entendu à maintes reprises des représentants du secteur des affaires parler du remboursement de la dette et des allègements fiscaux.

M. Pierre Beauchamp: Nous estimons simplement que cela devrait faire partie du budget annuel, et que des sommes devraient clairement être attribuées à cette fin. Il ne s'agit pas de sacrifier les soins de santé, bien évidemment. La santé, les services de garde d'enfant, et bien d'autres priorités pour les Canadiens, comme nous l'avons récemment vu au cours de la période électorale, sont des choses dont on doit s'occuper. Mais il y a moyen, parallèlement à cela, de prévoir allocations annuelles, plutôt que de se contenter de dire que peut-être on le fera et peut-être qu'on ne le fera pas.

L'hon. Maria Minna: C'était en fait une précision sur ce point, merci.

Monsieur Pollard, je voulais mentionner quelque chose qui est relativement pertinent. On a parlé ici ce matin à maintes reprises de réduction d'impôt et, dans une certaine mesure, de considérer cela comme étant la solution à bien des problèmes, ainsi qu'au transfert de points d'impôt aux provinces par le gouvernement fédéral. Certaines des études ont été réalisées en 1994-1995, j'ai d'ailleurs participé à l'examen de la sécurité sociale effectuée par le ministère des Finances à cette époque, et ces études ont montré que les réductions d'impôt n'amélioreraient pas nécessairement la situation, comme vous l'avez dit quand vous avez parlé de commercialisation du tourisme, qu'elles n'amélioreraient pas non plus nécessairement la situation d'autres programmes ni des emplois. Elles servaient essentiellement à améliorer la rentabilité des entreprises et n'étaient pas nécessairement réinvesties, ce que la recherche a effectivement montré.

La question que je vous pose est double. D'abord, la cession du pouvoir d'imposition aux provinces fait-elle vraiment une différence? En Ontario, nous avons connu d'importantes réductions d'impôt pendant 10 ans sous le gouvernement Harris sans que cela améliore l'infrastructure de l'Ontario ni les municipalités. En fait, comme nous le savons tous, la situation n'est pas enviable, parce que l'argent n'a pas servi à la construction, il n'a servi qu'à accorder davantage de réductions d'impôt. On n'a donc pas progressé. On n'a pas réinvesti; à ce que je constate. Alors les réductions d'impôt et les transferts sont-ils vraiment les seules solutions aux problèmes dont nous discutons ce matin, ou les principales solutions? C'est ce que j'entends dire tout le temps. Or ce n'est pas ce que je conclus quand je constate ce qui s'est passé en Ontario.

M. Anthony Pollard: Je pense que ce qu'il faut faire c'est d'établir des distinctions nettes entre les choses. Quand je parle de la Commission canadienne du tourisme, je pense en fait aux recettes fiscales que le gouvernement fédéral perçoit auprès des touristes sous forme de TPS. Je propose d'en prendre le tiers et de le consacrer à la commercialisation qu'assure la Commission canadienne du tourisme, et pour laquelle le secteur privé assure une contribution de contrepartie. Le tourisme est un produit d'exportation. Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux l'ont reconnu. Je pense donc que nous pouvons pour ainsi dire partir de ce principe et considérer donc qu'il s'agit d'une question distincte.

Pour ce qui est des réductions d'impôt, c'est le ministre des Finances lui-même qui a dit que suite à la réduction de 2 p. 100 les coffres du gouvernement fédéral s'étaient en fait alourdis. Je ne suis pas un économiste, mais ce que j'en déduis comme corollaire c'est que manifestement ils doivent bien contribuer de quelque façon à aider le gouvernement fédéral, puisque l'une des questions que vous et votre comité posiez, c'est ce qu'à long terme vous devriez faire de toute éventuel excédent? Nous anticipons sur ce que le ministre Goodale dira aujourd'hui. Nous demandons en fait ce que nous devrions faire de la politique fiscale? À ce propos, je cite simplement ce que le ministre des Finances et le ministère des Finances disent.

• (1055)

Le président: Merci.

Je demanderais aux témoins de s'en tenir à quatre ou cinq minutes.

Je veux donner la parole à Mme Wasylycia-Leis.

Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Nord, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Veillez m'excuser pour mes allées et venues au cours des exposés. John et moi avons dû sortir pour discuter de ce que nous réserve l'énoncé économique de Ralph Goodale. Je suis sûre que la question vous intéresse tous aussi. Elle rejoint les sujets dont nous débattons aujourd'hui, et toutes les propositions sont très importantes et intéressantes et je pense que nous devons avoir une idée juste des excédents disponibles pour être en mesure de faire notre travail en tant que comité.

Je vais me concentrer sur deux points. D'abord, je pense que le logement est sans doute l'un des grands sujets dont on doit traiter dans ce budget. Je dirais que nous traversons une crise, tout au moins dans les quartiers pauvres et dans les réserves.

Nous avons un ramassis de programmes au lieu d'un programme national de logement du gouvernement fédéral. Je crois qu'on a annoncé, était-ce l'an dernier, 1,5 milliard de dollars sur une période de cinq ans pour des rénovations et des mises en chantier, ce qui, si je comprends bien, équivaut aux besoins d'une seule année, alors qu'il est ici question d'un étalement sur cinq ans. Je crois savoir que malgré ce financement, il n'y a aucune mise en chantier en ce moment et que l'argent ne circule pas. Je veux savoir à quoi tient le problème.

Je crois savoir que l'initiative concernant le logement et l'itinérance ne répond pas vraiment aux véritables besoins en raison de la façon dont elle est définie et limitée. Elle ne vient certainement pas en aide à des quartiers comme celui du nord de Winnipeg, étant donné qu'on n'y voit pas de gens vivre dans les rues mais les conditions de logement sont extrêmement déplorable. Or ce programme ne semble pas répondre aux besoins.

J'aimerais que les représentants du secteur de la construction domiciliaire et du secteur immobilier nous parlent d'investissements, d'investissements dans des programmes de logement. Je crois savoir qu'il y a des initiatives fiscales qui peuvent aider, mais pour l'instant parlons donc de ce qui existe et de ce que nous devons faire pour changer les choses.

Mme Mary Lawson: Premièrement, je pense qu'on traite de ce que j'ai mentionné au sujet du ministre Fontana et des coupons-logements qui visent essentiellement à aider les gens, plutôt qu'à encourager la construction. Nous sommes convaincus—fermement convaincus, et je pense que le ministre Fontana partage nettement notre avis—que cette mesure aiderait les gens à disposer de logements appropriés beaucoup plus rapidement, qu'elle contribuerait probablement à les maintenir dans des quartiers ou des collectivités qui leur sont familiers. On nous a notamment dit que la différence entre la stabilité et l'itinérance tient parfois au seul paiement du loyer. Il faut donc d'abord et avant tout s'attaquer à toute cette question de la situation des petits salariés.

D'après les données de la SCHL, nous croyons bel et bien savoir qu'il existe pas mal plus de logements de tous types et de toutes grandeurs dans nos municipalités que ce que nous pensions auparavant.

C'est une chose. De plus, nous devons disposer d'un cadre fiscal qui encourage davantage la construction de nouvelles unités de logement là où il en faut. En outre, pour s'occuper des véritables itinérants et des personnes qui ont divers types d'incapacités, il faut voir là où il y a peut-être lieu de construire ou d'améliorer des logements. Puis, naturellement, il y a la question des besoins des peuples autochtones dans le Grand Nord où il faut absolument construire des logements appropriés et probablement les subventionner de diverses façons.

Ce que nous disons, c'est qu'il s'agit d'une approche polyvalente, et nous pensons que notre optique est bien appuyée par le ministre Fontana et la SCHL.

M. Pierre Beauchamp: Nous partageons en fait une optique assez semblable. Au risque de me répéter, je dirais que nous avons une approche en quatre points, que nous avons présentée dans notre exposé. Nous appuyons entièrement le maintien de la politique de meilleure utilisation du parc immobilier existant. Nous appuyons le programme de remise en état des logements propriétaires-occupants de même que le maintien et la légalisation des appartements accessoires. Nous sommes également d'accord pour que la SCHL continue de déterminer quelles sont les subventions qui pourraient atténuer les distorsions économiques.

Deuxièmement, nous appuyons pleinement toute nouvelle option qui améliorerait l'accès aux logements pour différents groupes, et nous pensons notamment à la stratégie autochtone en matière de logement. Nous sommes disposés à y travailler et nous avons déjà fait état de notre disponibilité et de notre appui au cours d'une récente rencontre avec M. Fontana. Nous appuyons le projet national de démonstration des villes—les plans d'épargne-logement, les comptes d'épargne spécialisés—et nous pensons qu'il pourrait être utile.

J'ai déjà longuement parlé de...

• (1100)

Mme Judy Wasylcia-Leis: Je ne veux pas vous interrompre—mais j'ai lu votre mémoire et j'en ai saisi l'essentiel—mais ce que je me demande, c'est si la situation est à ce point grave que nous devons, en fait, songer à renoncer à cette approche disparate et à ces mesures de pis-aller et commencer à réfléchir à un programme national d'habitation, comme nous en avons déjà eu un, et auquel nous affecterions un certain pourcentage du budget et pourrions alors commencer à planifier de façon réaliste comment répondre à ces besoins.

Pensez-vous comme de nombreux groupes que le budget fédéral devrait consacrer 1 p. 100 des dépenses au logement et que le gouvernement fédéral devrait à nouveau être présent dans ce domaine?

Le président: D'accord, monsieur Beauchamp, tenez-vous-en à 30 secondes, s'il vous plaît.

M. Pierre Beauchamp: Ce serait facilement réalisable grâce aux quatre différentes approches que nous adoptons, qui sont très semblables à celles de l'Association canadienne des constructeurs d'habitations. Et si l'on songeait à attribuer certaines parties du budget à cette fin au lieu de procéder de façon disparate, ce ne serait certainement pas une mauvaise idée.

Le président: Merci.

Mme Judy Wasylcia-Leis: David pourrait-il répondre?

Le président: Pas vraiment, non. Nous n'en avons pas le temps. Je suis désolé.

Je tiens à remercier tout le monde.

J'ajouterais une chose. Je le rappelle, vous êtes ici au Comité des finances. Nous avons demandé un exposé des coûts de certaines de vos recommandations. Certains les ont fournis et d'autres pas—je ne vais pas entrer dans les détails. Toutefois, si certains d'entre vous veulent bien, très brièvement, sur une ou deux pages, présenter l'évaluation des coûts de certaines de leurs recommandations... parce que cela représente beaucoup de renseignements, et nous ne serons pas en mesure de calculer les coûts de certaines des recommandations que vous nous avez faites.

Je tiens à vous remercier au nom des membres et du comité.

La séance est suspendue.

• (1102) _____ (Pause) _____

• (1109)

Le président: Bonjour. Nous reprenons nos travaux. Nous avons plusieurs témoins à entendre.

Je tiens à remercier les témoins d'avoir pris le temps de venir comparaître. Nous allons vous donner cinq minutes pour faire une déclaration, un exposé. Il faudrait que vous vous en teniez à ces cinq minutes. Je n'aime pas interrompre les témoins, je sais qu'ils essaient de faire valoir leur point de vue, mais veuillez vous en tenir aux cinq minutes qu'on vous accorde. Je vous en serais reconnaissant. Les membres du comité voudraient poser des questions.

Je vais m'en tenir à l'ordre de la liste que j'ai en main.

Monsieur Boag.

• (1110)

M. Peter Boag (président, Association des industries aérospatiales du Canada): Merci, monsieur le président. Je suis heureux de comparaître devant le comité. Merci beaucoup de m'en donner l'occasion.

L'industrie aérospatiale est pancanadienne. Des entreprises sont en exploitation de St. John's à Vancouver, et rares sont les personnes qui sont conscientes du fait que l'industrie est tout aussi importante pour les économies de Winnipeg et du Manitoba que pour celles de Montréal et du Québec. Notre industrie aérospatiale nationale est la plus importante au monde, si l'on exclut celles des États-Unis et de l'Union européenne; elle procure du travail à quelque 75 000 Canadiens hautement qualifiés; elle génère des revenus annuels de 21 milliards de dollars et elle est la quatrième industrie aérospatiale nationale en importance dans le monde. De plus, nous sommes le premier exportateur de technologie avancée du Canada. En fait, contrairement à presque tous les autres importants secteurs de technologie de pointe au Canada, l'industrie aérospatiale enregistre des excédents commerciaux bon an mal an.

À la veille du prochain budget, nous constatons qu'on ne saurait tenir pour acquis le maintien d'importants excédents budgétaires comme ceux que nous avons connus dans les dernières années. Malgré l'excédent budgétaire inattendu de 9,1 milliards de dollars de dollars pour le dernier exercice financier, et le fait que le ministre des Finances va probablement aujourd'hui annoncer un excédent fédéral probablement supérieur pour l'exercice se terminant en mars prochain, il est à notre avis imprudent de supposer que les perspectives budgétaires du gouvernement fédéral se traduiront encore par d'imposantes recettes et des excédents supérieurs tout au long de la seconde moitié de la décennie.

À notre avis, l'ampleur du budget américain et des déficits commerciaux signifie que l'économie américaine va vraisemblablement ralentir au cours de la deuxième moitié de la décennie, réduisant ainsi la demande en exportations canadiennes. La hausse

des taux d'intérêt et le coût élevé de l'énergie, la montée des impôts provinciaux et municipaux, tout cela pourrait freiner la croissance économique et accroître le coût du service de la dette pour les gouvernements. C'est pourquoi nous redoutons que la capacité financière future du gouvernement fédéral soit limitée alors qu'il a déjà pris d'importants nouveaux engagements en matière de dépenses sous forme de transferts aux provinces pour les soins de santé, au titre de changements en matière de paiements de péréquation, sans compter une liste d'autres priorités qui pourraient susciter d'autres engagements de dépenses.

La confluence possible de recettes amoindries et de dépenses accrues au cours de la seconde moitié de la décennie constitue une menace qui, à notre avis, pourrait nous replonger dans une période de déficits et d'endettement croissant. De plus, il faut toujours se rappeler la possibilité d'un autre déclin économique mondial majeur si survenait malheureusement une autre attaque terroriste du genre de celle du 9 septembre 2001.

Compte tenu de tout cela, nous recommandons qu'en matière de dépenses de programmes, d'imposition et d'autres priorités du gouvernement fédéral l'accent soit principalement mis sur le renforcement de la capacité financière du Canada pour l'avenir, et que pour ce faire on veuille à ce que le Canada soit un milieu propice pour les entreprises qui servent les marchés mondiaux.

Le Canada est une économie ouverte de taille moyenne sur un marché de plus en plus mondialisé. Vous connaissez les chiffres probablement aussi bien que moi. Les revenus d'exportations totaux s'établissent à plus de 400 milliards de dollars par année, ce qui représente plus de 40 p. 100 de notre PIB; des excédents commerciaux annuels de l'ordre de 60 milliards de dollars; un excédent commercial annuel de 90 milliards de dollars avec les États-Unis.

Le Canada s'en est très bien tiré dans les dernières années en se dotant d'une économie d'exportation florissante, mais l'économie mondiale n'est pas statique. Nous ne pouvons pas relâcher notre vigilance en matière de bilan de rentabilité pour continuer à servir les marchés mondiaux à partir du Canada. Nous devons nous assurer que le Canada est un lieu privilégié pour les secteurs manufacturiers de technologie de pointe, et que les grandes grappes industrielles comme l'industrie aérospatiale continuent de prospérer et de croître et d'améliorer leur efficacité. Les niveaux d'imposition sont un élément de la compétitivité sur le plan géographique, mais l'allègement du fardeau fiscal n'est pas la seule façon pour les gouvernements de collaborer avec l'industrie pour promouvoir la compétitivité à l'échelle mondiale.

Trois grands aspects nous semblent critiques en matière d'investissement gouvernemental et de compétitivité industrielle canadienne pour renforcer la capacité financière future.

D'abord, sélectionner les investissements dans les nouvelles plates-formes de production de nouvelle génération qui servent de locataires-clés dans l'économie canadienne et attirent des fournisseurs. Ces plates-formes sont essentielles à la croissance et à la compétitivité des grands secteurs industriels, comme l'aérospatiale, et d'autres, comme l'automobile. Le gouvernement peut jouer un rôle majeur en suscitant l'investissement nécessaire du secteur privé pour créer et soutenir ces secteurs vitaux et regrouper les catalyseurs au moyen d'un investissement public en rapport avec le rendement sur l'investissement et la valeur ajoutée canadienne.

Dans ce contexte, nous croyons qu'il est dans l'intérêt national de veiller à ce que le Canada demeure le centre de décision et d'exploitation du prochain programme d'aéronefs commerciaux de Bombardier, avec une participation optimale à la chaîne d'approvisionnement d'entreprises installées au Canada. Mais nous estimons aussi que le gouvernement devrait chercher à optimiser la participation à d'autres programmes internationaux d'entreprises installées au Canada, notamment le nouveau Boeing 7E7 et d'autres projets européens d'aérospatiale. Par exemple, Boeing achète actuellement de source canadienne plus de un milliard de dollars en biens de technologie de pointe chaque année, mais une diminution est à prévoir à mesure que les actuels modèles d'aéronefs du programme de production de Boeing seront retirés et si des entreprises canadiennes n'obtiennent pas une part du nouveau programme 7E7. Nous devons donc songer à l'avenir, et voir comment nous pouvons assurer le positionnement des sociétés canadiennes.

• (1115)

Le second point sur lequel il faut se pencher, ce sont les investissements qui favorisent la commercialisation d'idées canadiennes de manière qu'elles puissent assurer la rentabilité de l'investissement public. C'est déjà une priorité du gouvernement, et à juste titre. Actuellement, le gouvernement fédéral se sert des dépenses de programmes et de dépenses fiscales pour acheminer quelque 5 milliards de dollars par année vers la recherche et le développement. Cela se fait au moyen des instituts de recherche gouvernementaux et des conseils subventionnaires, des dépenses fiscales, du programme RS et DE, en particulier, et 1,3 milliard de dollars sont acheminés vers des organismes de développement régional. Il ne faut pas oublier Partenariat technologique Canada, dont les investissements annuels s'établissent en moyenne à 300 millions de dollars depuis sa création.

Notre position à ce sujet est simple. Nous estimons que toute analyse objective montrera que le très critiqué programme PTC est en fait le moins coûteux et le plus efficace moyen d'encourager la commercialisation de la recherche et du développement au Canada. Il est plus efficace parce qu'il multiplie chaque dollar de fonds publics par quatre ou cinq dollars d'investissement privé, ce qui dépasse largement les 100 cents au dollar utilisé pour financer les subventions de recherche. En veillant à ce que le secteur privé ait son mot à dire, il crée un marché exploratoire pour la recherche pertinente qui offre un plus grand potentiel d'applications commerciales et de production de revenus.

L'effet bénéfique des investissements du PTC sur les mouvements de trésorerie des partenaires du secteur privé signifie qu'il contribue davantage à la rentabilité de l'investissement au Canada que des crédits d'impôt qui peuvent s'éparpiller dans des comptes fiscaux multinationaux de sociétés multinationales et ne peuvent être monnayés en l'absence de revenus imposables. Le PTC contribue à attirer des investissements en recherche et en développement par des entreprises de propriété étrangère, en particulier, qui pourraient facilement être effectués ailleurs. Nous faisons également valoir qu'une analyse objective montrera que le programme PTC est un moyen plus efficace et plus efficient d'assurer un développement régional durable que certains des divers instruments utilisés.

Pour toutes ces raisons, nous estimons qu'il serait avisé de la part du gouvernement d'accroître le financement et le rôle du PTC dans l'ensemble de la politique globale de recherche et de développement financée par réaffectation à partir d'autres dépenses de programmes et d'autres dépenses fiscales de l'enveloppe totale, et non pas nécessairement par de nouveaux fonds.

Enfin, la capacité de financement des ventes nous semble être un important discriminatoire concurrentiel sur les marchés mondiaux de l'aérospatiale. C'est particulièrement vrai pour la vente d'aéronefs, qui sont des achats uniques, coûteux et rares. Le prix moyen d'un aéronef, selon le modèle, varie de 20 à 200 millions de dollars. C'est autre chose que de vendre une profusion de produits de faible valeur.

Le manque de capacité financière ne devrait pas être un facteur limitatif qui restreint le potentiel d'exportation du Canada, qui freine inutilement la compétitivité canadienne sur les marchés mondiaux et qui mine la capacité financière du gouvernement. Nous devons accroître la capacité de financement des ventes à l'exportation du secteur public et du secteur privé pour saisir les possibilités commerciales des exportateurs canadiens dans des secteurs comme celui de l'industrie aérospatiale qui, je le répète, exporte plus de 80 p. 100 de sa production. Le gouvernement à notre avis pourrait utiliser plus pleinement la capacité de financement d'Exportation et Développement Canada comme instrument de politique d'intérêt public pour combler les défaillances du secteur bancaire commercial, pour renforcer la gestion de porte-feuille d'EDC et les pratiques d'atténuation des risques afin d'accroître sa capacité de financement de l'industrie aérospatiale et aéronavale, et enfin pour collaborer avec la communauté bancaire afin de concevoir une nouvelle capacité de crédit-bail et de financement des ventes du secteur privé et faire du Canada un leader mondial en matière de financement des ventes du secteur des aéronefs.

Nos principales recommandations consistent à promouvoir une croissance économique durable et à renforcer nos capacités financières.

Merci à nouveau de nous donner l'occasion de comparaître, et je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Merci.

Monsieur Boucher, Association canadienne de l'imprimerie.

[Français]

M. Pierre Boucher (président, Association canadienne de l'imprimerie): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du comité, je ferai d'abord quelques brèves observations pour ensuite laisser la parole à M. Kadis, président du Comité des affaires gouvernementales de l'ACI, qui interviendra au nom de notre association pour présenter les questions qui nous touchent directement. M. Kadis est vice-président principal des finances et de l'administration chez Browne of Canada, une société d'impression ayant plusieurs bureaux partout au Canada et dont le siège social est à Toronto.

L'ACI convient que le plan en cinq points pour l'économie annoncé dans le discours du Trône d'octobre est solide et qu'il constitue un excellent cadre pour l'établissement des priorités. Le gouvernement fédéral se doit de réinvestir dans ses citoyens et de mettre en place un régime réglementaire et fiscal qui contribuera à la croissance économique. De plus, il importe de renforcer nos relations avec notre principal partenaire commercial au sud de nos frontières et d'investir dans des domaines qui créeront pour les Canadiens des occasions de jouer un rôle de chef de file à l'échelle mondiale.

Nous comprenons l'importance d'investir dans les soins de santé, mais nous croyons qu'il est à déconseiller de dépenser dans de nouveaux domaines sans tenir des consultations pancanadiennes. Nous devons éviter toute situation où le gouvernement annoncerait de manière unilatérale des dépenses dans des domaines qui n'ont pas le vaste appui de la population canadienne. De plus, le niveau des dépenses attribuées aux nouveaux programmes dépasse largement le taux de croissance moyen au Canada, et cette situation doit cesser. Je laisse maintenant la parole à M. Kadis, qui fera le point sur ces questions.

• (1120)

[Traduction]

M. Bob Kadis (président, vice-président principal de finance et d'administration, CPIA Government Affairs Committee, Association canadienne de l'imprimerie): Merci Pierre, et bonjour à vous monsieur le président.

Les excédents successifs de ces dernières années veulent assurément dire que les recettes fiscales fédérales sont suffisantes. Elles dénotent également un manque de rigueur dans le processus budgétaire. Il faut que le gouvernement donne un ordre de priorité plus précis aux dépenses qu'il va consentir en tenant compte de l'intérêt national et des services essentielles.

Ces excédents signifient également que le gouvernement a une marge de manoeuvre pour offrir de nouvelles réductions de taxe et d'impôt. Notre association estime qu'il devrait réduire davantage l'impôt sur le revenu des particuliers, en ciblant plus particulièrement les Canadiens à faible et moyen revenu. Le gouvernement fédéral devrait s'employer à forger un consensus avec les provinces en matière de réductions d'impôt de manière à ce que celles-ci respectent cet objectif et n'en profitent pas pour absorber la différence comme l'a fait l'Ontario avec son nouvel impôt sur la santé.

Nous estimons également que l'impôt fédéral sur le capital devrait disparaître. Là où, à notre avis, le gouvernement pourrait faire toute la différence pour l'innovation et la productivité, c'est en améliorant la façon dont le Canada taxe l'investissement. Le matériel qu'utilise l'industrie doit être à la fine pointe. Malheureusement, dans bon nombre de secteurs industriels au Canada, les améliorations de la productivité sont actuellement considérablement entravées par les dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu concernant le traitement fiscal de la déduction pour amortissement.

Les changements apportés par le dernier budget au barème des déductions pour amortissement dans le cas des ordinateurs ont été un pas dans la bonne direction, mais ces changements sont encore loin d'être suffisants dans le contexte bien réel des technologies basées sur l'informatique qui sont utilisées en milieu de travail. Tout comme les ordinateurs deviennent rapidement obsolètes, tout le matériel assimilé utilisé dans le secteur de l'imprimerie doit être remplacé tous les trois ans pour répondre aux exigences de la clientèle, de sorte que cette industrie peut rester concurrentielle par rapport à l'industrie américaine. Malheureusement, le nouveau taux de 45 p. 100 accordé aux déductions pour amortissement ne s'applique pas dans le cas de ce genre de matériel pourtant assimilé aux ordinateurs, et notamment aux logiciels qui servent pour les opérations de fabrication.

En bref, la façon dont le Canada taxe l'investissement demeure une entrave à la compétitivité. Les incitatifs fiscaux mis en place récemment aux États-Unis, et notamment l'élargissement des dépenses directes, ont encore creusé l'écart entre les États-Unis et nous. Il faut que le Canada accorde aux utilisateurs de matériels assimilés aux ordinateurs, par exemple, les logiciels, les mêmes

possibilités de radiation plus rapide de leur bilan qu'il ne le fait pour les ordinateurs, et il faut également qu'il permette aux petites entreprises de faire immédiatement 40 000 \$ de dépenses en capital.

Que coûterait cette proposition? Un peu plus tôt cette année, notre association a engagé le cabinet de fiscalistes Ernst & Young LLP en lui demandant d'analyser les dispositions actuelles concernant les dépenses en immobilisations dans les cas des actifs utilisés dans l'industrie de l'imprimerie et d'analyser notre proposition. Ce cabinet a confirmé que notre proposition n'aurait aucun effet sur les recettes fiscales, faisant référence aux estimations du ministère des Finances lui-même qui conclut que chaque dollar de réduction fiscale au titre de la déduction pour amortissement favoriserait l'économie à hauteur de 1,40 \$.

Dans le discours du Trône, on disait que de bonnes politiques fiscales, tout comme un régime fiscal concurrentiel, sont nécessaires pour promouvoir la croissance économique. Si le gouvernement fédéral veut vraiment soutenir ce cinquième pilier de sa stratégie économique qu'est la promotion du commerce et de l'investissement, il faut qu'il arrête de temporiser dans ce domaine. Le comité a déjà souscrit à notre position. Nous ne comprenons pas pourquoi le gouvernement répugne à modifier une disposition qui n'aurait aucun effet significatif sur ses recettes et qui servirait simplement à promouvoir la croissance au Canada.

Monsieur le président, je voudrais maintenant vous saisir d'un autre sujet de préoccupation pour l'industrie de l'imprimerie, en l'occurrence la formation. Pour que le Canada fasse mieux dans les domaines de l'innovation et de la productivité, il faut que le gouvernement fédéral accorde une plus grande priorité à la formation. Depuis que le gouvernement fédéral a abandonné son rôle dans les secteurs de la formation et de l'apprentissage, il s'est créé un grand vide qui n'a jamais été comblé. C'est une responsabilité qui avait en effet été confiée aux provinces, mais sans toutefois que celles-ci reçoivent les ressources financières nécessaires. Les provinces n'ont pas réussi à financer les programmes dont a besoin l'industrie pour qu'elle puisse acquérir les compétences nécessaires pour afficher une performance optimale.

Depuis quelques années, notre association demande, mais en vain, au gouvernement fédéral d'envisager des mesures fiscales incitatives pour encourager le perfectionnement des compétences. Il y a deux ans, dans un livre blanc publié par Ressources humaines Canada, le gouvernement déclarait qu'il verrait à « examiner avec ses partenaires la possibilité d'offrir des incitatifs financiers aux employeurs qui aident leurs employés à acquérir des compétences de base ». Cette recommandation ne s'est concrétisée par aucune mesure tangible. Il est grand temps que le gouvernement investisse dans les domaines qui nous seront le plus utiles pour l'innovation et la productivité, notre main-d'oeuvre et nos équipements.

La dernière chose dont nous voulons vous parler, monsieur le président, concerne les dépenses et les excédents budgétaires du gouvernement. Au mieux, il faudrait que les augmentations des dépenses au titre des programmes n'excèdent pas le taux de croissance escompté du PIB. Toute nouvelle dépense doit également être axée sur des programmes susceptibles d'améliorer la productivité et de produire les meilleurs dividendes en fait de croissance économique et de qualité de vie. S'agissant des excédents, l'Association canadienne de l'imprimerie recommande de les dépenser de la façon suivante : Un tiers pour la réduction des taxes et impôts, un tiers pour le remboursement de la dette et le dernier tiers pour des mesures d'assistance extraordinaire dans les domaines qui apportent le plus, à savoir la recherche, la formation et l'infrastructure.

Monsieur le président, je vous remercie.

Le président: Je vous remercie.

Nous allons maintenant entendre le représentant de l'Association canadienne du ciment, M. Lacroix.

• (1125)

M. François Lacroix (président, Association canadienne du ciment): Bonjour, monsieur le président, et bonjour à vous mesdames et messieurs les membres du comité. Au nom de l'industrie du ciment, je voudrais vous remercier de me donner l'occasion de soumettre nos recommandations en prévision du prochain budget fédéral.

Sachant que le temps est compté, monsieur le président, je vais déposer notre mémoire en vous demandant qu'il soit versé au compte rendu et réputé lu. Cela étant fait, permettez-moi de prendre quelques instants pour donner les grandes lignes de nos recommandations afin d'alimenter la discussion.

L'Association canadienne du ciment représente tous les cimentiers du Canada. Nous avons pour membres 10 compagnies ayant 16 usines et 45 centres de distribution sur tout le territoire. Les industries du ciment et du béton ont produit un chiffre d'affaires de plus de 5,7 milliards de dollars—en 2002—et donnent de l'emploi à environ 22 000 Canadiens. Il faut également signaler aussi que 35 p. 100 environ de notre production part vers les États-Unis.

Le ciment est un ingrédient essentiel du béton, et le béton est ce produit que vous connaissez tous, un produit indispensable dans à peu près tous les chantiers de construction, un produit qui assure la pérennité des bâtiments. Qu'il s'agisse de transport, de projets de centrale énergétique petits ou grands, de construction domiciliaire, de bâtiments industriels ou institutionnels, le béton offre la souplesse nécessaire pour trouver la solution la plus énergétique, la plus durable et la plus rentable aussi.

On pourrait je crois résumer l'essentiel de notre exposé prébudgétaire pour 2004 en disant qu'il faut dépenser un peu d'argent pour en épargner beaucoup. S'agissant de l'infrastructure municipale durable, notre association et nos membres souhaitent travailler en partenariat afin d'établir des politiques d'infrastructure qui favorisent la pérennité. Nous avons pris acte des derniers investissements fédéraux dans l'infrastructure, mais les membres du comité savent mieux que moi que les collectivités doivent encore faire face à une foule de problèmes d'infrastructure qui exigent d'elles de lourds investissements. C'est pour cette raison que nous encourageons le gouvernement du Canada à mettre en oeuvre, dans ce budget-ci, l'engagement qu'il a pris d'offrir 5 milliards de dollars sur cinq ans dans le cadre du nouveau pacte pour les villes et les collectivités.

Il est un fait bien établi que depuis une vingtaine d'années, notre réseau routier national se dégrade en raison d'une insuffisance de fonds. Nous recommandons donc qu'une partie du produit de la vente de Petro-Canada déjà réservée aux technologies durables soit affectée aux technologies environnementales axées sur les routes. Dernièrement encore, le ministre d'État à l'infrastructure et aux collectivités a parlé de l'importance qu'il y avait de construire les routes qu'il fallait. Dans ce but, nous recommandons au gouvernement d'offrir à Transports Canada un financement complémentaire destiné expressément à améliorer les capacités associées aux options durables en matière de transport de surface, un mode de transport souvent négligé dans les débats concernant la pérennité.

Notre industrie exhorte également le gouvernement fédéral à adopter l'analyse des cycles de vie utile comme préalable

indispensable à tout projet d'infrastructure. Même si certaines solutions à court terme semblent parfois moins coûteuses de prime abord, les coûts à long terme risquent souvent d'être plus élevés et d'entraîner des pénalités économiques pour les gouvernements.

Afin de reconnaître les avantages à long terme des projets d'infrastructure, il faut que les gouvernements arrêtent un cadre de politique fondé sur l'analyse des cycles de vie utile pour permettre de tenir compte de façon appropriée des coûts de lancement, des frais d'entretien à long terme, de l'impact environnemental et des avantages sociaux. Ainsi, nous recommandons que le prochain budget donne expressément 5 millions de dollars à Infrastructure Canada afin d'élaborer ce genre de politique.

Enfin, d'après les renseignements dont elle dispose, l'industrie canadienne du ciment se montre vivement intéressée par la proposition faite récemment par le ministre de l'Environnement qui souhaite créer des tables sectorielles sur la durabilité. Pourvu qu'il soit bien exécuté, ce processus pourrait produire une meilleure coopération entre toutes les parties prenantes de la chaîne des industries du ciment et du béton et permettre de progresser dans la voie de la durabilité. Le gouvernement du Canada devra offrir des financements suffisants pour lancer et appuyer ce processus.

Merci beaucoup, monsieur le président, et je répondrai avec plaisir aux questions.

Le président: Merci.

Monsieur Creber, pour l'Association de ventes directes du Canada.

M. Ross Creber (président, Association de ventes directes du Canada): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je voudrais, au nom de l'Association de ventes directes, remercier le comité de nous donner l'occasion d'offrir nos recommandations pour favoriser et promouvoir la croissance économique de la petite entreprise au Canada.

Je m'appelle Ross Creber, et je suis président de l'Association de ventes directes. Je suis accompagné aujourd'hui par M. Jack Millar, associé principal du cabinet d'avocats Millar Krekewetz et administrateur de l'Association de ventes directes du Canada.

Notre association, qui a été créée en 1954, est un organisme national qui représente plus de 40 compagnies de ventes directes et plus d'un million d'entrepreneurs-vendeurs indépendants—les EVI—qui, en 2003, ont vendu pour plus de 1,6 milliard de dollars de produits et de services aux consommateurs canadiens. Les compagnies de ventes directes et les EVI vendent et distribuent une multitude de produits et de services directement au consommateur, et ils le font habituellement, mais pas exclusivement, à domicile plutôt que dans des magasins de détail. En règle générale, ces produits et services sont vendus par les EVI à l'occasion de présentations collectives, ce que nous appelons des « soirées de promotion » ou individuellement au consommateur. Ces commerçants indépendants représentent des noms bien connus comme Avon, Mary Kay, Tupperware, PartyLite, Nature's Sunshine, Cutco/Vector, Weekenders, Shaklee, Regal, Nu Skin ou encore Quixtar.

Monsieur le président, toute la force de la vente directe vient de sa tradition d'indépendance, de sa simplicité et de sa loyauté envers un système de libre marché, ce qui permet aux gens de faire carrière et de se lancer en affaires très facilement et à peu de frais peu importe leur sexe, leur âge, leur niveau de scolarité et leur expérience. Chose importante, la vente directe est une potentialité économique facile à gérer qui permet aux familles d'augmenter leur revenu sans beaucoup perturber leur vie et sans guère investir. Par ailleurs, ce secteur soulage les programmes d'aide publique et offre au gouvernement des recettes fiscales importantes grâce au processus de perception de la taxe sur les produits et services qui est propre au secteur de la vente directe.

Notre association estime important que le gouvernement comprenne bien que cette industrie est un élément vital du secteur de la petite entreprise au Canada. C'est un secteur énormément propice à la création d'emplois et à la croissance économique, un secteur qui, ainsi, réduit aussi la dépendance à l'endroit des programmes d'aide sociale en offrant aux Canadiens la possibilité d'obtenir facilement un revenu sans guère devoir investir.

Notre association a toujours fait profiter tous les paliers de gouvernement de son expérience et de son savoir. Ainsi, nous avons travaillé en concertation avec Revenu Canada, qui s'appelle maintenant l'Agence canadienne du revenu, pour aider nos EVI à se conformer à la législation canadienne sur le revenu en collaborant à la préparation d'un guide d'impôt destiné expressément aux entrepreneurs-vendeurs indépendants.

L'Association de ventes directes travaille aussi toujours avec Santé Canada en ce qui concerne la réglementation des produits de santé naturels. Environ 60 p. 100 de nos compagnies membres offrent ce genre de produits à notre clientèle. Grâce à notre fondation pour la vulgarisation de la vente directe—la DSEF—nous continuons à offrir notre appui à des programmes conçus pour informer davantage le consommateur, par exemple, grâce au partenariat entre la DSEF et le ministère des Services aux consommateurs et aux entreprises de l'Ontario pour élaborer un programme de sensibilisation du consommateur destiné aux élèves des trois dernières années du secondaire.

Monsieur le président, membres du comité, l'AVD estime que les recommandations suivantes pourront aider le Comité permanent des finances de la Chambre des communes à préparer son rapport prébudgétaire.

Numéro un, l'AVD recommande que le gouvernement continue à accorder des réductions de taxe et d'impôt pour favoriser la croissance économique et la création d'emplois au Canada.

Numéro deux, l'AVD recommande que le gouvernement ne donne pas suite aux avant-propositions concernant ce qu'on a appelé l'attente raisonnable de profit—ARP—en ce qui concerne la déductibilité des frais d'intérêt et d'autres dépenses, car à notre avis ces dispositions ne sont pas nécessaires, elles pèchent par incertitude et, si elles viennent à être inscrites dans la loi, elles risquent d'entraver le niveau d'activité de l'entrepreneuriat au Canada.

En troisième lieu, l'AVD recommande que les dispositions législatives concernant la taxe sur les produits et services soit précisée en ce qui concerne l'exemption des aliments et des boissons de manière à exempter expressément les suppléments alimentaires et les produits de santé naturels, étant donné l'importance de plus en plus grande que ces produits revêtent pour la santé des Canadiens.

L'AVD recommande au gouvernement de réviser les programmes sociaux actuels de manière à offrir aux Canadiens qui deviennent de

petits entrepreneurs après avoir été salariés de meilleures mesures d'aide temporaire.

L'AVD recommande au gouvernement de légiférer de manière à élargir le mécanisme de vente directe de manière à ce que les démarcheurs et les entrepreneurs-vendeurs indépendants qui ont statut d'agents de vente puissent également s'en prévaloir. À l'heure actuelle, seuls les démarcheurs et les entrepreneurs-vendeurs indépendants qui revendent des marchandises qu'ils ont achetées peuvent y avoir recours. L'Association estime que les recommandations qu'elle offre au gouvernement auraient des incidences financières minimales, voire nulles, pour les recettes fiscales.

● (1130)

Monsieur le président, mesdames et messieurs, l'Association de ventes directes du Canada est très heureuse de pouvoir comparaître devant vous et pense que ses recommandations vont tout à fait dans le sens de l'objectif de votre comité qui est de présenter un rapport prébudgétaire portant sur les besoins des Canadiens. Comme toujours, notre association est prête à aider le gouvernement à atteindre ces objectifs.

Nous remercions le Comité permanent des finances de nous avoir invités à participer à ces consultations prébudgétaires et nous sommes à votre disposition pour participer à la discussion et répondre aux questions que vous voudrez bien nous poser.

Merci.

● (1135)

Le président: Merci.

J'ai bien aimé ce que vous avez dit sur le côté gratuit.

Nous entendrons maintenant l'Association canadienne des constructeurs de véhicules. Monsieur Nantais.

M. Mark Nantais (président, Association canadienne des constructeurs de véhicules): Merci, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs. Au nom des membres de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, permettez-moi de vous remercier de nous avoir invités à comparaître devant vous pour participer aux consultations prébudgétaires pour le budget de 2005.

Pour commencer, notre industrie est un des principaux acteurs du secteur manufacturier de l'Ontario et a une incidence sur pratiquement toute l'économie canadienne dans presque toutes les régions du Canada avec nos détaillants, nos réseaux de distribution et nos fournisseurs. Au Canada, en fait, un emploi sur sept est lié à l'industrie automobile qui emploie directement et indirectement 530 000 Canadiens et Canadiennes.

Je vous ai fait parvenir un document beaucoup plus complet sur certaines statistiques économiques qui devrait vous être utile pour mieux comprendre notre industrie.

Compte tenu d'une concurrence sans précédent, d'un excès de capacité et de l'élimination de la majorité des outils politiques essentiels qui étaient disponibles jusqu'au début des années 90 pour encourager les investissements dans le secteur de l'automobile, l'avenir d'une grande partie de l'industrie canadienne n'est plus garanti. Cependant, pour que le Canada reste un bassin compétitif pour la production automobile et les investissements par les membres de notre organisation, j'ai uni mes efforts à ceux du gouvernement fédéral, des provinces de l'Ontario et du Québec, des syndicats, des universitaires et d'autres associations par le biais du Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile (CPSCA) pour élaborer et mettre en place notre future politique stratégique.

Ce conseil a pour mandat de concevoir un nouveau cadre politique qui créera un environnement propice au renforcement et à la croissance de notre industrie au Canada. Le 26 octobre, le Conseil a publié un rapport intitulé «A call for action». Je crois que ce rapport a été expédié à tous les parlementaires. Ce document donne le détail d'une stratégie pour le secteur canadien de l'automobile, y compris des recommandations et des cibles pour l'industrie et le gouvernement.

Dans le simple contexte des consultations d'aujourd'hui, j'aimerais ne citer que quelques-unes de ces recommandations qui, nous le croyons, permettront de maintenir les centaines de milliers d'emplois et, littéralement, les milliards de dollars de recettes gouvernementales qui dépendent d'une industrie dynamique et compétitive en aidant à la fois les consommateurs à opter pour des technologies plus nouvelles et plus vertes et à créer un environnement commercial compétitif séduisant pour les investisseurs.

Commençons par les encouragements fiscaux pour les véhicules de technologie avancée et différente. Les véhicules de technologie avancée, plus propres et moins énergivores, ont un rôle à jouer au niveau de l'atteinte par le Canada de ses objectifs de qualité de l'air et contribueront à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'ampleur et la rapidité de la contribution de ces technologies à l'atteinte de ces objectifs dépendent de l'acceptation de ces technologies par les consommateurs et de leur intégration au parc automobile. À ce jour, les véhicules de technologie avancée ne semblent pas occuper une place prépondérante sur le marché canadien.

La nature de cette technologie est telle que le coût pour les constructeurs de son incorporation dans les véhicules représente des milliers de dollars supplémentaires par rapport aux véhicules traditionnels. C'est un détail important car il a été démontré que chaque tranche d'augmentation de 100 \$ du coût d'un véhicule neuf correspond à une réduction de 0,8 p. 100 de la demande. Les enquêtes démontrent que les consommateurs réclament des produits, y compris des voitures, plus verts et plus propres, mais que leur enthousiasme se refroidit rapidement quand il devient évident qu'il leur faudra payer plus cher pour acheter ces produits ou quand le rendement de l'investissement, si l'on veut, ne commence à se faire sentir qu'après deux ou trois ans.

Pour compenser cette augmentation de prix associée à ces véhicules de technologie avancée—surtout pour les premiers acheteurs de ces véhicules qui aident le marché canadien à se développer—nous croyons que le gouvernement devrait prévoir des mesures fiscales significatives pour inciter les consommateurs à les acheter. Cela pourrait inclure des rabais directs à la consommation, des ristournes sur les taxes de vente, voire des crédits d'impôt qui offriraient aux consommateurs une compensation pour le prix plus élevé. Ces programmes incitatifs ne devraient pas cependant faire la

distinction entre les vainqueurs ou les vaincus de la lutte technologique mais plutôt mettre en place des mesures incitant les consommateurs à acheter tout véhicule dont la technologie est plus propre, moins énergivore et qui répond à leurs besoins. Le montant des incitatifs devrait refléter le coût supplémentaire et le niveau d'avantages écologiques offerts par le véhicule. L'approche doit rester neutre sur le plan technologique.

Deuxièmement, il y a les impôts des particuliers et les revenus des particuliers. Le gouvernement fédéral à la fin des années 90 a appliqué un plan général de réduction des impôts, une réduction de l'impôt des particuliers, de l'impôt sur le revenu, mais il reste que comparativement aux États-Unis, les revenus après impôt des Canadiens sont inférieurs à ceux des Américains. L'industrie automobile, comme beaucoup d'autres industries canadiennes, a besoin d'ouvriers hautement qualifiés, a besoin d'ingénieurs pour poursuivre sa croissance et sa réussite. C'est tout particulièrement vrai dans des domaines de valeur ajoutée importante comme la recherche et le développement, le génie et la conception automobile. Cependant, comme ces spécialistes sont très recherchés, il est difficile de les attirer ou de les garder au Canada. Pour nous aider à y arriver, il nous faut une structure fiscale compétitive, surtout comparativement aux États-Unis.

• (1140)

Le Canada réduit les impôts sur le revenu des particuliers depuis un ou deux ans, mais en même temps les États-Unis ont réduit massivement les tranches d'impôt, maintenant globalement le déséquilibre tant au niveau des tranches que du revenu disponible des particuliers.

L'autre facteur est que ce revenu disponible des particuliers au Canada reste de manière significative inférieur à celui des consommateurs aux États-Unis. En fait, malgré que le prix des véhicules n'ait pratiquement pas changé depuis une décennie, aujourd'hui le coût d'un véhicule neuf correspond à plus de 135 p. 100 de la moyenne du revenu disponible des Canadiens alors qu'aux États-Unis il ne correspond qu'à 93 p. 100 de ces mêmes revenus. L'impact sur la capacité des consommateurs canadiens à changer de véhicule et à opter pour les nouvelles technologies est très important. Nous recommandons en conséquence que le gouvernement fédéral envisage, dans le contexte de la stratégie fiscale renouvelée à court terme dont le plan quinquennal vient à expiration, une réduction progressive de l'impôt sur le revenu des particuliers étalée sur les prochaines années pour favoriser un environnement fiscal plus compétitif.

Troisièmement, la politique d'investissement. Comme nous le savons tous, de multiples facteurs jouent sur les décisions d'investissement des sociétés, notamment l'accès aux marchés, dont une partie dépend de l'absence de problèmes à la frontière; de la main-d'oeuvre et d'autres coûts de production; de la stabilité politique; et des bénéfices après impôt. Au sein de l'ALENA, les États-Unis ont l'avantage de la taille de leur marché qui encourage les investissements alors que le Mexique lui, pour sa part, a des avantages au niveau du coût de la main-d'oeuvre.

Une solution évidente qui permettrait de donner au Canada un avantage en termes d'investissement et de devenir plus séduisant pour les investissements étrangers serait de mettre en place une politique fiscale hémisphérique compétitive qui améliorerait les rendements des investissements après impôt. En jouant sur le régime fiscal des sociétés pour encourager l'investissement de capitaux, le Canada pourrait maintenir et créer tout un éventail d'emplois hautement qualifiés et très bien rémunérés. Des études récentes montrent que le Canada se défend bien en termes de compétitivité internationale pour ce qui est des taux d'imposition des sociétés.

Cependant, nos concurrents ne sont pas restés les bras croisés; ils améliorent leur position et le Canada doit faire de même. La stratégie fiscale quinquennale du gouvernement fédéral devant prendre fin en 2004, il faudrait mettre en place une nouvelle stratégie intermédiaire jusqu'à la fin de la décennie pour favoriser les investissements et la planification.

Enfin, quatrième, industrie hautement intégrée en Amérique du Nord, l'industrie automobile est tributaire d'un système de transport sans interruption entre le Canada et les États-Unis pour bien fonctionner. Notre production et le niveau d'intégration de l'industrie font que notre seul secteur représente environ 25 p. 100, soit plus de 140 milliards de dollars, des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. La majorité de ces expéditions concerne des pièces qui alimentent les usines de montage des deux côtés de la frontière, nécessitant un minimum de problèmes à la frontière pour que les livraisons puissent être faites justes à temps.

En conséquence, depuis longtemps l'industrie de l'automobile préconise l'investissement dans les infrastructures essentielles pour faciliter les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis et aussi pour prendre en compte la croissance de ces échanges quand nos économies seront de plus en plus imbriquées. Pourtant, les attentes à la frontière et les embouteillages continuent de s'aggraver, et cela coûte aux entreprises canadiennes des milliards de dollars par an à la fois en termes de perte de productivité... et il est pratiquement impossible de mesurer ce que représentent les pertes de possibilités d'emploi dues à des changements de décisions d'investissement et, dans certains cas, il y a bien décision d'aller investir ailleurs.

Les sommes déjà annoncées par le gouvernement fédéral représentaient un bon point de départ mais depuis bien peu de cet argent a été dépensé...

Le président: Pourriez-vous conclure, s'il vous plaît?

M. Mark Nantais: Plus que deux phrases, si vous le voulez bien.

Seulement une petite partie des sommes annoncées a été consacrée à l'amélioration des infrastructures jusqu'à présent. De plus, ce financement semble insuffisant pour répondre aux demandes actuelles et encore moins aux demandes futures. Ce budget devrait prévoir un financement suffisant et le gouvernement fédéral devrait travailler en partenariat avec le gouvernement de l'Ontario pour créer un nouveau passage à la frontière. Il faut qu'il travaille en partenariat avec le gouvernement de l'Ontario pour faire communiquer sans interruption la 401 avec le réseau routier inter-États américain et qu'il travaille avec les gouvernements provinciaux pour améliorer l'état des couloirs commerciaux essentiels, à savoir, par exemple, les quelque 400 routes qui sillonnent l'Ontario.

C'est notre situation et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions et d'écouter vos commentaires.

Le président: Merci.

Nous avons maintenant BIOTECanada. Madame Lambert.

Mme Janet Lambert (présidente, BIOTECanada): Merci.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je vous remercie de votre invitation à comparaître devant vous et à participer à vos consultations prébudgétaires.

Je m'appelle Janet Lambert et je suis présidente de BIOTECanada. Je suis accompagnée de John Mendlein, d'Affinium Pharmaceuticals.

[Français]

Cela nous fait plaisir d'être parmi vous aujourd'hui.

[Traduction]

BIOTECanada est l'association nationale de l'industrie de la biotechnologie, représentant les secteurs de la santé, de l'agriculture, de l'alimentation, de la recherche, des universités et d'autres organisations qui oeuvrent à améliorer la vie des Canadiens par la biotechnologie. Les deux tiers d'entre elles ne gagnent rien et il s'agit, à 75 p. 100, de petites et de moyennes entreprises auxquelles il faut une moyenne de cinq ans avant de mettre un produit sur le marché.

Notre pays connaît un grave problème de recherche et de développement. Il y a un déficit croissant entre les incantations de type «innovation», «commercialisation», et «technologies habilitantes» et la réalité de nos politiques fiscales et de réglementation. Nous sommes venus parce que les décisions que vous prendrez aujourd'hui décideront de l'avenir biotechnologique du Canada qui continuera à être un leader dans ce domaine ou qui se transformera graduellement en simple prestataire de services des États-Unis, de l'Asie et de l'Europe.

Nos scientifiques, nos chercheurs et nos entrepreneurs ont fait d'énormes sacrifices pour que nous soyons où nous sommes aujourd'hui. Nous ne pouvons les abandonner et le temps commence à manquer. Si nous n'agissons pas immédiatement, nous perdrons des choses comme des plantes qui permettent de localiser les mines antipersonnel, des vaccins contre le VIH, le cancer et le diabète; et des produits pharmaceutiques plus abordables et plus faciles d'accès, pour ne citer que quelques exemples.

Nous commençons tout juste à constater les avantages de cette technologie. En fait, nous n'avons aucune idée des avantages complets de la biotechnologie et de ce que nous réserve demain. Entre l'idée de génie et le produit, il faut compter environ 12 ans. Imaginez ce que le Canada pourra faire si nous agissons dès aujourd'hui à partir de l'excellente base de recherche que nous avons créée. Il n'y a aucune raison que le Canada ne puisse compter trois, quatre ou une demi-douzaine de multinationales biotechnologiques canadiennes. Les Canadiens se sont taillés une place dans cette révolution technologique, mais pour assumer ce leadership d'économie fondée sur la connaissance au XXI^e siècle, il faut que vous, les élus, transformiez les mots en actions, actions qui serviront de catalyseurs à une industrie compétitive.

Les critiques prétendent que nous ne pouvons rivaliser avec des Goliaths économiques tels que les États-Unis et les économies émergentes d'Asie. Cependant, avec des compagnies novatrices comme QLT, à Vancouver; Neurochem à Montréal; SemBioSys à Calgary; et Affinium à Toronto, nous leur prouvons qu'ils ont tort. Le Canada doit consolider les fondements de l'innovation en assouplissant les marchés des capitaux, en rationalisant la réglementation et en créant un environnement commercial qui récompense le risque. C'est possible en commençant par renforcer les crédits d'impôt pour la recherche scientifique et le développement expérimental pour y inclure la recherche en collaboration pour que les encouragements aillent véritablement à l'innovation; deuxièmement, en investissant dans les recommandations précises et exhaustives du Comité consultatif externe sur la réglementation intelligente; troisièmement, en ne condamnant pas mais en réformant Partenariat technologique Canada afin de l'adapter aux besoins de l'économie du XXI^e siècle; et quatrièmement, en créant des incitatifs pour stimuler l'investissement dans la biotechnologie canadienne tout au long de son cycle.

Merci beaucoup.

Permettez-moi de donner le temps qu'il nous reste à M. John Mendlein, président et directeur général d'Affinium Pharmaceuticals.

• (1145)

M. John Mendlein (président et directeur général, Affinium Pharmaceuticals, BIOTECanada): Merci beaucoup de nous avoir invités à venir vous parler des promesses du secteur de la biotechnologie au Canada et des menaces qui pèsent sur lui. Et je dis bien « menaces ». J'avoue humblement que je viens de la Californie et de son secteur de la biotechnologie, mais les promesses de ce secteur m'ont amené ici il y a quatre ans. Je dirige maintenant une entreprise qui est l'émanation d'un financement public et d'instituts de recherche et je vois un certain nombre de défis à relever après quatre ans.

Je vous demanderais tout d'abord de ne pas tirer sur le messenger, bien que je sois américain.

Alors, pourquoi ai-je quitté une maison sur la plage en Californie pour venir ici? Parce qu'il y a des ouvertures extraordinaires dans ce secteur ici. Notre entreprise travaille sur la première nouvelle catégorie d'antibiotiques depuis 40 ans. C'est un progrès colossal en matière de médicaments. Mais nous risquons de perdre tout cela dans les deux ou trois années à venir faute de financement du marché de la biotechnologie au Canada.

Un grand investisseur en capital-risque a dit un jour qu'on construit une entreprise de biotechnologie au moyen d'un mélange d'idées, de personnes et d'argent. Ce que je constate depuis quatre ans que je suis ici, c'est que nous avons les idées et les gens, mais pas l'argent. C'est paradoxal de bouillonner d'idées et de manquer d'investissements. Le Canada est un pays très riche grâce à ses succès passés, alors d'où vont sortir les prochaines industries?

Le Canada a énormément contribué à la recherche dans le monde. Tout le monde ici en fait partie. Nous sommes tous des instruments de cette innovation. Or combien d'entreprises biotechnologiques de classe mondiale avons-nous au Canada? Il y a BioChem Pharma au Québec. Il y a QLT en Colombie-Britannique. Est-ce que c'est suffisant pour constituer une industrie? Comment accélérer l'expansion de nouvelles entreprises dans ce secteur?

Premièrement, il faut voir grand. Pour lancer de grandes entreprises, il faut changer la philosophie d'investissement dans le public aussi bien que dans le privé. Il faut changer d'attitude face au succès et à l'échec et il faut que le Canada prenne immédiatement des initiatives responsables sur le plan social et financier. Par exemple, il

faudrait fixer comme objectif national au Canada de devenir le leader mondial de la biotechnologie d'ici 2011. Il faudrait le mesurer non pas au nombre d'entreprises, mais au nombre d'entreprises classées dans les dix premières au monde en biotechnologie et en pharmacie. Actuellement, aucune entreprise canadienne n'est à ce niveau, bien que certaines de nos entreprises soient la source d'inventions. La Suède, la Suisse, des petits pays, sont à ce niveau mais pas nous, bien que nous ayons une vaste base de recherche.

Alors comment allons-nous y parvenir, concrètement? Cela va être un peu délicat, et je vous prie donc d'excuser ma franchise. Actuellement, nous avons de petits investissements publics et privés. Or, il faut modifier ces investissements pour éviter une catastrophe dans le monde de la biotechnologie au Canada. Il y a trop de créations de petites entreprises depuis quatre ans. C'est une mauvaise idée de disperser l'argent dans ce secteur. Le principe du saupoudrage est voué à l'échec en biotechnologie. D'ici 2008, ces entreprises nouvellement créées vont être à court d'argent si nous ne modifions pas les modalités de financement, car il faut tellement de liquidités pour amener un médicament sur le marché.

Donc, ce qui va se passer à l'avenir, c'est que tous les investissements que nous aurons faits sur le plan des entreprises et de la recherche vont vraisemblablement être récupérés par des entreprises américaines. Les amis avec lesquels je travaillais en Californie vont récupérer les bénéfices de cette innovation dans les 12 à 36 mois à venir. Il faut donc prendre des initiatives audacieuses pour éviter ces récupérations spectaculaires de la biotechnologie. Nous devons nous efforcer de construire des entreprises plus puissantes.

Quel sera l'avantage? Une entreprise unique peut générer 75 milliards de dollars de capitalisation boursière, huit milliards de recettes, et peut se construire en moins de 25 ans. On l'a vu plusieurs fois en Californie. Une telle entreprise a des retombées positives sur la santé, l'emploi, et elle peut avoir un impact positif sur notre vie et celle de nos proches. Nous voulons tous vivre plus longtemps, aimer plus longtemps, jouer de notre mode de vie, et la biotechnologie peut nous apporter cela. En un mot, la biotechnologie est une occasion de créer de la santé et de la richesse au sein d'une industrie unique grâce à une concentration de l'activité au Canada.

Je vous recommande vivement de donner suite aux recommandations de Janet. En outre, dans la brochure que nous vous avons remise, j'ai une proposition d'une page sur une règle d'exonération de taxe sur les plus-value des investissements en actions. Si vous souhaitez en savoir plus lors de la période des questions et réponses, je me ferai un plaisir de vous donner plus de détails.

• (1150)

Le président: Merci.

Nous allons avoir deux tours de sept minutes.

Monsieur Penson.

M. Charlie Penson: Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que les témoins qui sont venus nous présenter leurs exposés.

Au cours de nos consultations prébudgétaires, nous avons entendu divers groupes nous parler de la taille des excédents du gouvernement et nous expliquer que ces excédents allaient peut-être disparaître à l'avenir à cause du genre de choses dont parlait M. Boag, des montants considérables consacrés à la péréquation pour les provinces et à la santé. Divers groupes nous ont aussi parlé—et je crois qu'aujourd'hui encore M. Kadis et M. Nantais sont revenus là-dessus—de la nécessité d'une relance des réductions d'impôt pour nous permettre de concurrencer notre principal concurrent, les États-Unis.

La quadrature du cercle que j'essaie de trouver aujourd'hui, c'est de comprendre comment on va pouvoir à l'avenir réduire encore l'impôt des sociétés, ce que nous devrions faire à mon avis, réduire l'impôt sur le capital pour pouvoir faire les investissements nécessaires, tout en répondant positivement aux demandes d'augmentation des dépenses. Ce que nous demandons notamment aux gens qui voudraient que le gouvernement investisse dans leur secteur, c'est de nous donner une estimation du coût.

Je vais commencer par M. Boag et l'aérospatiale. Monsieur Boag, vos propositions d'aujourd'hui me laissent un peu perplexe. D'un côté, j'ai l'impression que vous dites que nous ne pouvons pas aller beaucoup plus loin, car nous sommes proches du point où l'on basculera de l'excédent dans le déficit. Or, vous proposez quand même qu'on investisse considérablement dans l'industrie aérospatiale. Pouvez-vous m'expliquer?

M. Peter Boag: Je pense que vous soulevez des arguments très judicieux. Nous estimons qu'il faut effectivement être prudent face à l'avenir et ce que j'ai dit, c'est que le gouvernement devrait être bien conscient d'un certain nombre de menaces potentielles pour l'économie mondiale dans ses projections budgétaires. Nous estimons qu'il faut effectuer de façon très sélective des investissements stratégiques, et qu'il faut le faire principalement en réaffectant des ressources existantes plutôt qu'en faisant massivement appel à des fonds nouveaux.

• (1155)

M. Charlie Penson: Quand vous parlez d'investir dans le gros-porteur de nouvelle génération de Bombardier, de quoi parlez-vous exactement?

M. Peter Boag: Je pense que Bombardier a été très clair dans le débat, en demandant au gouvernement de jouer un rôle, d'investir un certain capital de risque pour permettre le lancement de cette nouvelle entreprise ici au Canada plutôt qu'à l'étranger. Il est clair que cela sera rentable à long terme pour le gouvernement, grâce à la croissance économique qui permettra de créer des emplois et par contre-coup d'accroître la capacité fiscale du gouvernement. Il ne s'agit pas vraiment dans notre esprit d'une dépense ou d'une subvention, mais plutôt d'un investissement effectué en collaboration avec l'industrie canadienne pour lui permettre de demeurer compétitive.

M. Charlie Penson: Monsieur Boag, j'aimerais aller un peu plus loin sur cette notion d'investissement. Vous dites qu'il faut augmenter les subventions octroyées dans le cadre des partenariats technologiques. D'après ce que je crois savoir, depuis une dizaine d'années, le rendement des investissements pour le gouvernement fédéral a été d'environ 2 p. 100, n'est-ce pas?

M. Peter Boag: Certes, ces investissements n'ont pas rapporté grand-chose directement jusqu'à présent. Je crois qu'il faut voir cela sous divers...

M. Charlie Penson: Vous pouvez m'expliquer pourquoi?

M. Peter Boag: Oui. J'allais dire qu'il faut voir cela sous plusieurs angles. Il y a d'une part le genre d'investissements—et je ne peux parler que de l'aspect aérospatial, je ne m'y connais pas dans les domaines de la technologie environnementale et de l'acquisition de capacité—que PTC a faits dans le secteur aérospatial et qui sont des investissements à très long terme, qui ne commencent à être rentables que lorsque le produit finit par avoir un succès commercial, que l'entreprise devient rentable et que cela finit par rapporter au gouvernement.

Plusieurs de ces grands investissements ne remontent qu'à cinq ou six ans—PTC n'a été créé qu'en 1996—par conséquent le succès commercial de ces réalisations, sachant que le cycle d'investissement pour la mise au point d'un nouveau programme aérospatial est souvent de l'ordre de trois, quatre ou cinq ans, commence seulement maintenant à se faire sentir. En fait, plusieurs de ces investissements commencent maintenant à rapporter. C'est en progression régulière. Toutefois, il serait absurde de croire qu'un projet aérospatial va commencer à rapporter à un très haut niveau en trois ou quatre ans; en fait, il faut attendre sept, huit ou neuf ans. Et c'est bien ce que montre l'expérience.

M. Charlie Penson: Monsieur Boag, j'ai fait partie un certain temps du Comité de l'industrie ainsi que du Comité du commerce international. Ce n'est pas la première fois qu'on nous dit que les investissements vont bientôt commencer à rapporter. Même dans votre exemple, vous parlez de huit ans. On nous demande maintenant d'investir pour une nouvelle génération d'appareils. J'imagine que cela veut dire que la technologie actuelle commence à ne plus se vendre, puisqu'une entreprise nous dit qu'il faut passer à la nouvelle génération, aux nouveaux gros-porteurs, pour répondre à la demande...

Est-ce que le gouvernement du Canada n'a pas déjà pris des risques importants dans ce secteur? Quand je parle à mes électeurs, ils me demandent quel est l'intérêt d'investir dans le secteur aérospatial. Pourquoi ces gens-là ne se financent-ils pas eux-mêmes, et s'il s'agit d'une industrie compétitive, tant mieux pour eux, et bonne chance. Ces électeurs me disent : Je ne vois pas pourquoi on me demande de donner l'argent que j'ai durement gagné en tant que contribuable; je préfère le garder pour faire mes propres investissements.

Qu'avez-vous à répondre?

M. Peter Boag: Ce sont des arguments qui se tiennent, mais je vais essayer d'y répondre.

Nous parlons d'une industrie mondiale à forte composante politique. C'est une industrie qui compte beaucoup pour la sécurité nationale de la plupart des pays, à l'exception du Canada, ce qui explique que les gouvernements investissent énormément dans l'industrie aérospatiale. Par conséquent, si nous voulons préserver ces investissements au Canada, le gouvernement a un rôle à jouer dans le cadre d'un partenariat.

Nous en revenons à la notion de risque et de récompense, et à l'opposition entre technologie du passé et lancement d'un nouveau programme pour Bombardier. Remontons à la fin des années 80 et au début des années 90, où le gouvernement s'est associé à Bombardier pour la mise au point de son appareil à réaction régional de première génération, le programme CRJ. Au départ, le gouvernement a investi 45 millions de dollars à risque partagé, ce montant devant lui être remboursé. Quand Bombardier a terminé de rembourser ce qu'il devait, en fonction du succès de la commercialisation de l'appareil, les remboursements directs au gouvernement excédaient les 90 millions de dollars. Donc, l'investissement du gouvernement lui a rapporté 200 p. 100 en 10 ans.

• (1200)

M. Charlie Penson: Vous vous souviendrez quand même, monsieur Boag, qu'on a liquidé Canadair et qu'on l'a vendu à Bombardier moyennant 187 millions de dollars, alors que le gouvernement du Canada avait investi plus de 2 milliards de dollars au départ dans la mise au point de ce nouvel appareil. Ce n'est pas brillant comme rendement d'un investissement. Je suis sûr que toutes sortes d'autres personnes pourraient venir nous dire la même chose au comité : les constructeurs de navires... il y a toutes sortes de secteurs qui voudraient bien que le gouvernement investisse dans leurs entreprises, mais est-ce vraiment le rôle du gouvernement? C'est ce que je me demande.

Pour avancer, car je n'ai plus beaucoup de temps, je voudrais vous demander...

Le président: Désolé, vous n'avez plus de temps du tout, vous avez déjà largement dépassé la limite. Désolé.

Monsieur Côté.

[Français]

M. Guy Côté: Merci pour vos présentations.

Monsieur Lacroix, comme vous le savez probablement, il y a dans ma circonscription une cimenterie qui est en activité. Par contre, vous ne savez peut-être pas qu'il y a aussi une firme d'ingénierie informatique qui se spécialise dans la construction de logiciels visant à déterminer la durée de vie et la période de remplacement optimales des infrastructures municipales. Vous comprendrez alors sans doute l'intérêt que je porte à votre présentation.

Vous mentionniez plus tôt qu'il pourrait être opportun d'adopter une politique obligatoire ou mandataire concernant l'analyse du cycle de vie des infrastructures. J'aimerais que vous nous donniez plus de détails sur cette question.

M. François Lacroix: Bien sûr, monsieur Côté.

Nous proposons qu'avant d'investir dans les infrastructures, autant les bâtiments, les égouts, les aqueducs que les routes, le cycle de vie soit analysé. Il arrive souvent que le coût initial ne reflète pas l'ensemble du portrait. En fait, il faut considérer l'usage, les économies d'énergie et d'entretien. Il faut tenir compte de l'ensemble des facteurs. C'est ce qu'on propose.

Je vous donne l'exemple des routes. Il est fréquent qu'en fonction de la circulation, le coût des routes en béton soit légèrement supérieur au coût initial. Cependant, à long terme, ce qu'on épargne en entretien justifie amplement l'investissement initial. En plus, il a été prouvé par des études du Conseil national de recherches du Canada que les véhicules lourds circulant sur des routes en béton consommaient moins de carburant. Les autres surfaces sur lesquelles ils se déplacent sont plus molles, ce qui rend la chose plus difficile.

Fondamentalement, nous suggérons que dans le cadre de l'analyse du cycle de vie, on prenne en considération tant les coûts de fonctionnement, d'entretien et de construction que les coûts environnementaux et sociaux qui se rattachent aux investissements.

M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): J'aimerais poser à M. Boag une question qui s'apparente à la dernière question de M. Penson, à laquelle M. Boag n'a pas eu l'occasion de répondre.

Pouvez-vous nous expliquer les véritables retombées des industries aérospatiale et aéronautique au Canada? Qu'est-ce que cela procure en termes de taxes et d'impôt au gouvernement fédéral lorsque votre produit est commercialisé après un investissement minime du gouvernement fédéral? Combien d'emplois sont créés, etc.? Pouvez-vous aussi nous expliquer de quelle façon les gouvernements des autres pays appuient une industrie aussi fondamentale que celle de l'aéronautique ou de l'aérospatiale?

[Traduction]

M. Peter Boag: Merci. Je vais me faire un plaisir de répondre à cette question.

Les investissements du gouvernement dans les activités d'entreprises, qu'il s'agisse de Bombardier ou d'autres grandes entreprises aérospatiales, se répercutent sur tout un éventail de sous-traitants partout au Canada. Donc, on ne crée pas seulement des emplois dans les grandes entreprises qui bénéficient directement des investissements de PTC, par exemple, mais il y a aussi des emplois par retombées dans d'autres entreprises, que ce soit en Nouvelle-Écosse ou en Colombie-Britannique. Je vous signale d'ailleurs, monsieur Penson, qu'il y a des entreprises aérospatiales aussi en Alberta. Donc, ces retombées sont importantes.

Mais par-delà ces retombées directes, il faut voir tout ce que la technologie mise au point dans le secteur aérospatial apporte à la collectivité sur un plan plus général avec, par exemple, des matériaux de pointe, des technologies d'imagerie, des satellites utilisés pour la radiodiffusion et les prévisions météo, ou encore l'agriculture avec des choses comme le système de détecteur de proximité. Les techniques aérospatiales ont des retombées qui vont bien au-delà des applications particulières dans le cadre d'un programme particulier. Les retombées économiques et technologiques sont immenses, notamment au niveau de la sécurité nationale où certains dispositifs finissent par être utilisés aussi bien par les Forces canadiennes que par les armées de nos pays alliés dans le monde entier.

• (1205)

[Français]

M. Yvan Loubier: Merci, monsieur Boag.

Monsieur Mendlein ou madame Lambert, vous avez mentionné tout à l'heure l'importance d'investir davantage dans la recherche biotechnologique. Cela m'intéresse particulièrement, parce qu'il y a quelques années, à Saint-Hyacinthe, au Québec, on a créé la Cité des biotechnologies. C'est un secteur d'avenir, on y investit beaucoup et on est dans la capitale agroalimentaire. Que pensez-vous du fait qu'il y a à l'heure actuelle 7,7 milliards de dollars qui dorment dans des fondations et qui ne sont pas utilisés pour la recherche, dont une partie pourrait être utilisée de façon un peu plus constructive en biotechnologie?

[Traduction]

M. John Mendlein: Merci de cette précision.

Je crois qu'il y a eu des investissements assez intéressants au Québec et dans d'autres provinces en biotechnologie, donc il y a une base solide. Il faut prévoir un horizon sur 10 ou 15 ans. Il faut donc avoir des stratégies de financement multiples pour ces entreprises en fonction de cet horizon. Ce que nous proposons, c'est que... La base traditionnelle, c'est comme un tabouret : elle est très solide sur le plan de la recherche et de l'enseignement. Il faut maintenir cet appui. Il y a un autre pied de ce tabouret, qui est représenté par les investissements du gouvernement canadien et des provinces dans les entreprises à succès dont vous parlez. Le troisième support de ce tabouret, ce serait un climat d'affaires qui inciterait le secteur privé à investir non seulement dans des entreprises de biotechnologie, mais dans toutes les entreprises de technologie, car elles sont les moteurs de la croissance de notre pays à l'avenir.

Le moyen de le faire, c'est de modifier la fiscalité des capitaux. Il n'y aurait plus de taxe sur les plus-values des actions d'entreprises du secteur technologique.

[Français]

M. Yvan Loubier: Monsieur Mendlein, selon vous, l'argent qui est dans les fondations, soit 7,7 milliards de dollars, est-il bien utilisé ou s'il y aurait moyen d'accélérer les choses pour permettre qu'on investisse à un rythme accéléré dans des secteurs d'avenir comme la biotechnologie, par exemple?

Mme Janet Lambert: Cet argent est très bien utilisé, parce que le Canada et le Québec font beaucoup de recherches qui sont bien connues et respectées. Donc, c'est un investissement très rentable.

M. Yvan Loubier: D'accord. De quelles fondations parlez-vous? Donnez-nous un exemple de fondation où l'argent est bien investi.

Mme Janet Lambert: Génome Canada.

M. Yvan Loubier: Dans le cas de Génome Canada, c'est clair, mais qu'en est-il du reste des fondations? Par exemple, dans la Fondation des bourses du millénaire, il y a plus de 3 milliards de dollars. Cet argent ne serait-il pas mieux utilisé si on l'investissait dans des secteurs où il y aurait de larges retombées?

Mme Janet Lambert: La biotechnologie est un secteur un peu particulier, parce qu'il faut attendre au moins 10 ou 15 ans avant de voir le premier dollar de commercialisation. Il faut donc que le cadre soit un peu différent. Je pense par exemple à la politique sur le crédit d'impôt pour la recherche scientifique et le développement expérimental. Dans ce cas, le crédit expire après quatre ans. Ensuite, les compagnies peuvent acheter une compagnie qui n'a encore fait aucune commercialisation. Cela va prendre au moins cinq ou six autres années. Il est donc très important pour le cycle de vie de la biotechnologie qu'on ait de bonnes politiques au Canada.

Le président: Merci, madame Lambert.

[Traduction]

Monsieur McKay.

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

Je voudrais avoir quelques petites précisions. Ma première question s'adresse au représentant de l'Association canadienne de l'imprimerie. À la page 2 de votre exposé, vous proposez d'accélérer l'amortissement des ordinateurs et du matériel périphérique. Je crois d'ailleurs que c'est une excellente suggestion. Mais ce que je ne comprends pas, c'est quand vous dites que le Canada devrait « également offrir aux petites entreprises la possibilité de dépenser un montant de 40 000 \$ (ou plus) pour des investissements dans du matériel général et spécifique de traitement de données et les

périphériques ». Je ne comprends pas ce que signifie cette expression : possibilité de dépenser un montant de 40 000 \$ ». Pouvez-vous m'expliquer cela?

M. Bob Kadis: C'est important parce que nous sommes beaucoup en concurrence avec les imprimeurs aux États-Unis. Leur formule de déduction pour amortissement, outre qu'elle permet un amortissement plus rapide, autorise les entreprises à avoir un taux d'amortissement de 100 p. 100 jusqu'à 100 000 \$. C'était une mesure provisoire qui vient d'être prolongée de deux ans le mois dernier. Donc qu'est-ce qui est provisoire et qu'est-ce qui est permanent? C'est pour cela que nous demandons un taux d'amortissement plus rapide pour les petites entreprises et pour ces investissements...

• (1210)

L'hon. John McKay: Donc ces 40 000 \$ sont un plafond?

M. Bob Kadis: Oui, c'est le plafond que nous suggérons.

Il est moins élevé qu'aux États-Unis. Comme je vous le disais, ils avaient un plafond de 25 000 \$ qui a été porté provisoirement à 100 000 \$. Nous disons que l'équivalent canadien de ces 25 000 \$ à l'époque où nous avons rédigé ce document avoisinait les 40 000 \$.

L'hon. John McKay: Bon, merci. C'est très utile, car j'avais l'impression que vous demandiez pratiquement une subvention, vu la façon dont c'était écrit.

M. Bob Kadis: Non, pas du tout.

L'hon. John McKay: Ma deuxième question s'adresse au représentant de l'Association de ventes directes du Canada, et concerne la déductibilité des frais professionnels. Vous alternez entre la position du gouvernement et celle de la Cour suprême. Vous préférez celle de la Cour suprême à l'ébauche de position du gouvernement.

Les représentants de l'Association canadienne de l'immeuble nous ont dit à peu près la même chose. Ils ont peur d'un recul des achats de biens immobiliers si le projet de loi va de l'avant.

Je ne comprends pas bien votre argumentation ici. En quoi votre secteur est-il plus particulièrement que les autres plongé dans l'incertitude ou victime d'un traitement arbitraire ou injuste?

M. Jack Millar (membre du conseil d'administration, Association de ventes directes du Canada): Je vais répondre à cette question, si vous me le permettez, monsieur McKay.

Avant les décisions de la Cour suprême, Revenu Canada vérifiait la comptabilité des vendeurs indépendants et rejetait leurs frais professionnels, sous prétexte qu'on ne pouvait pas s'attendre raisonnablement à un profit. C'était une façon très douteuse, disons, d'appliquer la loi, une application très sélective. Cette méthode était une espèce de loterie pour les entrepreneurs.

La question a été portée devant la Cour suprême du Canada à plusieurs reprises, et celle-ci a jugé que le critère était beaucoup trop flou. Il intervient a posteriori et se superpose aux décisions d'affaires des Canadiens. La Cour suprême a totalement discrédité cette méthode. Ce qui inquiète l'Association de ventes directes du Canada, c'est que si les propositions provisoires prennent la forme d'un projet de loi, cette démarche sera désormais inscrite dans la loi alors que la Cour suprême a dit qu'elle était mauvaise.

L'Association de ventes directes du Canada s'inquiète du million de VI du Canada qui essaient de faire fonctionner leurs petites entreprises et qui se demandent, à chaque fois qu'ils veulent faire une dépense pour accroître la rentabilité de l'entreprise, s'ils risquent de ne pas être autorisés à déduire cette dépense.

L'hon. John McKay: Donc la dame qui vend des produits Mary Kay et qui veut déduire certains frais professionnels, qui se sert de sa voiture pour faire sa promotion... C'est ce genre de personne qui est visée par le projet de loi?

M. Jack Millar: Oui. En fait, vous donnez un excellent exemple. L'an dernier, il y a eu une affaire concernant un distributeur de produits Amway à la cour de l'impôt. On l'avait imposé en partant du principe qu'il ne pouvait pas s'attendre raisonnablement à un profit. Après réception de l'avis d'imposition mais avant que l'affaire soit portée devant le tribunal, la Cour suprême a jugé que le critère utilisé n'était pas un argument valable pour refuser les dépenses. La cour de l'impôt s'est appuyée sur l'analyse de la Cour suprême pour dire ceci : s'agit-il de dépenses d'affaires ou de dépenses personnelles? Si ce sont des dépenses personnelles, elles sont rejetées. Deuxièmement, si ce sont des dépenses d'affaires, étaient-elles raisonnables en l'occurrence, ou excessives compte tenu de la taille de l'entreprise? La cour de l'impôt a estimé que les dépenses rejetées en vertu du critère sans valeur de l'atteinte raisonnable de profit devaient au contraire être acceptées en vertu de l'opinion de la Cour suprême.

C'est ce genre d'activité qui nous préoccupe, la distributrice de produits Mary Kay qui a cette activité à temps partiel.

L'hon. John McKay: Bon. Merci. C'est très utile, car parfois on s'interroge sur l'intentionnalité de ces entreprises à domicile.

Ma troisième question concerne la différence de démarche entre les représentants de l'aérospatiale et ceux de la biotechnologie. J'aimerais demander à M. Boag de nous parler de l'utilisation ou de l'abus de ces crédits à la RS&DE. Les représentants de la biotechnologie semblent penser que c'est une bonne idée, parce qu'ils ont un cycle de vie de 12 à 15 ans. Or, vous avez aussi un cycle de l'ordre de 12 à 15 ans. Ils ont l'air favorable à la démarche des crédits, mais vous ne semblez pas en être aussi convaincu parce qu'on peut monnayer les crédits et entraîner des conséquences imprévues. J'aimerais bien vous entendre là-dessus.

• (1215)

M. Peter Boag: Merci.

Le problème de la démarche du crédit d'impôt c'est que, notamment dans le cas des entreprises qui doivent décider si elles vont investir au Canada ou ailleurs—aux États-Unis, en Europe ou encore ailleurs—c'est que ces entreprises peuvent très difficilement voir ce crédit d'impôt comme une force de liquidité qui leur permettra de choisir le Canada plutôt qu'un autre pays pour investir, puisque le crédit d'impôt leur est versé une fois qu'elles ont réalisé un profit. Elles ne l'ont pas au départ, au moment où il faut investir massivement. Les directeurs des entreprises qui prennent les décisions sur l'orientation de l'entreprise ne peuvent pas vraiment se servir de la perspective d'un crédit d'impôt dans quelques années pour décider s'ils vont investir dans tel programme particulier au Canada plutôt que dans un autre pays.

Ensuite, il y a la question du traitement fiscal à l'étranger. C'est très difficile, car on se noie dans une multitude de traitements fiscaux complexes selon les pays. Par conséquent, quand il s'agit de décider d'investir au Canada plutôt que dans un autre pays, sachant que nous sommes en concurrence avec d'autres pays pour les investissements dans le secteur aérospatial—nous sommes en concurrence avec l'Europe, avec les États-Unis et de plus en plus avec des pays du tiers

monde—la perspective d'un crédit d'impôt est très secondaire parmi tous les arguments qui vont peser dans ce genre de décision.

L'hon. John McKay: Autrement dit, ce que vous dites, c'est: laissez tomber les crédits et donnez-nous directement l'argent.

Et vous, vous dites: donnez-nous les crédits et oubliez l'argent.

J'ai bien compris?

Le président: Madame Lambert, très vite, vous avez dix secondes.

Mme Janet Lambert: Oui, très rapidement.

Nous avons beaucoup en commun, comme vous l'avez dit, avec l'aérospatiale. Cependant, il y a des différences importantes. Il y a deux grosses différences entre la biotechnologie et l'aérospatiale. Pour commencer, la biotechnologie n'a pas de revenus; l'aérospatiale a commercialisé des produits qui ont rapporté des revenus commerciaux. L'autre grosse différence, ce sont les deux tiers du financement du TPC qui vont à la défense et à l'aérospatiale; l'argent versé à la biotechnologie par le TPC est une erreur d'arrondissement du programme du TPC. Ce sont deux différences majeures.

Le président: Merci.

Madame Wasylycia-Leis.

Mme Judy Wasylycia-Leis: Merci beaucoup.

Nous n'avons que cinq minutes et nous sommes obligés de donner la priorité à certaines questions. Je vais moi-même donner la priorité au dilemme auquel nous sommes tous confrontés, à quoi consacrer en priorité notre excédent budgétaire. Vous avez tous parlé d'approche et d'investissement mixtes s'agissant de votre propre secteur. Aucun d'entre vous n'a proposé d'investir dans les services et les programmes qui sont indispensables à la rentabilité de vos industries.

Y en a-t-il un d'entre vous qui pourrait me dire ce que représente le système de santé publique et la raison pour laquelle vous ne parlez pas de l'importance d'un investissement continu dans des domaines tels que la santé publique, les garderies et d'autres domaines qui sont indéniablement indispensables à la productivité.

Quelqu'un aimerait-il répondre?

Le président: Madame Lambert et ensuite monsieur Boucher.

Mme Janet Lambert: Merci beaucoup.

Quatre-vingts pour cent des compagnies biotechnologiques canadiennes investissent actuellement dans la santé. La recherche et le développement qu'elles effectuent améliorent la situation socio-économique des Canadiens non seulement en terme d'emplois mais en termes de santé. Les autres 20 p. 100 sont investis dans l'agriculture et les technologies émergentes.

Mme Judy Wasylycia-Leis: Je ne vous demande pas ce que fait votre industrie pour améliorer la vie des Canadiens mais si oui ou non vous reconnaissez le rôle du gouvernement en termes d'investissement dans la santé publique et dans une stratégie nationale de garderies qui rendrait en fait vos industries plus productives et plus rentables. Je me demande si l'un d'entre vous finira par parler de l'importance du gouvernement à ce niveau et de la nécessité d'investir dans de tels programmes dans le budget de cette année—dans des programmes sociaux, des programmes de santé, de logement. Vous avez un peu parlé d'infrastructure mais cela ne va pas plus loin. Si quelqu'un d'autre veut répondre, très bien; sinon, j'aimerais dire quelques mots sur les voitures vertes.

Le président: M. Boucher voulait aussi dire un mot et M. Millar.

M. Pierre Boucher: Merci, monsieur le président.

Dans notre mémoire, nous parlons de la nécessité d'investir davantage dans la santé. Nous parlons aussi de la nécessité d'investir dans les infrastructures; en fait nous y consacrons tout un chapitre. Encore une fois, nous voulons nous assurer que demain nous pourrions continuer à conserver les avantages ou la croissance que nous connaissons depuis quelques années et à maintenir notre position d'acteur majeur de l'économie sur la scène internationale. Il faut investir dans les secteurs qui protégeront cette croissance et cette avance que nous avons dans nombre de secteurs de l'industrie manufacturière. C'est donc un peu des deux : nous sommes favorables à une croissance des dépenses consacrées aux programmes sociaux mais à condition qu'elles ne dépassent pas la croissance du PIB canadien. Nous avons une certaine marge de manoeuvre et il faut investir, mais en même temps préserver notre rang sur la scène économique mondiale.

• (1220)

Mme Judy Wasylycia-Leis: Encore un et je veux poser une question sur les voitures vertes si c'est possible.

M. Jack Millar: L'Association de ventes directes du Canada reconnaît l'importance d'un régime de garderies et des recettes fiscales qu'il faudrait pour le financer. Soixante-quinze pour cent des petites entreprises de l'Association de ventes directes sont dirigées par des femmes qui très souvent ont des enfants à la maison. Les garderies sont donc un aspect très important. Cela dit, l'Association de ventes directes regroupe bien d'autres petites entreprises qui se posent aussi des questions sur la meilleure manière et la manière la plus équilibrée d'utiliser cet excédent budgétaire.

Mme Judy Wasylycia-Leis: J'ai une toute petite question à M. Nantais. Dans le contexte des voitures dites vertes, votre association est-elle favorable au passage d'un programme volontaire de contrôle des émissions à un programme obligatoire? Êtes-vous favorable à ce que le gouvernement investisse dans une stratégie de voitures vertes afin que nous puissions apporter notre contribution au programme global de l'environnement et à l'établissement de directives ou de cibles pour Kyoto?

M. Mark Nantais: Il me faudrait au moins 20 minutes pour répondre à cette question, mais rapidement, pour commencer, nous sommes favorables au volontariat en termes de normes pour l'efficacité énergétique des véhicules. Il faut faire la distinction entre les différentes émissions car vous parlez d'émissions. Émissions pour notre industrie signifie émissions liées à l'effet de smog. Notre industrie est réglementée, et nous avons adopté les normes d'émissions nationales les plus strictes du monde, ce qui n'a rien à voir avec l'efficacité énergétique des véhicules qui émettent du gaz carbonique provoqué par la combustion d'essence, donc de gaz à

effet de serre. Il faut faire la distinction entre les gaz à effet de serre et les gaz créateurs de smog.

En termes d'efficacité énergétique, depuis environ 1988, nous avons au Canada un programme qui repose sur les mêmes bases d'objectifs que les États-Unis. Nous dépassons en fait ces objectifs. Pour nous, le programme volontaire marche très bien car nous continuons à fabriquer les véhicules qui sont le plus avancés sur le plan technologique en Amérique du Nord. Nous bénéficions d'économies d'échelle qui nous permettent de produire ces technologies au Canada, technologies qui nous placent à l'avant-garde de la manière la plus efficace et la plus abordable. C'est essentiel pour les Canadiens.

Pour être honnête, il faut rendre leur dû aux Canadiens. Ils font déjà attention lorsqu'ils achètent un véhicule. Par exemple, nous achetons deux fois plus de compactes et de sous-compactes que les Américains. Notre parc automobile au Canada est déjà plus efficient sur le plan énergétique et notre industrie consacre littéralement des milliards de dollars aux nouvelles technologies, depuis les véhicules électriques hybrides jusqu'aux technologies de demain comme les piles à hydrogène, en passant par les véhicules électriques-diesel.

Notre préférence va donc au volontariat. Cela marche, la démonstration en a été faite et c'est d'après moi la solution la plus sage.

Mme Judy Wasylycia-Leis: Je vous comprends. Simplement, j'ai l'impression que cela fait des années que nous en parlons, que le gouvernement fédéral promet d'investir massivement dans une stratégie de «verdissement» du parc automobile, mais nous continuons d'attendre... c'est du bricolage et des pas de bébé alors qu'il faudrait marcher à pas de géant.

Seriez-vous prêt à recommander l'inscription d'une stratégie majeure dans ce budget pour donner véritablement naissance à une nouvelle industrie au Canada, faire du Canada le centre de l'industrie nord-américaine pour la production de voitures vertes ou de la technologie de l'efficacité énergétique pour les voitures vertes, quelque chose qui aurait véritablement une incidence sur les défis que nous devons relever.

M. Mark Nantais: Il est certain que les compagnies que je représente, Daimler-Chrysler, Ford et General Motors ont des centres de recherche et de développement au Canada. En fait, elles ont déjà un mandat mondial pour développer certaines de ces technologies. Je sais que chacune de ces compagnies consacre davantage de revenus et de ressources pour agrandir ces centres de recherche, donc la situation évoluera avec le temps. Encore une fois, il s'agit de centres majeurs qui se trouvent dans d'autres régions du monde, que ce soit aux États-Unis, à Stuttgart, voire au Japon mais il est certain que Daimler-Chrysler, Ford et General Motors ont ces centres et sont déterminées à faire davantage au Canada. Elles ont aussi, comme vous le savez probablement, injecté environ un milliard de dollars dans le projet de développement de piles à combustible par des compagnies canadiennes ici même au Canada. Elles ont donc cette détermination.

Pour ce qui est d'une stratégie de véhicules verts au Canada, je serai franc, il importe énormément que le gouvernement dans son budget envisage des incitatifs pour inciter le public—les pionniers, comme nous les appelons—à se payer ces technologies. Au Canada, le vrai problème c'est le coût. Quand il faut consacrer 135 p. 100 du revenu disponible personnel pour acheter un véhicule par rapport à 93 p. 100, cela pose un problème.

• (1225)

Le président: Merci.

[Français]

Monsieur Lacroix, vous avez 10 secondes.

[Traduction]

M. François Lacroix: C'est un problème global. Il n'y a pas que les véhicules, il y a les supports sur lesquels ils se déplacent. Il est prouvé que de mauvaises routes font consommer beaucoup plus de carburant et que les routes en ciment font faire des économies de carburant aux camions. C'est une grande partie du problème.

Le président: Merci.

J'aimerais demander au groupe de rester dix minutes de plus car j'ai encore deux témoins avec cinq minutes chacun.

Madame Minna.

L'hon. Maria Minna: Merci, monsieur le président. Je vais essayer d'aller vite. Je sais que je ne peux poser toutes les questions que je voudrais poser. Je le ferai peut-être une autre fois.

Premièrement, je tiens à dire que je suis un des membres de ce comité qui est favorable à davantage d'investissements, qu'il s'agisse d'investir dans les enfants, dans le logement ou dans la recherche, etc. L'augmentation des investissements dans l'innovation et la recherche au cours des dix dernières années nous a fait beaucoup de bien, selon moi.

J'ai une toute petite question à poser au représentant de l'industrie de l'automobile car elle revient sans cesse.

Je comprends les incitatifs et je comprends toutes les recherches, mais existe-t-il aujourd'hui une technologie qui nous permettrait de mettre sur le marché une voiture électrique ou un véhicule de ce genre que nous pourrions commercialiser à un prix abordable? Une telle technologie existe-t-elle? Je pense que c'est certainement probable puisque nous n'arrêtons pas de parler de voiture électrique depuis 50 ans.

M. Mark Nantais: Là aussi, les voitures électriques par rapport aux voitures hybrides fonctionnant à l'essence et à l'électricité...

Nous avons vu ce qui s'est passé en Californie, un État qui avait légiféré pour imposer un certain pourcentage de véhicules électriques. Mais la Californie avait fait cela avant que la technologie ne soit suffisamment avancée pour pouvoir produire des véhicules peu coûteux et qui puissent passer l'épreuve décisive. Pour nous, tout comme pour le consommateur, l'épreuve décisive, c'est la comparaison avec un véhicule à essence classique. Si un véhicule électrique a une autonomie très limitée... Et puis il faut un climat chaud et à relief plat, ce qui fait que ces véhicules ne donneront pas de résultats dans les Prairies, même si le relief y est plat. Quoi qu'il en soit, cette technologie n'avait pas évolué au point où le consommateur était prêt à l'accepter. Par conséquent, c'est mon avis, ce programme obligatoire a été un lamentable échec. Il a coûté des milliards de dollars aux constructeurs automobiles sans produire aucun dividende pour l'environnement.

Par conséquent, la technologie des véhicules électriques à utilisation limitée existe bien, et je dis bien à utilisation limitée, et non pas—du moins jusqu'à présent—les véhicules pour usage courant, mais nous attendons maintenant des améliorations considérables dans la consommation grâce aux véhicules hybrides à moteur électrique, diesel et à essence, entre autres technologies, ce qui serait peut-être plus abordable sous l'angle à la fois du rendement énergétique et de la réduction des gaz à effet de serre.

Nous fonctionnons selon un concept que nous appelons «l'état de préparation technique». Il faut que nous puissions embarquer à mesure que le marché évolue. Mais pour l'instant, je pense qu'il ne

faudrait pas entrevoir un avenir extrêmement prometteur pour les véhicules électriques, si ce n'est pour des utilisations très limitées.

L'hon. Maria Minna: Très bien.

Mme Janet Lambert: Certaines de nos compagnies de biotechnologie utilisent des combustibles tirés de ressources renouvelables comme le maïs, plutôt que de ressources non renouvelables.

L'hon. Maria Minna: L'éthanol.

Parfait, je vous remercie.

Comme mon temps est mesuré, je voudrais accélérer un peu et passer rapidement à l'Association de ventes directes.

Je comprends bien votre point de vue en ce qui concerne l'assurance-emploi. J'en conviens avec vous, il faut réexaminer le cas des travailleurs indépendants dans le cadre du système d'assurance-emploi, ce que nous n'avons pas fait et que j'appuie d'ailleurs, et c'est l'une des choses sur lesquelles je vais insister auprès du président pour qu'elle figure dans notre rapport.

Mais je voudrais vous demander ceci : en ce qui concerne le mécanisme de ventes directes, vous nous dites que 20 ou 25 p. 100 de l'industrie fonctionne par l'entremise des EVI, les entrepreneurs-vendeurs indépendants. Ce sont des agents mais pourtant ils ne sont pas couverts. Dans les paragraphes précédents, vous parlez de ceux qui sont couverts, ceux dont les compagnies paient la TPS, et vous dites qu'il y a un genre d'arrangement. Mais que se passe-t-il dans le cas des 20 ou 25 p. 100 qui travaillent pour Mary Kay, Tupperware, que sais-je encore? Pourraient-ils avoir les mêmes arrangements ou serait-ce impossible?

• (1230)

M. Jack Millar: Pour répondre à votre question, madame Minna, effectivement ce serait possible. Ce mécanisme a été mis en place à l'origine en 1991, avec l'arrivée de la TPS au Canada. Les pouvoirs publics avaient en effet compris qu'avec un million de petites entreprises, toutes ne seraient peut-être pas capables de percevoir cette taxe. C'est un régime fiscal très paperassier, et l'idée était de supprimer ce fardeau en faisant en sorte que les compagnies paient la taxe sur le prix de détail suggéré, ou alors qu'elles perçoivent la taxe et qu'elles la paient au Canada. Cela a très bien fonctionné.

L'Association de ventes directes comparait devant le comité depuis le début des années 90, mais plusieurs changements ont été apportés au mécanisme en question en 1993 et en 1996, je crois, et nous revenons encore une fois devant vous pour vous convaincre de rendre le système plus convivial pour nous.

Mais vous avez raison, ce serait effectivement perçu par les plus grosses compagnies. Et il n'y aurait aucune perte de recettes fiscales pour l'État.

L'hon. Maria Minna: Vous souhaitez que la portée de cette formule soit élargie.

M. Jack Millar: En effet.

L'hon. Maria Minna: D'accord, je voulais simplement comprendre comment cela fonctionnait. Je vous remercie.

Passons maintenant à l'industrie de l'imprimerie. Je vous ai entendu parler de réductions d'impôt, de réductions de l'impôt des particuliers. Je ne sais pas vraiment si vous parlez de réductions ciblées ou de réductions générales, car les réductions générales ne bénéficient pas nécessairement à ceux qui en ont peut-être le plus besoin et à un certain niveau.

Par réductions d'impôt ciblées, je ne veux pas nécessairement dire une réduction véritable des impôts, mais peut-être offrir quelque chose comme des crédits d'impôt ou des crédits d'impôt pour enfants. C'est une autre façon de cibler ce genre de réductions. Je voulais que ce soit clair.

Ensuite, il y a la question de la formation, un domaine qui m'intéresse beaucoup parce que je constate que, même s'il y a au Canada beaucoup de compagnies qui offrent de la formation à leurs employés, il y en a aussi beaucoup qui n'en offrent pas.

Vous avez raison de dire que nous avons confié cela aux provinces, sans pour autant transférer les ressources financières nécessaires, parce qu'à l'exception de l'Ontario, pour les autres provinces nous n'avons pas seulement transféré cette responsabilité, nous avons également muté du personnel et transféré les crédits associés à ce personnel, c'est-à-dire aussi des employés fédéraux.

Il s'agit donc d'un besoin qui appelle une intervention, mais lorsque vous parlez d'incitatifs financiers, j'aurais deux questions à vous poser. D'abord, pourquoi les compagnies auraient-elles besoin d'incitatifs? Je penserais plutôt qu'elles auraient tout intérêt à trouver le moyen de former leurs employés. Et quant à vous, votre secteur, y a-t-il un conseil sectoriel qui s'intéresse à la question?

M. Bob Kadis: Pour répondre à vos trois questions, et en commençant par le conseil sectoriel, nous sommes en train de demander le statut de conseil sectoriel. Nous y travaillons depuis à peu près un an et nous sommes assez proches du but et, oui, c'est assurément le principal conduit qui nous permettrait de veiller à ce que ces besoins soient pris en compte. Nous sommes tout à fait favorables à cet élément.

Quant à la question de savoir pourquoi une entreprise a besoin d'incitatifs, il y a en fait deux volets. D'abord, il y a probablement environ 60 p. 100 de toutes les compagnies du secteur de l'imprimerie qui sont en Ontario. De sorte que lorsque nous disons qu'il aurait fallu donner aux provinces les crédits associés à la responsabilité de la formation, ce n'est pas cela qui s'est produit pour 60 p. 100 de notre industrie.

L'hon. Maria Minna: Nous ne faisons pas suffisamment confiance à Harris pour lui donner l'argent, de sorte que nous ne l'avons pas fait.

Excusez-moi pour cette franchise de ma part. Quoi qu'il en soit, c'est ma position et je n'engage que moi en disant cela.

M. Bob Kadis: Je comprends.

La formation offerte dans l'industrie se fait donc au cas par cas. Les systèmes scolaires qui y participaient ont pratiquement disparu dans la province en raison du coût du matériel. Il n'y a plus d'écoles dotées d'un matériel d'imprimerie moderne. Il y a Ryerson à Toronto et quelques rares autres. Il y en a quelques-unes en Alberta, mais très rares sont celles qui offrent une formation. De sorte que les systèmes scolaires ont encore davantage abandonné, et de façon considérable, la formation professionnelle.

Certes, nous nous félicitons de ce qui se fait actuellement pour encourager les enfants à apprendre un métier, mais il n'y a pas d'établissements. Il n'y a pas de programmes. Tous ces programmes ont littéralement fait peau de chagrin. De sorte que les compagnies sont vraiment mal préparées pour prendre la relève.

Pour la plupart, il s'agit vraiment de l'exemple même de la petite entreprise. Elles n'ont pas de formateurs. Ce sont leurs propriétaires qui font tourner la machine. Il est donc difficile pour elles de faire de la formation, d'en offrir une. Elles ont vraiment besoin d'aide pour y

arriver. Ce n'est pas qu'elles ne veuillent pas faire de la formation, elles n'ont tout simplement pas les moyens d'en faire.

L'hon. Maria Minna: Je comprends très bien ce que vous dites.

En ce qui concerne les conseils sectoriels, si j'en parle, c'est que je suis tout à fait favorable à l'idée. D'ailleurs, déjà en 1993, c'était en partie mon idée et en partie celle de Lloyd Axworthy de faire démarrer ce genre de choses. C'est pour cela que je vous pose la question.

Le problème dont vous nous saisissez n'est pas simplement un programme de formation à notre niveau. Le système d'enseignement est un autre de ces problèmes qui ne relèvent pas de nous. Cela dit, j'espère que vous faites également valoir vos préoccupations à ce niveau-là...

● (1235)

M. Bob Kadis: En effet.

L'hon. Maria Minna: ... parce qu'il est inutile d'avoir des écoles professionnelles ou des écoles techniques si leur programme ne correspond pas à ce dont les entreprises ont besoin.

M. Bob Kadis: Je pense que le premier volet de votre question portait sur les points pour lesquels nous aimerions des réductions d'impôt.

S'agissant de l'impôt des particuliers, nous pensons que tout en haut de l'échelle des revenus, les impôts sont trop lourds et non concurrentiels. Nous avons entendu dire un peu plus tôt qu'il y avait un exode des cerveaux, que nous avons du mal à conserver nos talents. Nous pensons que dans l'ensemble, le fardeau fiscal est élevé. Certes, on pourrait cibler les gens à faible et moyen revenu par toute une série de mesures, qu'il s'agisse de crédits pour la garde d'enfants, d'autres formules ou encore par les barèmes d'imposition, mais nous affirmons que dans l'ensemble, les taux d'imposition des particuliers sont trop élevés au Canada. Nous le voyons bien puisqu'au Canada, le taux d'imposition marginal le plus élevé se situe autour de 113 000 \$ alors que le taux correspondant aux États-Unis intervient plutôt vers les 160 000 \$.

Les taux marginaux d'imposition affichent donc une différence de plus de 10 p. 100. Nous estimons que vous pourriez réduire ces impôts et qu'avec l'effet multiplicateur que cela aurait sur l'économie, les gouvernements en fin de compte percevraient davantage et pas moins. Nous l'avons constaté en Ontario où, après plusieurs années...

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Bell.

M. Don Bell: J'aurais une question à poser à M. Lacroix qui représente l'Association du ciment.

Dans votre exposé, vous parlez principalement des avantages pour les routes plutôt que pour le bâtiment, n'est-ce pas?

M. François Lacroix: Il y a effectivement une partie de cela pour les routes, mais cela vaut pour toute l'infrastructure, le bâtiment, les égouts...

M. Don Bell: Vous nous parlez aussi de cette analyse du cycle de vie utile qui est la formule que vous recommandez, en nous disant que le gouvernement devrait y consacrer 5 millions de dollars. Comment arrivez-vous à ce chiffre?

M. François Lacroix: C'est l'estimation à laquelle nous sommes parvenus en consultant les fonctionnaires de Transports Canada. Et c'est pourquoi ce chiffre apparaît ici. Nous avons essayé d'obtenir un chiffre pour Environnement Canada, puisque ce ministère intègre la durabilité dans sa planification, mais nous n'avons pas encore reçu de chiffre.

Effectivement, ce principe global s'applique à différentes infrastructures. Dans le cas des immeubles, par exemple, pour ce qui est de la consommation d'énergie, l'énergie consacrée à la construction d'un immeuble représente environ 10 p. 100 de toute l'énergie qui sera consacrée à cet immeuble pendant sa durée de vie. Il est important de considérer cette durée, car elle représente 90 p. 100 de la consommation d'énergie.

M. Don Bell: Avez-vous déjà utilisé les cendres volantes dans la construction des routes? J'ai vu qu'on en utilisait dans la construction des immeubles, ce qui permet de réduire l'énergie nécessaire à la production du béton, puisqu'il contient moins de ciment.

Je sais que vous appartenez à l'Association du ciment, mais apparemment, cette méthode permet d'obtenir un produit plus résistant.

M. François Lacroix: Quatre-vingt-dix-neuf pour cent des cendres volantes utilisées au Canada sont distribuées par des fabricants de ciment; je ne me sens donc pas offensé.

Effectivement, on en utilise, mais davantage dans les immeubles et autres structures...

M. Don Bell: Autres que les chaussées?

M. François Lacroix: ...que dans les routes, à cause d'un problème de durabilité. Par ailleurs, les cendres volantes sont disponibles surtout dans l'Ouest canadien, alors que 60 p. 100 des routes sont construites dans l'Est. Néanmoins, on en a utilisé aux environs d'Edmonton l'été dernier.

M. Don Bell: En ce qui concerne les avantages verts, on en obtiendrait un certain nombre en utilisant des cendres volantes, ce qui diminue la consommation d'énergie, avec tous les avantages qui en découlent.

M. François Lacroix: C'est un des facteurs à considérer, mais j'insiste sur le fait qu'en utilisant des cendres volantes pour construire un immeuble, on diminue la consommation d'énergie—je suis d'accord avec vous—mais 90 p. 100 de l'énergie est consommée au

moment de l'occupation de l'immeuble; il est donc plus important de veiller à ce que l'immeuble soit solide, durable et bien isolé.

● (1240)

M. Don Bell: Une dernière question, par curiosité. Le béton ainsi obtenu est durable, n'est-ce pas?

M. François Lacroix: Obtenu avec quoi...

M. Don Bell: Avec des cendres volantes. Il est aussi durable.

M. François Lacroix: Dans l'environnement, il effectivement durable, mais tout dépend de la quantité de cendre volante utilisée. On ne peut pas en utiliser beaucoup dans un béton qui va être exposé au sel et à des cycles de gel et de dégel.

Le président: Merci, monsieur Bell. Je remercie également nos témoins pour leur indulgence.

S'il faut faire un classement, je dirais que la plupart des mémoires que nous avons reçus sont fort intéressants, mais votre dernière suggestion, monsieur Mendlein, ne comporte pas de prix. Est-ce que vous pourriez nous la chiffrer? À votre avis, combien cela va-t-il coûter?

Si vous avez quelque chose à ajouter, vous pourrez le faire en nous soumettant un résumé. Ce qui nous intéresse, c'est ce que vont coûter vos propositions. Ici, c'est le Comité des finances, et nous allons faire des recommandations; il faut donc des coûts. Si vous avez autre chose à ajouter, essayez d'être bref; essayez de nous faire parvenir votre proposition le plus vite possible.

Une voix: Avez-vous reçu un mémoire de l'industrie aérospatiale?

Le président: Je crois que nous allons le recevoir.

La plupart d'entre vous nous avez adressé des mémoires, mais vous pouvez nous adresser des mémoires unilingues, et nous les ferons traduire.

Merci. 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.