



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent des finances

---

FINA • NUMÉRO 132 • 1<sup>re</sup> SESSION • 38<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 1<sup>er</sup> novembre 2005**

**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 1<sup>er</sup> novembre 2005

• (1545)

[Français]

**Le président (M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.)):** Monsieur Loubier, voulez-vous intervenir?

**M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ):** Oui, monsieur le président. Je veux informer les membres du comité que ce matin, j'ai déposé auprès du comité un rapport synthèse d'une consultation prébudgétaire que mon collègue de Chicoutimi—Le Fjord et moi-même avons préparé à la suite d'une tournée aux quatre coins du Québec. Cette consultation visait à recueillir les commentaires et suggestions des organismes et des individus qui ont bien voulu se prêter à cet exercice pour le prochain budget de M. Goodale. J'ai déposé ce document et j'en profite pour remercier tous mes collègues qui ont participé à cet exercice, de même que tous les individus et les organismes qui se sont prêtés à ce bel exercice démocratique. J'ai déposé le fruit de notre travail au bureau du greffier, en espérant que le ministre va tenir compte du point de vue des Québécois et des Québécoises qui vivent non seulement à Montréal, mais aussi dans les régions.

**Le président:** Merci, monsieur Loubier. Avez-vous également envoyé une copie électronique?

**M. Yvan Loubier:** Oui. Merci monsieur le président, vous êtes très aimable.

**Le président:** Je veux souhaiter la bienvenue aux témoins. Je crois qu'il en manque certains. Nous allons quand même commencer car, comme je l'ai dit, je voudrais respecter l'horaire. C'est la dernière réunion ici, à Montréal. Nous avons déjà rencontré des gens dans quatre villes de l'Ouest. C'est la seconde ville que nous visitons cette semaine, et le comité se rendra à Toronto pour les prochains jours. Nous avons entendu également plusieurs groupes à Ottawa.

Nous sommes réunis conformément à l'article 83.1 du Règlement, dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2005. Je vais donner aux groupes une période de 7 à 8 minutes chacun pour faire leur présentation. Je voudrais que vous respectiez ce délai, sinon les membres du comité n'auront pas l'occasion de vous poser des questions.

Le premier groupe est la Fédération maritime du Canada. Monsieur Broad, vous avez la parole.

**M. Michael Broad (président, Fédération maritime du Canada):** Merci, monsieur le président.

Notre organisation, la Fédération maritime du Canada, représente depuis plus de 100 ans les intérêts des navires qui transportent les exportations commerciales internationales du Canada à destination ou en provenance de ports à l'est des Rocheuses. L'économie canadienne tire en grande partie sa prospérité du commerce international. La prospérité du pays dépend donc aussi de la capacité de son système de transport à acheminer des biens de façon efficace,

de leur point d'origine à leur destination. Le transport maritime est une composante clé de ce système de transport.

Nous répondrons surtout à la troisième question suggérée par le comité, au sujet des investissements dans le capital physique, et nous nous abstenons de répondre aux autres questions, pour lesquelles nous n'avons pas l'expertise nécessaire.

[Traduction]

De notre point de vue, c'est-à-dire de l'industrie, l'investissement dans l'infrastructure des transports est une priorité pour le prochain budget. C'est attribuable au simple fait que l'efficacité globale du réseau de transport est une composante clé de la productivité des entreprises canadiennes qui produisent et vendent des biens et, par extension, de la productivité de l'ensemble du pays. L'importance qu'il y a à maintenir l'efficacité du réseau est devenue particulièrement évidente depuis deux ans, puisqu'une croissance record du commerce mondial a créé plusieurs défis importants au plan logistique pour le réseau de transport du Canada.

Nous avons cinq recommandations précises à l'intention du comité à cet égard.

La première vise à trouver d'autres méthodes et sources pour financer les besoins en matière d'infrastructure des transports au Canada. Pourquoi est-ce important? Des études révèlent que les divers modes de transport subissent des pressions et un grand nombre d'entre eux sont peut-être sur le point d'atteindre la limite de leur capacité physique. On s'attend à ce que le commerce actuel double d'ici à 2020, ce qui exercera une pression encore plus grande sur les réseaux de transport. Il n'est pas réaliste non plus de supposer que tout le financement nécessaire peut venir uniquement du gouvernement.

Ainsi, nous croyons qu'il est important que le gouvernement examine d'autres méthodes et sources de financement pour l'infrastructure du transport du pays, notamment en encourageant l'investissement du secteur privé, en maximisant l'incidence de l'investissement fédéral par des contributions d'autres paliers de gouvernement et en offrant des outils tels que des prêts, des garanties, des exemptions et d'autres incitatifs fiscaux.

Notre deuxième recommandation vise à faire les meilleurs choix possibles avec l'investissement limité que nous avons. Nous recommandons que des investissements à long terme dans l'infrastructure massive soient combinés à des investissements incorporels à court terme conçus pour accroître l'efficacité du réseau de transport dans son état actuel. Ces investissements incorporels devraient porter particulièrement sur la mise au point de processus visant à gérer de façon proactive et efficace les courants de circulation, en gardant comme objectif global d'améliorer la durée de rotation des navires, trains et camions; d'éviter les goulots d'étranglement et la congestion; et d'élaborer des mesures de prévoyance pour composer avec les pointes imprévues de la circulation.

Même si nous ne sommes pas en mesure de fournir au comité des coûts précis, nous n'avons qu'à tenir compte de l'expérience des années passées — la grève des camionneurs du port de Montréal en 2000, le retard accumulé au niveau des conteneurs du terminal intermodal de Brampton en décembre 2003, et les goulots d'étranglement qui ont frappé le port de Vancouver ces 18 derniers mois — pour constater l'énorme réaction en chaîne qu'un problème dans une partie du réseau peut avoir sur toutes les autres parties si l'on ne met pas en place une surveillance adéquate et une planification d'urgence.

Nos dernières recommandations nous ramènent à la question du financement public de l'infrastructure des transports, en particulier en ce qui concerne le mode maritime. Tout d'abord, il faut s'assurer que le mode maritime est traité de façon équitable dans les programmes d'infrastructure publique, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle. Par exemple, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique de 4 milliards de dollars ne comprend pas le mode maritime dans ses critères d'admissibilité.

De même, on n'a pas inclus le transport maritime dans les quelque 3 000 projets et plus qui reçoivent des subventions dans le cadre du Programme infrastructure Canada de 2 milliards de dollars. Compte tenu du rôle primordial que joue le mode maritime pour faire circuler à l'échelle internationale les biens canadiens à destination et en provenance de marchés étrangers, nous croyons qu'il faut accorder une plus grande considération aux programmes actuels et à venir en matière d'infrastructure.

Ensuite, notre industrie suit avec un grand intérêt la nouvelle stratégie de la porte du Pacifique qui prévoit 125 millions de dollars pour mettre à niveau l'infrastructure des transports dans le corridor du Pacifique. Bien que nous soyons d'avis qu'il s'agisse d'une initiative très nécessaire, nous exhortons le gouvernement à élaborer des stratégies comparables pour les autres grandes régions du Canada dans les corridors de transport, en particulier le Saint-Laurent, les Grands Lacs et l'Atlantique.

Enfin, nous aimerions attirer votre attention sur les exigences permanentes en matière de financement des quelque 60 ports publics non cédés que Transports Canada continue d'exploiter et dont il est toujours propriétaire. Étant donné que l'infrastructure de plusieurs de ces ports s'est détériorée au point que certains pourraient présenter un risque pour la sécurité, nous invitons avec insistance le gouvernement à assurer le financement nécessaire pour veiller à ce que ces ports soient correctement entretenus.

L'objectif global devrait être d'assurer la sécurité de la navigation à court terme, tout en veillant à ce que les infrastructures elles-mêmes demeurent des actifs précieux à long terme.

●(1550)

[Français]

Cela termine notre présentation. Je vous remercie de votre attention. Il me fera plaisir de répondre à vos questions.

[Traduction]

J'espère avoir respecté votre délai de sept ou huit minutes.

**Le président:** Oui, vous l'avez fait en tout juste un peu de moins de huit minutes. Merci. Nous vous en sommes reconnaissants.

[Français]

Le témoin suivant est M. Sirois, de l'Université de Montréal.

**M. Jean Sirois (doyen, Faculté de médecine vétérinaire, Université de Montréal):** Monsieur le président, membres du comité, je tiens d'abord à vous remercier de nous donner l'occasion de venir présenter la situation de notre faculté au comité.

Je voudrais également présenter la personne qui m'accompagne aujourd'hui. Il s'agit du Dr Pierre Lamothe, qui est responsable de la planification et du développement des infrastructures à la Faculté de médecine vétérinaire.

Ma présentation s'intitule « Vers un agrément complet pour la Faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal ».

En guise de mise en contexte, j'aimerais commencer par situer le rôle du médecin vétérinaire dans la société. Comme vous le savez, il s'agit du professionnel qui est responsable du diagnostic, du traitement et de la prévention des maladies animales.

De ce fait, il est responsable du maintien du statut sanitaire du cheptel canadien et il est impliqué dans la qualité et la salubrité des viandes que nous mangeons. Il est évidemment un joueur clé dans la surveillance des maladies animales émergentes qui ont, dans certains cas, un potentiel de transfert chez l'homme. Évidemment, les vétérinaires sont engagés dans la recherche et le développement de connaissances, de nouvelles techniques et de médicaments.

Au Canada, nous avons quatre facultés de médecine vétérinaire; au Québec, nous avons la seule faculté francophone au Canada. En fait, c'est la seule faculté francophone en Amérique.

Notre mission est triple: la formation, la recherche et une mission importante de services à la collectivité.

Notre programme s'étend sur cinq ans. Nous avons plus de 400 étudiants au 1<sup>er</sup> cycle et plus de 200 aux cycles supérieurs: maîtrise, doctorat, internat et résidence.

Le personnel de la faculté inclut un corps professoral qui comprend des professeurs et des cliniciens, soit plus de 120 personnes. Nous avons en plus 300 membres du personnel non enseignant. Il s'agit du personnel de soutien, soit les employés du secrétariat, les techniciens animaliers et les professionnels.

Au coeur de la Faculté de médecine vétérinaire existe un centre hospitalier universitaire vétérinaire qu'on appelle le CHUV. Le CHUV comporte trois hôpitaux qui traitent plus de 10 000 cas par année. Ces trois hôpitaux consistent en un hôpital pour les animaux de consommation, un hôpital pour les chevaux et un hôpital pour les animaux de compagnie.

Le centre possède aussi une clinique ambulatoire qui fait plus de 4 000 visites par année dans les fermes de la région. Ses services spécialisés sont offerts au public et aux médecins vétérinaires référents. Ses expertises sont disponibles pour les agences gouvernementales québécoises et canadiennes.

Finalement, la faculté offre aussi des services spécialisés d'analyse et de diagnostic incluant, par exemple, un service de pathologie afin de détecter la cause de la mort d'animaux ainsi qu'une foule de services spéciaux. Nous faisons en fait plus de 350 000 analyses par année.

Finalement, la recherche est aussi, comme je l'ai mentionné précédemment, une mission importante de la faculté au sein de l'Université. Cette activité inclut des déboursés de plus de 7,5 millions de dollars par année. Les activités de recherche sont regroupées sous la présence de chaires de recherche du Canada, de chaires de recherche industrielle qui sont subventionnées par l'industrie animale, de réseaux pancanadiens dont l'antenne principale est à Saint-Hyacinthe, de plusieurs centres et de groupes de recherche.

Cela termine en fait la mise en contexte et nous amène à la raison principale de notre visite ici, qui, en fait, remonte à l'année 1999, année durant laquelle notre Faculté de médecine vétérinaire a perdu son agrément complet de l'organisme qui nous évalue et qui se nomme l'AVMA.

En 1999, nous avons eu une décote et sommes tombés à un statut d'agrément partiel pour de multiples raisons, dont différentes lacunes qui avaient été évaluées par l'organisme. Il y avait, par exemple, des budgets de fonctionnement insuffisants et une insuffisance de professeurs à la faculté. Les ressources cliniques étaient aussi jugées insuffisantes et, de façon importante, les infrastructures et les équipements ne répondaient pas aux normes d'aujourd'hui.

• (1555)

À la suite de ce constat, en 1999-2000, un plan majeur de redéploiement et de redressement a été mis en place au cours des cinq dernières années. Il s'agit d'un plan de redressement en plusieurs phases.

La phase 1 est maintenant complétée, et nous avons bénéficié de l'appui du gouvernement du Québec. Cela nous a permis de relever notre budget de fonctionnement, d'engager de nouveaux professeurs ainsi que du personnel technique et de construire certaines infrastructures.

Nous sommes présentement à la phase 2 de notre plan. Grâce à un appui partiel du gouvernement fédéral, cette phase comprend entre autres la construction d'un hôpital moderne pour les grands animaux.

Nous travaillons aussi la planification de la phase 3, un complexe moderne de pathologie, de diagnostic et de recherche en médecine vétérinaire.

Après cinq années de travaux intenses, l'organisme américain qui nous évalue a visité la faculté avec un comité d'experts en février 2005. La semaine dernière, le 27 octobre 2005, nous avons obtenu la décision du comité. Le verdict qui est tombé est décevant pour la faculté. En fait, c'est un verdict décevant pour le Québec et pour le Canada; il a pour effet de maintenir l'agrément partiel pour encore deux ans. C'est un verdict décevant, considérant la quantité de travail qui a été fait au cours des cinq dernières années.

Cependant, les mots encourageants inclus dans ce rapport incluaient les 11 critères que le comité a pris en considération pour évaluer les facultés de médecine vétérinaire. Nous satisfaisons maintenant 10 de ces 11 critères. Un seul est inadéquat, soit celui qui concerne les infrastructures et les équipements. Cela fera évidemment l'objet de nos efforts au cours des années à venir.

C'est dans ce contexte que nous nous présentons aujourd'hui devant le comité pour solliciter l'aide et l'appui du gouvernement

fédéral afin que la Faculté de médecine vétérinaire, la seule au Canada, retrouve son statut d'agrément complet.

Comme je l'ai mentionné, nous sommes à la phase 2 de notre plan de redressement. La construction de l'hôpital des grands animaux a commencé en juin 2005, et la fin des travaux est prévue pour l'été 2007. Toutefois, il y a d'autres volets à cette phase. Comme on construit un gros hôpital, il faudra aussi l'équiper. À cet effet, des équipements de pointe devront être achetés, et un budget à cette fin est estimé à 14 millions de dollars. Il faudra faire l'aménagement et la mise à niveau de laboratoires de recherche et d'animalerie. Le budget manquant est, selon notre estimé de l'an passé, de 24 millions de dollars. Nous continuerons à travailler avec nos partenaires du gouvernement du Québec et Agriculture et Agroalimentaire Canada à l'élaboration d'un complexe de pathologie, de diagnostics et de recherche, pour répondre aux besoins actuels. L'évaluation préliminaire de ce projet est de 70 millions de dollars.

En résumé, je termine en soulignant les quatre points importants de ma présentation. Premièrement, nous sommes en fait la seule faculté de médecine vétérinaire au Canada ayant un statut d'agrément partiel. Les trois autres facultés, qui sont localisées à Guelph, Saskatoon et à l'Île-du-Prince-Édouard, ont un agrément complet du Département de mathématiques et applications. Notre seule faculté francophone au pays est toujours en agrément partiel depuis 1999.

Deuxièmement, nous avons fait un travail colossal au cours des cinq dernières années et il nous reste encore du travail à faire. Avec l'appui du gouvernement fédéral, il faudra être prêt au moment de la visite, en 2007, pour obtenir l'agrément total. Il n'y a qu'un seul critère déficient à ce moment-ci, soit celui des infrastructures et équipements. Pour compléter la phase 2, nous aurons besoin d'un montant de 24 millions de dollars.

Troisièmement, je voudrais évidemment souligner l'importance pour le Québec et le Canada d'obtenir un statut d'agrément complet. Il est essentiel non seulement pour la santé et le bien-être animal, mais pour la reconnaissance nationale de notre faculté, de même que pour la reconnaissance internationale du Canada face aux pays avec lesquels nous interagissons.

Finalement, considérant le rôle important des vétérinaires dans le milieu agroalimentaire et avec nos pays exportateurs, la question en est aussi une de prospérité économique, évidemment.

Merci.

• (1600)

**Le président:** Merci, monsieur Sirois. J'ai une petite question à vous poser. À quel ministère adressez-vous votre demande de 24 millions de dollars?

**M. Jean Sirois:** Au ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. Toutefois, nous serons heureux de recevoir ce montant de n'importe quel ministère.

**Le président:** Je vous pose cette question parce que nous voulons faire la recommandation que vous nous conseillez de faire. Ce n'est pas nous qui devons l'inventer.

**M. Jean Sirois:** En fait, la subvention que nous avons eue dans les années précédentes, au début de la phase 2, provenait du ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire.

**Le président:** D'accord. Merci.

M. McManus, de la Banque Laurentienne du Canada.

[Traduction]

**M. Raymond McManus (président et chef de la direction, Banque Laurentienne du Canada):** Bonjour, monsieur le président et membres du comité permanent. Je m'appelle Raymond McManus et je suis le président et chef de la direction de la Banque Laurentienne du Canada. Je suis accompagné aujourd'hui de Robert Cardinal, le chef de la direction financière.

[Français]

Ma présentation sera en anglais, mais il me fera plaisir de répondre à vos questions en français ou en anglais.

[Traduction]

Avant de commencer, nous vous avons remis un document d'une page qui vous aidera à suivre mon exposé.

Aujourd'hui, notre objectif est de porter à l'attention du comité l'inéquité de l'application de l'impôt de la partie VI et de recommander une solution simple et facile. Nous sommes convaincus que cette solution permettra d'améliorer la concurrence, la productivité et la prospérité au Québec et dans tout le Canada en éliminant des petites institutions financières un fardeau fiscal inéquitable, ce qui favorisera par conséquent un environnement plus concurrentiel.

Fondée en 1846 — presque 160 ans déjà —, la Banque Laurentienne compte 3 250 employés dont plus de 2 000 sont syndiqués. Notre principal marché est le Québec, où nous occupons le troisième rang pour ce qui est du nombre de succursales, mais nous sommes également très actifs dans le reste du Canada, dans certains créneaux, environ 35 p. 100 de notre actif étant à l'extérieur du Québec.

La modification que nous proposons à l'impôt de la partie VI uniformiserait davantage les règles du jeu et permettrait aux plus petites institutions financières de mieux concurrencer tout en offrant aux consommateurs canadiens d'autres solutions de rechange dans un marché dominé par un nombre limité de grandes institutions financières.

L'impôt de la partie VI est une forme d'impôt minimum sur le capital d'une banque ou d'une compagnie d'assurance sur la vie et cette mesure intervient lorsque son revenu imposable et l'impôt sur le revenu qui en résulte et qui est à payer sont trop faibles.

L'impôt de la partie VI a été présenté pour la première fois en 1986 par le gouvernement fédéral en tant que mesure provisoire pour régler le problème du déficit de près de 40 milliards de dollars. Cette mesure reposait sur la perception que les banques ne payaient pas leur juste part des impôts. Le taux d'imposition prévu à la partie VI et l'abattement de capital n'ont pas été rajustés depuis. En fait, l'impôt de la partie VI n'a même pas été rajusté au titre de l'inflation et on n'a même pas tenu compte du fait que le taux prévu à la partie I avait été réduit.

De plus, l'organe de réglementation des services financiers du Canada invite les banques à maintenir un ratio de capital plus élevé que ce que prévoit le Règlement, dans le but d'en assurer la stabilité et la fiabilité au plan financier. Par contre, le gouvernement fédéral, de même que les provinces, imposent ce capital supplémentaire. Par conséquent, la Banque Laurentienne et d'autres institutions financières sont encore plus pénalisées pour avoir fait preuve de prudence.

La situation est unique à la Banque Laurentienne. Depuis son entrée en vigueur, l'impôt de la partie VI a contribué à faire augmenter les actifs d'impôt de la Banque Laurentienne à 114 millions de dollars, soit un niveau correspondant à 16,8 p. 100 de son avoir propre, ce qui est trois fois plus élevé

que la moyenne des six grandes banques, qui est de 4,7 p. 100 de leur avoir propre.

Un examen des rapports annuels des banques indique que la Banque Laurentienne est la seule à avoir des impôts minimums reportés. Autrement dit, toutes les autres banques réalisent suffisamment de profits et paient suffisamment d'impôt de la partie I pour absorber l'impôt de la partie VI. En outre, cette forme d'impôt prépayé au gouvernement fédéral vient détériorer la rentabilité globale de la Banque Laurentienne puisqu'il représente un actif non productif qui doit être financé.

● (1605)

Nous recommandons d'augmenter la déduction relative à l'impôt de la partie VI pour la faire passer de 220 millions, montant établi en 1988, à 1,5 milliard de dollars pour les institutions financières ayant un revenu imposable consolidé avant impôts inférieur à 150 millions de dollars. Nous croyons que notre suggestion respecte les préoccupations de toutes les parties, à savoir les banques, les compagnies d'assurance sur la vie, les organes de réglementation et le gouvernement.

Notre suggestion respecterait l'intention initiale du gouvernement concernant l'impôt de la partie VI tout en éliminant son application injuste. En outre, notre recommandation a l'avantage supplémentaire d'être simple et facile à mettre en oeuvre.

Depuis la mise en place de l'impôt de la partie VI, la situation déficitaire du gouvernement a été réglée et les banques paient maintenant leur juste part d'impôts. Les banques qui paient en réalité aujourd'hui l'impôt de la partie VI, notamment la Banque Laurentienne, n'étaient pas les banques visées à l'origine par cette mesure. L'impôt de la partie VI, dans son application actuelle, est une forme d'impôt sur le capital qui nuit à la capacité des institutions financières plus petites de faire concurrence.

Avec la modification que nous proposons, l'incidence sur les recettes du gouvernement fédéral serait minime. Seules les petites banques comme la Banque Laurentienne et la Canadian Western Bank tireraient parti de l'augmentation de la déduction du capital de l'impôt de la partie VI.

Pour ce qui est des compagnies d'assurance sur la vie, la modification proposée n'aurait aucune incidence étant donné qu'aucun des grands assureurs n'a eu un revenu consolidé inférieur à 150 millions de dollars avant impôts. Pour ce qui est des petits assureurs, ils ont tous eu un capital de base inférieur à la déduction actuelle de 220 millions de dollars.

Nous ne demandons pas une subvention ou un rajustement rétroactif. Nous demandons uniquement d'être traités de façon équitable. La dernière réforme de la Loi sur les banques a été conçue de façon à faire augmenter la concurrence et à aider les institutions nouvelles et plus petites. Les rajustements que nous proposons à l'impôt de la partie VI contribueraient beaucoup à l'atteinte de cet objectif et, par voie de conséquence, à l'amélioration de la productivité et de la prospérité du Canada.

Monsieur le président, nous invitons respectueusement les membres du comité à prendre le temps nécessaire pour relire attentivement notre mémoire, qui explique en détails les points que nous avons soulevés devant vous aujourd'hui.

Merci de votre attention.

● (1610)

**Le président:** Merci, monsieur MacManus.

Êtes-vous vraiment la seule banque touchée par cette mesure?

**M. Raymond McManus:** Qui paie cet impôt? Oui, pour l'instant.

**Le président:** Merci.

[Français]

Madame Hudon, vous disposez de sept ou huit minutes. Est-ce que ça vous va?

**Mme Isabelle Hudon (présidente et chef de la direction, Chambre de commerce du Montréal métropolitain):** C'est bien assez, mais j'en aurais pour des heures à vous parler de Montréal.

Je suis Isabelle Hudon, présidente et chef de la direction de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Mon collègue Sylvain Bouffard, directeur des politiques à la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, m'accompagne.

Je veux prendre une minute ou deux pour vous parler de la chambre. Elle représente les intérêts de la communauté des affaires, autant localisée sur l'île de Montréal que sur les deux rives, soit la rive nord et la rive sud. Nous comptons quelque 7 000 membres dans la grande région métropolitaine. Lorsqu'on parle de grande région métropolitaine, c'est comparable au territoire de la communauté métropolitaine de Montréal, donc le très grand Montréal.

Nous avons une mission à deux volets, c'est-à-dire que nous représentons effectivement les intérêts de la communauté des affaires, mais nous offrons également des services pour appuyer tout particulièrement les PME basées à Montréal, mais également ailleurs au Québec.

Comme à chaque année, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain déposera officiellement un mémoire auprès de votre comité et auprès du ministre des Finances du Canada, mais également auprès de celui du Québec. Nous sommes sur le point de mettre les dernières virgules à ce document. Vous recevrez d'ici deux ou trois semaines le document complet avec les annexes. J'ai cru bon venir vous rencontrer pour vous donner néanmoins les grandes lignes qui ont dirigé notre analyse au cours de l'été, autant de la part des membres de notre comité finance-fiscalité, qu'à la suite d'une consultation auprès des grandes et petites entreprises.

Comme probablement toutes les organisations vous en ont fait part, nous avons deux grandes attentes. Nous souhaitons que le budget soit équilibré et à la mesure des besoins des contribuables canadiens. Nous avons également le souhait que le budget soit orienté vers la compétitivité et la création de la richesse. On en a besoin partout au pays.

Permettez-moi cependant de vous faire le plaidoyer de la nécessité de créer de la richesse à Montréal, la métropole du Québec mais également l'une des cinq grandes villes canadiennes où, de plus en plus, se concentre et se densifie la population. Lorsqu'on regarde les statistiques, on constate que plus de 50 p. 100 de la population vit au sein des cinq grandes villes canadiennes. Il y a de quoi réfléchir sur l'avenir et les outils que les villes ont pour soutenir cette croissance.

Vous retrouverez nos recommandations dans notre soumission prébudgétaire. Elles sont classées sous trois grands chapitres. Premièrement, il y a la compétitivité économique du Canada et de ses régions métropolitaines. Le deuxième chapitre sera le financement en infrastructures urbaines de très grande importance, parce qu'on reconnaît également que l'investissement dans les infrastructures se fait également au palier provincial. Dans le troisième chapitre — parce que vous avez eu une très grande ouverture, à Ottawa, sur l'avenir des villes —, on vient souligner à nouveau l'importance d'améliorer la situation financière des villes, dans le respect des juridictions déjà établies.

Dans le chapitre sur la compétitivité économique du Canada et des régions métropolitaines, vous trouverez notre première demande, qui consiste en un investissement important au poste frontalier de Lacolle. On le sait, Windsor est un poste frontalier très important, voire le plus important pour le Canada. Toutefois, le poste frontalier de Lacolle est d'une importance critique pour Montréal et pour le Québec, puisque les États-Unis sont notre premier partenaire économique. À Montréal, nous générons plus de 70 p. 100 des exportations du Québec. Quand on fait une règle de trois, la très grande majorité de nos exportations s'en vont vers les États-Unis. Il est donc critique, voire urgent, d'investir au poste frontalier de Lacolle, surtout en considérant les investissements massifs et importants que le gouvernement américain a annoncés du côté américain du poste frontalier de Lacolle. Ne serait-ce que pour vous faire réaliser l'importance de ce poste frontalier, je vous dirai que plus de 1 000 camions et 3 000 voitures traversent les lignes frontalières à Lacolle à tous les jours.

Le deuxième point dans ce chapitre sur la compétitivité est l'impôt sur le capital. Le gouvernement canadien a annoncé son abolition complète d'ici 2008. Nous vous proposons de l'abolir avant 2008. Le gouvernement fédéral en a les moyens. Ce ne sont pas tous les gouvernements qui bénéficient de cette chance. Nous croyons sincèrement que la taxe sur le capital est un réel frein à l'investissement et à l'innovation. Nous vous suggérons fortement, voire nous vous proposons d'accélérer son abolition et de rétablir l'objectif à 2006, au lieu de 2008.

• (1615)

Le troisième point concerne une étude que nous venons de terminer, après plus de dix mois de travail, sur toute la question des investissements directs à l'étranger. Je ne parle pas de prospections d'investissements directs à l'étranger, mais bien d'investissements directs à l'étranger faits par nos entreprises. Par exemple, certaines de nos entreprises canadiennes, québécoises et montréalaises décident, dans la foulée de leur expansion, non pas de déménager leurs installations, mais bien d'investir et de s'installer en partenariat à l'étranger. On s'est aperçu que le Canada est le seul pays membre du G7 qui ne dispose pas d'un fonds spécifiquement destiné à soutenir les investissements directs à l'étranger. Nous croyons sincèrement que cette mesure serait bénéfique au gouvernement fédéral, tout comme au gouvernement provincial. Cependant, c'est à vous que je m'adresse aujourd'hui. Elle mériterait d'être sérieusement considérée, et ce, particulièrement pour les PME. Les grandes entreprises ont les capitaux nécessaires pour faire des investissements à l'étranger. En revanche, on s'aperçoit que les PME, qui sont responsables de 99 p. 100 de notre économie, n'ont ni les outils ni les capitaux pour en faire autant.

Une statistique importante nous a fait réfléchir dès le début de notre étude. Selon l'OCDE, 1 \$ en investissement direct à l'étranger résulte en 2 \$ supplémentaires en exportation pour les compagnies qui décident d'investir à l'étranger.

J'aimerais aborder un quatrième point. Je crois que mes collègues de Culture Montréal ont comparu avant moi et vous en ont parlé, mais je voudrais joindre ma voix à la leur pour appuyer la demande visant à doubler le budget du Conseil des Arts du Canada. Actuellement, ce budget correspond à moins de 5 \$ par habitant. Nous appuyons la demande de Culture Montréal et des autres institutions culturelles de doubler ce budget. De plus en plus, on fait valoir la culture comme un moteur de développement pour les villes, les États et les agglomérations. J'appuie totalement cette demande, surtout quand on se compare au Royaume-Uni; il est toujours bon de se comparer. Le budget qu'il consacre à son conseil des arts prévoit plus de 20 \$ par habitant.

En ce qui a trait au deuxième chapitre, donc au financement et aux infrastructures, je n'ai qu'un seul argument à vous soumettre aujourd'hui: l'importance de faire durer le partenariat que le gouvernement fédéral a bien voulu signer avec la Société du Havre de Montréal. Vous êtes l'un des partenaires critiques pour la revitalisation d'un territoire qui en a grandement besoin. Nous sommes à deux pas de ce territoire que nous appelons le territoire du havre. C'est un besoin. On constate de visu que ce territoire a drôlement besoin de revitalisation, à commencer par l'autoroute Bonaventure, qui s'est affaissée. D'ailleurs, un tronçon de celle-ci appartient au gouvernement fédéral.

Le premier objectif des travaux de la Société du Havre est de redonner aux citoyens et aux touristes un accès aux berges du Saint-Laurent. Actuellement, elles sont occupées en majorité par une autoroute et couvertes d'asphalte. Nous voulons redonner accès aux berges aux Montréalais, aux touristes qui visitent Montréal et à toute autre personne de passage à Montréal. La première action de la Société du Havre consiste à repenser et à refaire l'autoroute Bonaventure. La société a fait une étude qui a révélé qu'en moins de cinq ans, les investissements des trois paliers de gouvernement leur seront remis. Le retour sur l'investissement sera de plus de 2 milliards de dollars, alors que les dépenses seront moindres.

En introduction, j'ai parlé du troisième point, soit l'amélioration de la situation financière des villes, mais je juge nécessaire d'en reparler. L'activité urbaine est de plus en plus importante au Canada et à Montréal. À l'échelle du Québec, Montréal représente 50 p. 100 du PIB. De même, 50 p. 100 de la population de cette province y habite.

• (1620)

Aussi, est-il urgent de doter les grandes villes comme Montréal de nouvelles sources de revenu accrues et récurrentes.

Le seul point que je soulignerais à ce sujet est que vous avez annoncé la très bonne nouvelle l'an dernier de partager avec les villes, par l'entremise des provinces, une partie de la taxe sur l'essence. Vous l'étalez sur cinq ans. Tout comme pour la taxe sur le capital, je vous propose d'accélérer ce partage. La première année, ce sont 600 millions de dollars; la deuxième année, ce sont également 600 millions de dollars. Je vous propose donc d'accélérer ce partage.

Je conclus, monsieur le président, en vous remerciant de m'avoir invitée et de m'avoir reçue.

Je vous dirais que l'état des finances de Montréal, contrairement à celui du gouvernement fédéral, n'est malheureusement pas des plus positifs. Je vous lance le défi de nous aider à créer de la richesse et de nous appuyer dans notre aspiration à grandir.

**Le président:** Merci, madame Hudon.

Je tiens à dire, pour le bénéfice des témoins, que les membres du comité ont six minutes chacun à leur disposition pour les questions et les réponses. Par conséquent, si vous pouvez être très brefs dans vos

réponses, cela permettra aux membres du comité de poser plusieurs questions.

Monsieur Prentice, vous disposez de six minutes.

**M. Jim Prentice (Calgary-Centre-Nord, PCC):** Bienvenue à nos témoins. Merci pour leur temps.

J'ai une question tout d'abord pour la Fédération maritime du Canada.

Nous avons entendu dire aujourd'hui que les Canadiens ont un déficit culturel et un déficit dans leurs infrastructures de transports. J'ai donc demandé pourquoi, puisque le gouvernement du Canada et les gouvernements provinciaux ont recueilli environ 14,5 milliards de dollars en impôts.

Pourquoi avons-nous un déficit dans les infrastructures?

[Traduction]

**M. Michael Broad:** En quelques mots, c'est la croissance énorme du commerce mondial des dernières années — croissance à deux chiffres — et nous ne pouvons tout simplement pas maintenir le rythme. Les choses vont un peu mieux maintenant, mais on a besoin de fonds dans les ports, les prévisions incorporelles et les processus de gestion à l'intérieur des ports, ainsi que dans l'accès aux camions et aux trains. Nous représentons les navires qui nous arrivent d'outre-mer et transportent les marchandises. Nous pouvons les laisser aux ports, mais elles doivent se rendre à l'intérieur des terres. Une grande partie de ce transport se fait par conteneur; il a de la difficulté à se rendre, disons, de Vancouver à Montréal ou Toronto. Les gens attendent pendant des semaines pour les recevoir.

**M. Jim Prentice:** Si, comme vous l'indiquez dans votre mémoire, le commerce international doit doubler au cours des 15 prochaines années, dans quelle mesure s'agit-il d'obligations gouvernementales et dans quelle mesure s'agit-il de décisions d'investissement par le secteur privé?

**M. Michael Broad:** Le gouvernement fédéral a une responsabilité vis-à-vis des ports. Comme je l'ai dit, l'initiative du Pacifique est un bon point de départ. En fait de pourcentage, c'est difficile à dire. Il doit de toute évidence y avoir des améliorations aux infrastructures ferroviaires. Le CN et le CP font de bonnes affaires; ils ont besoin de faire quelques investissements de taille, mais je pense qu'ils ont un peu peur d'aller de l'avant. Ils veulent voir jusqu'où ira cette augmentation du commerce mondial, et ils veulent savoir si elle sera permanente.

• (1625)

**M. Jim Prentice:** S'agit-il de choses que le gouvernement du Canada devrait faire pour améliorer le régime d'investissement ou les structures d'amortissement pour faciliter la chose pour les gens afin qu'ils...

**M. Michael Broad:** Je suis convaincu que les personnes en cause dans l'infrastructure intérieure pourraient vous conseiller en conséquence. Ce n'est vraiment pas de notre ressort. Je ne saurais vous dire.

**M. Jim Prentice:** Deuxièmement, j'ai une question à poser aux représentants de la Banque Laurentienne. J'aimerais savoir s'il y a un impôt qui s'applique à la Banque Laurentienne seulement ou s'il s'agit d'une situation dans laquelle vous vous retrouvez parce que vous avez une stratégie d'investissement plus prudente que les autres...



**M. Raymond McManus:** C'est en raison de notre rentabilité. Pour l'absorber, je dirais que nous devrions avoir un rendement des capitaux propres d'environ neuf ou 10 p. 100 tandis que les autres banques l'absorbent par le biais de leur partie I. Les autres banques ne paient aucun impôt de la partie VI; nous sommes la seule banque à payer des impôts de la partie VI.

**M. Jim Prentice:** Vous pourriez peut-être répondre à la question suivante. Pourquoi votre position est-elle si différente de la leur pour ce qui est du rendement sur l'investissement?

**M. Raymond McManus:** Encore une fois, je pense que nous sommes dans une position — appelons les choses par leur nom — de redressement, et nous avons une stratégie, mais pour les prochaines années, avant d'en finir avec les doubles chiffres, il va nous falloir quelques années.

Une chose, étant très pratique aussi, est que même si je pense que les banques plus petites peuvent obtenir un rendement raisonnable des capitaux propres, nous ne pourrions jamais atteindre les gains en efficacité des grandes banques. Il ne s'agit pas d'économie d'échelle. Donc, je pense que nous pouvons diminuer notre profil de risque en n'ayant pas une si grande exposition internationale, etc. Cependant, il faut être réaliste, nous obtiendrons toujours — même si nous sommes à plein régime, disons — deux ou trois pour cent de moins que les grandes banques, je pense.

**M. Jim Prentice:** Est-ce que l'Association des banquiers canadiens insiste également pour faire éliminer complètement l'impôt de la partie VI?

**M. Raymond McManus:** Oui, c'est ce que je crois comprendre de mes discussions avec l'Association des banquiers canadiens. Mais leur motivation est différente de celle de la Banque Laurentienne du Canada parce que vous pouvez vous rendre compte de l'appui des grandes banques. Le fait qu'elles ne paient pas d'impôts de la partie VI n'est pas un gros problème pour elles, mais c'en est un gros pour une banque de notre taille parce que nous sommes en train d'accumuler des actifs fiscaux qui, comme je l'ai dit plus tôt, sont des actifs non productifs. En ce moment, nous sommes les institutions ciblées, ce qui n'était pas la raison d'être de l'impôt de la partie VI à l'origine, lorsqu'il a été mis en oeuvre en 1986.

[Français]

**M. Jim Prentice:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Prentice.

Monsieur Loubier.

**M. Yvan Loubier:** Merci, monsieur le président.

Merci de vos présentations. Ma première question s'adresse au doyen de la Faculté de médecine vétérinaire, M. Sirois. Pour le bénéfice de mes collègues, pourriez-vous nous expliquer les conséquences que pourrait avoir sur l'avenir le fait de maintenir cette accréditation partielle. Lorsque l'AVMA reviendra vous voir, en 2007, que devrez-vous avoir réalisé? Devrez-vous avoir réalisé les travaux que vous promettez depuis longtemps? Devrez-vous avoir une garantie que le gouvernement fédéral prendra ses responsabilités à l'égard de la Faculté de médecine vétérinaire, la seule à avoir une accréditation partielle, comme vous l'avez bien mentionné?

**M. Jean Sirois:** En ce qui a trait à la visite de 2007, trois scénarios d'accréditation sont possibles. On peut avoir une accréditation complète, partielle, ou alors avoir un statut terminal. Le pire de ces scénarios est le statut terminal. Cela signifierait perdre l'accréditation. Cela aurait des conséquences évidemment tragiques pour l'institution face à ses diplômés, mais cela aurait également des conséquences pour le Canada, parce que des personnes conformes

aux normes ne seraient pas reconnues internationalement. Nous n'envisageons pas ce scénario. En tant que doyen de la faculté, je ne peux permettre que cela se produise.

Lors de sa visite de 2007, l'organisme voudra s'assurer que les changements qu'on a annoncés — la construction, les équipements du nouvel hôpital — sont là ou que les sommes sont clairement identifiées. Cela nous donne encore deux ans. Comme je le disais un peu plus tôt, les constructions ont débuté, et la fin des travaux est prévue pour 2007, mais il faudra que l'équipement y soit et que nous ayons répondu à ces demandes.

Quelle était la première partie de votre question?

• (1630)

**M. Yvan Loubier:** Que devez-vous produire pour 2007, et quelles seraient les conséquences de ne pas le faire? Je vois que vous pourriez vous retrouver avec des bâtiments pour la Faculté de médecine vétérinaire de l'Université de Montréal, mais des bâtiments vides.

**M. Jean Sirois:** C'est ça. Évidemment, si on construit un nouvel hôpital et qu'il n'y a pas d'activités à l'intérieur, cela n'aura pas beaucoup de valeur pour eux. Il nous faut un budget d'investissement pour les équipements, et il nous manque encore de l'argent. Nous devons donc convaincre nos partenaires d'obtenir le financement pour ces équipements.

**M. Yvan Loubier:** Madame Hudon, vous nous avez dit un peu plus tôt qu'il fallait hâter l'élimination de la taxe sur le capital. Vous nous avez affirmé que de cette façon, les entreprises de Montréal et d'ailleurs au Québec et au Canada pourraient accélérer leurs investissements pour affronter l'économie émergente de cette nouvelle concurrence.

Or, depuis environ cinq ans, toutes les baisses d'impôt, qu'elles soient au niveau provincial ou fédéral, se sont plutôt transformées en dividendes aux actionnaires. Cela fait en sorte que l'avantage relatif que nous avons — l'avantage comparatif des entreprises au niveau de la productivité — est en train de s'amenuiser. De plus, un écart est en train de se creuser par rapport à nos voisins américains et encore davantage par rapport à des pays comme la Chine et l'Inde. Cela est vrai pour plusieurs secteurs, et pas seulement dans ce qu'on appelait communément des secteurs mous.

Comment être assurés, alors, qu'une mesure accélérant l'élimination de la taxe sur le capital encouragerait les entreprises non seulement à se maintenir, mais à accroître leur productivité afin de faire face à la nouvelle donne mondiale?

**Mme Isabelle Hudon:** Je pourrais faire valoir le fait qu'en éliminant la taxe sur le capital, on oblige les entreprises, en contrepartie, à investir en innovation. En effet, on voit très bien que l'innovation a un effet direct sur le taux de productivité. Par contre, je ne voudrais pas non plus, en voulant alléger un programme, en alourdir un autre.

Toutefois, en guise de première étape, mettons fin à cette taxe ou à cet impôt fédéral qu'on appelle l'impôt sur le capital. En parallèle, je vous rejoins totalement lorsque vous dites qu'il faut songer à mettre en place des mesures concrètes en vue de pousser, voire obliger, les entreprises à investir dans l'innovation, car il est évident qu'avec la mondialisation, elles ne pourront pas passer le cap. Si nos entreprises ne renouvellent pas leurs technologies, entre autres, elles ne passeront pas le cap. Je ne pense pas qu'on puisse lier l'un à l'autre, mais je vous rejoins néanmoins sur le besoin d'investir en innovation.

J'espère que vous comprenez le point de vue que je défends relativement à l'impôt sur le capital. Je pense que c'est un réel frein.

Il faudra prendre les entrepreneurs par la main et leur faire comprendre qu'il est temps d'investir en innovation, grâce aux liquidités qu'on libérera en mettant fin à la taxe sur le capital.

**M. Yvan Loubier:** Parfait.

Monsieur le président, vous vous questionniez ce matin parce que vous avez souvent entendu de la bouche de vos collègues des phrases telles que « la culture ne génère pas de bénéfices économiques ». Vous avez maintenant la preuve du contraire, car la présidente de la Chambre de commerce de Montréal sait bien défendre le Conseil des Arts du Canada. C'est merveilleux. Vous avez la preuve qu'il y a une activité économique au bout.

**Le président:** C'est pour cette raison que je l'ai invitée. Merci.

**M. Yvan Loubier:** J'ai une dernière petite question à poser, cette fois, à M. McManus.

**Le président:** Merci, monsieur Loubier.

Monsieur Holland.

[Traduction]

**M. Mark Holland (Ajax—Pickering, Lib.):** Merci beaucoup.

Je peux vous dire qu'un grand nombre de nos collègues sont convaincus que la culture est une productrice importante d'innovation et de vitalité dans les villes et je peux vous assurer, d'après mon expérience personnelle en politique municipale, que lorsque vous essayez de faire passer des choses comme la durabilité, la culture joue un rôle important.

Par exemple, si vous obtenez des gens qu'ils assistent à des événements culturels dans leur propre collectivité plutôt que de voyager sur de grandes distances, cela touche évidemment à un grand nombre de commerces différents. Cela joue un rôle très important. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles la ministre Frula, au-delà de la simple valeur des arts, appuie tout comme moi cette initiative précise. J'appuie le fait que l'on double les fonds mis à la disposition du Conseil des Arts du Canada. C'est plus que tout simplement parce que l'on en retire de grands résultats culturels, mais aussi parce qu'il en résulte de grandes activités économiques et durables.

Ce n'est qu'une déclaration qui s'ajoute...

Madame Hudon, l'une des observations que vous avez faites lors de votre exposé avait trait à la nécessité de diversifier ou du moins de donner aux municipalités la capacité d'augmenter leurs revenus, ce qui est d'après moi un point important. Nous avons essayé de le faire au niveau fédéral, même en allant au-delà des limites normales de notre compétence, pour aider avec la nouvelle initiative et continuer à mettre en oeuvre les programmes d'infrastructures que nous avons, mais y a-t-il un rôle que le gouvernement fédéral peut jouer dans cet énoncé, ou songez-vous principalement à ce que le gouvernement fédéral change ses rapports avec les provinces pour leur donner la capacité d'augmenter encore davantage leurs revenus. Quel rôle précisément voyez-vous pour le gouvernement fédéral dans cette déclaration?

• (1635)

**Mme Isabelle Hudon:** Toujours dans le respect de la compétence entre le fédéral et les provinces,

[Français]

je pense que le partage de la taxe sur l'essence est vraiment un exemple parfait — du moins un bon exemple — indiquant que vous,

le gouvernement fédéral, êtes en mesure de partager votre richesse avec les municipalités, par l'entremise des provinces, ne serait-ce qu'en matière de transport en commun.

Il faudra trouver d'autres méthodes, toujours dans le respect des compétences de chacun, et examiner des moyens de réaliser un meilleur partage de la richesse au palier provincial. Je ne toucherai pas au dossier de l'éducation, mais vous avez parlé de la culture. Si on veut réaliser toutes nos grandes ambitions, il faut absolument attirer, former et retenir le talent dans les grandes villes et dans les régions. Il faudra donc avoir des discussions sérieuses en vue de trouver une façon pour les provinces d'investir dans l'éducation, mais avec l'aide du fédéral. En effet, si on n'investit pas dans la formation et la rétention du talent à Montréal, au Québec et au Canada, on n'y arrivera jamais; on ne relèvera jamais les défis de nos ambitions.

[Traduction]

**M. Mark Holland:** Merci de votre réponse.

Je tiens seulement à signaler, parce que nous parlons des municipalités, qu'il faut aussi reconnaître l'autre aspect. Je pense que nous faisons beaucoup de bonnes choses. Nous devons les maintenir, mais comme vous le savez, il y a un aspect distinct et un débat qu'il faut amorcer avec les provinces pour ce qui est de permettre aux municipalités de devenir elles-mêmes leur propre palier d'administration. Chaque fois que l'on y fait référence — et je suis d'accord avec cela — nous devrions en être conscients; je sais que vous l'êtes.

Compte tenu du temps, je sais que vous avez bien hâte de communiquer une réponse, mais j'ai très peu de temps et j'ai quelques questions de plus.

Pour ce qui est de l'Université de Montréal et de la Faculté de médecine vétérinaire, j'ai une question très succincte. J'ai pensé que dans votre réponse à une question posée par le président, vous avez dit que vous aviez déjà reçu — peut-être que je vous ai mal compris — un soutien du gouvernement fédéral, par l'entremise d'Agriculture Canada. Pouvez-vous le confirmer? Quelle sorte de soutien avez-vous reçu?

[Français]

**M. Jean Sirois:** C'est exact.

[Traduction]

**M. Mark Holland:** De quel sorte de soutien il s'agissait.

[Français]

**M. Jean Sirois:** En fait, cela remonte, tel qu'indiqué dans ma présentation, au début des années 2000. À ce moment-là, un plan de redressement avait été établi, et nous avons reçu 35,5 millions de dollars du gouvernement fédéral. Je veux vous expliquer quel était le contexte.

Dans le cadre de ce plan de redressement, nous avons fait des demandes aux gouvernements provincial et fédéral. Le montant reçu du gouvernement provincial, la somme totale des subventions pour rehausser notre budget de fonctionnement universitaire facultaire et des infrastructures, a été de 41 millions de dollars. Le plan global était en fait de 100 millions de dollars, et nous estimions à l'époque, dans la mesure du calcul qui est habituellement fait auprès du fédéral et du provincial, que ce serait un partage de 60 p. 100 et 40 p. 100. Avec une retombée provinciale de 41 millions de dollars, nous anticipions que le fédéral nous appuierait à une hauteur de 60 millions de dollars.

Nous avons eu, dans les faits, 35 ou 36 millions de dollars. La différence de 24 millions de dollars est ce que nous cherchons toujours à obtenir pour compléter les travaux et l'achat des infrastructures que nous avons planifiées à l'époque. Il manque encore ce montant, qui est en fait le montant qui avait été calculé pour faire la mise à niveau des infrastructures. Nous recherchons toujours ce 24 millions de dollars pour nous rendre à terme.

Il y a maintenant six ans que nous avons un statut précaire et partiel. Il nous reste encore deux ans. Comme doyen, j'aimerais bien que nous soyons au rendez-vous la prochaine fois. Pendant toutes ces années, nous avons fait beaucoup de travail, ce qui représente un certain rattrapage à la Faculté de médecine vétérinaire francophone. Et pendant que nos collègues des universités anglophones font du développement, nous dépensons beaucoup d'énergie à les rattraper et à essayer de maintenir le même standard qu'eux. Nous espérons qu'avec l'appui du gouvernement, nous pourrions atteindre ce même standard et travailler, nous aussi, à notre développement.

• (1640)

[Traduction]

**M. Mark Holland:** J'ai une autre question, si vous le permettez; elle s'adresse à M. Broad.

Nous entendons parler d'un déficit d'infrastructure — je pense que vous l'avez mentionné aujourd'hui — et de la nécessité d'investir davantage. Nous avons des déficits que vous avez mentionnés — le chemin de fer, nos routes, nos ports, nos systèmes intermodaux. Si nous devons investir, où obtiendrions-nous le meilleur rendement pour ce qui est d'une plus grande mobilité des biens et des services?

C'est une question difficile, je le sais...

**M. Michael Broad:** Très difficile. Cela dépend de la personne à qui vous posez la question.

**M. Mark Holland:** Eh bien, c'est à vous que la pose.

**M. Michael Broad:** De notre point de vue, au début nous avons constaté un grand déficit dans l'infrastructure ferroviaire, mais nous pouvons comprendre qu'il s'agissait uniquement de la pointe du volume de marchandises provenant de l'Extrême-Orient, essentiellement. La quantité de produits manufacturés en Chine est énorme et cela a fait augmenter de façon incroyable le nombre d'importations. Je peux constater qu'ils avaient de la difficulté à traiter tout cela au début.

De toute évidence, il a fallu modifier beaucoup la façon dont le gens faisaient affaire. Au lieu de travailler de 9 à 17 heures, les gens devaient cueillir leurs marchandises en dehors des heures normales en raison des processus de gestion mis en place pour améliorer la capacité du système ferroviaire. Cela a donné des résultats dans une certaine mesure. C'est ce que nous pensions, que le plus gros investissement devait se faire là. Mais il y a aussi des investissements à faire dans l'accès aux ports, à l'infrastructure portuaire elle-même. Le port de Vancouver, par exemple, dit qu'il va doubler sa capacité d'ici à cinq ans. Ils font passer plus de marchandises américaines par le port de Vancouver. En ce moment, les marchandises américaines comptent pour 10 p. 100 de l'activité de ce port. Par exemple, les marchandises américaines comptent pour 50 p. 100 de l'activité du port de Montréal de sorte que si Vancouver veut atteindre ce pourcentage, il va falloir prendre de l'expansion assez rapidement.

Je ne sais pas si cela répond à votre question. Je pense que l'une des choses que fait l'initiative du Pacifique, c'est d'essayer de réunir les intervenants pour trouver exactement où améliorer l'infrastructure.

**Le président:** Merci, monsieur Holland.

Le prochain est M. Solberg, suivi de M. Bouchard.

**M. Monte Solberg (Medicine Hat, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à tous de vos exposés. C'est un ensemble très intéressant de défis que vous présentez au comité.

Je tiens à dire à M. McManus — pour ce que cela vaut — à quel point je suis sympathique à sa cause, et plusieurs d'entre nous d'ailleurs. Je pense que c'est une erreur d'avoir de l'impôt sur le capital, pour toutes les raisons évidentes. Lorsque le gouvernement décrète qu'il faut conserver des réserves de cette taille et qu'ensuite on vous punit par l'entremise du régime fiscal parce que vous les avez conservées, c'est illogique. Évidemment, en raison de votre situation particulière, cela ne fait qu'empirer les choses.

Je tiens à ce que vous sachiez que ceux d'entre nous au Parti conservateur qui sont au courant de ce problème y sont très sympathiques et nous allons faire ce que nous pouvons pour essayer de défendre ce point pour vous.

Mais je dois demander, lorsque vous avez parlé aux hauts fonctionnaires des Finances, qu'ont-ils dit? Comment justifient-ils de maintenir cela en place, compte tenu de vos explications?

**M. Raymond McManus:** Tout ce que je peux dire, c'est que nous avons fait des représentations auprès du BSIF et que nous avons expliqué notre situation. Ils la comprennent et ils disent nous appuyer, mais encore une fois ce n'est pas leur rôle. Ils sont sympathiques à notre cause. Ils ont dit que cet impôt ne s'adressait pas à l'origine à la Banque Laurentienne.

Nous avons fait des représentations auprès de Bob Hamilton, et il dit qu'ils étudient la situation et tout le reste. Nous faisons tout ce que nous pouvons. Une partie de la raison de notre présence ici aujourd'hui est que nous travaillons à cette question depuis plus d'un an. Comme vous pouvez le constater, tel que je l'ai dit plus tôt, nous avons ceci, et si on l'éliminait, nous nous approcherions des autres banques, d'après notre plan, dans trois ou quatre ans. C'est comme avoir un fonds commercial, si vous voulez le présenter ainsi.

Quoi qu'il en soit, nous avons fait tout ce que nous pouvions. C'est pour cette raison que nous sommes ici aujourd'hui, pour demander votre aide. Merci de vos commentaires. Je vous en suis reconnaissant.

• (1645)

**M. Monte Solberg:** Monsieur Broad, vous avez présenté une liste de souhaits assez longue. Je sais que nous approchons de Noël, mais nous devons en quelque sorte la simplifier. M. Holland a commencé à y faire allusion. Il y a plusieurs initiatives dont vous avez parlé qui seraient extrêmement coûteuses. Je reconnais qu'il s'agit d'un investissement, mais entre-temps vous devez avoir les fonds pour payer.

Quel serait le premier élément de votre liste? Qu'est-ce que vous voulez qui soit réalisé? Quels sont vos trois premiers projets?

**M. Michael Broad:** Je pense que le premier est de réunir les intervenants et de cerner les secteurs et l'infrastructure qu'il faut améliorer. Les ports, les chemins de fer et les camions sont interreliés et fonctionnent comme un système. Si un petit secteur tel que le camionnage — j'ai mentionné les problèmes concernant les camionneurs à Vancouver il n'y a pas longtemps — connaît des problèmes, tout le réseau est perturbé. Je pense donc que vous devez avoir l'apport de tous les intervenants.

En ce qui nous concerne, je suppose que nos navires transportent les marchandises ici et nous les laissons en quelque sorte dans les ports. Nous constatons qu'il y a des problèmes pour transporter ces marchandises jusqu'à leur destination.

Je sais qu'il s'agit d'une grosse liste de souhaits. Elle touche un peu à tout. Mais elle ne fait que signaler les secteurs que nous voyons. Je ne pense pas qu'il nous appartienne de déterminer lesquels sont les plus importants. Mais je pense qu'il est très important de réunir les intervenants.

**M. Monte Solberg:** Mais si le gouvernement va de l'avant et apporte des modifications et que vous n'êtes pas d'accord, vous ne serez pas très heureux.

**M. Michael Broad:** Non. C'est pour cela que je dis que le plus important est probablement de réunir les intervenants.

**M. Monte Solberg:** Merci.

Madame Hudon, je vous remercie d'avoir soulevé la question des gains en capital, mais je dois reconnaître que je suis un peu confus. Je pense que nous avons commencé à parler d'impôt sur le capital puis nous nous sommes retrouvés dans les gains en capital. Je voulais m'assurer que tout le monde avait l'heure juste. Mais il est intéressant que vous parliez de gains en capital. Ce n'est pas un point qui a été beaucoup mentionné. L'impôt sur les gains en capital est extrêmement préjudiciable...

**Mme Isabelle Hudon:** L'impôt sur le capital.

**M. Monte Solberg:** Très bien, cela rectifie la situation.

**Le président:** Pour vous épargner quelques conseils...

**M. Monte Solberg:** Au risque de me répéter, c'est très important et très préjudiciable. Plus particulièrement, vous avez un très bon exemple à Montréal, en la Banque Laurentienne, à qui cela cause beaucoup de tort. Ce n'est pas la seule banque par contre.

Pour ce qui est des passages frontaliers, je me suis rendu au Vermont le printemps dernier. Je ne sais pas si c'est de ce poste frontalier que vous parliez. En fait, je suis revenu par un autre poste et je ne sais pas lequel. Vous avez mentionné Lacolle? Où est-ce?

**Mme Isabelle Hudon:** C'est à environ 15 minutes d'ici. Je ne sais pas à quel endroit vous avez passé la frontière.

**M. Monte Solberg:** Tout ce que je sais, c'est que l'infrastructure jusqu'au Vermont en passant par St-Alban était très mauvaise. La route était incroyablement mauvaise. Je n'ai aucune idée de l'importance de cette artère pour ce qui est du transport de marchandises vers les États-Unis, mais ce n'était sûrement pas une artère importante en raison de son mauvais état.

Je tiens tout simplement à dire que je suis sympathique à votre position, si cela est représentatif de la situation. Mais la route était passablement mauvaise et j'en étais choqué en fait.

**Mme Isabelle Hudon:** Si vous avez vécu cette expérience et eu cette réaction, vous avez traversé à Lacolle, parce que lorsque nous sommes du côté des États-Unis, c'est très moderne. Les États-Unis ont annoncé un investissement de 300 millions de dollars. De notre côté, c'est deux voies, et pas encore partout.

Nous allons nous rendre à Lacolle.

**M. Monte Solberg:** Je vais conduire.

**Le président:** Nous avons deux importants postes frontaliers tout près de Montréal. Que vous vouliez vous rendre au Vermont ou dans l'État de New York, les deux passages sont en piteux état.

**M. Monte Solberg:** J'ai traversé au Vermont et je suis revenu par l'État de New York. J'ai traversé le lac Champlain pour revenir. Quoi

qu'il en soit, c'était surprenant compte tenu de l'importance évidente de Montréal pour l'économie.

● (1650)

**Le président:** Merci, monsieur Solberg.

[Français]

Monsieur Bouchard.

**M. Robert Bouchard (Chicoutimi—Le Fjord, BQ):** Merci, monsieur le président.

Merci également à vous tous.

Ma première question s'adresse aux représentants de la Fédération maritime du Canada. Vous avez dit que le Fonds canadien pour l'infrastructure stratégique englobe des projets d'infrastructures maritimes. Connaissez-vous des projets intéressants qui n'ont pas été acceptés? Dans l'affirmative, croyez-vous qu'ils auraient été acceptés s'il y avait eu un changement dans le programme?

**M. Michael Broad:** Non.

**M. Robert Bouchard:** Il y en a un dans mon comté.

**M. Michael Broad:** Quel est-il?

**M. Robert Bouchard:** C'est un terminal pétrolier au terminal de Grande-Anse du port Saguenay situé à La Baie. J'ai fait des représentations auprès du gouvernement fédéral pour savoir s'il y avait un programme pour venir en aide ou subventionner un tel projet. Il n'y a pas de programme. En fait, il nous manque le quart du financement. Le financement est trouvé par les partenaires, y compris le gouvernement du Québec.

Ma deuxième question s'adresse à Mme Hudon, de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

Vous nous avez dit que le Canada, en tant que membre du G7, ne possédait pas de mesures directes d'investissement à l'étranger. Vous avez dit également que les PME n'avaient pas les outils d'investissement à l'étranger.

Avez-vous une idée de quelle façon devraient s'articuler de telles mesures pour favoriser l'investissement à l'étranger?

**Mme Isabelle Hudon:** Dans ma présentation, j'ai dit que le Canada est le seul pays membre du G7 qui n'a pas de fonds pour appuyer les investissements directs à l'étranger. Ces fonds peuvent prendre différentes formes. L'une des formes intéressantes se trouve en Suède et en France. Il s'agit d'un investissement initial de la part du gouvernement, qui dépose 10 ou 20 millions de dollars dans un fonds pour une période de 10 ans. Un groupe gère ce fonds avec l'entreprise privée et offre des outils financiers à haut risque, mais à bas taux d'intérêt, particulièrement aux PME, afin de leur permettre d'être un peu plus présentes dans les marchés internationaux. Souvent, les banques sont partenaires.

Alors, l'année dernière, lorsqu'on a fait l'étude sur la dynamique des investissements directs à l'étranger, on s'est aperçu que les banques offraient des programmes pour les aider à s'installer dans les marchés internationaux. Par contre, le taux d'intérêt est très élevé, ce qui comporte trop de risques, principalement pour les PME.

Donc, le Canada est le seul pays du G7 à ne pas avoir de fonds à l'appui des investissements directs à l'étranger.

**M. Robert Bouchard:** J'ai manqué une partie de votre intervention, mais j'ai quand même noté que vous demandiez un traitement plus équitable pour la Banque Laurentienne. Depuis combien d'années réclamez-vous cela?

**M. Raymond McManus:** Depuis 2000.

**M. Robert Bouchard:** C'est la cinquième demande que vous soumettez à cet égard.

**M. Raymond McManus:** D'après nos dossiers, notre première représentation remonte à 2000. Nous avons fait valoir que ce traitement n'était pas équitable. Je peux vous dire qu'au cours des années suivantes, particulièrement au cours des deux dernières années, nous avons accéléré nos représentations. En effet, notre situation s'était encore détériorée.

**M. Yvan Loubier:** Le ministère des Finances a-t-il bien reçu votre demande? J'imagine que les choses s'améliorent chaque année.

**M. Raymond McManus:** Je dois bien peser mes mots avant de répondre. Disons qu'ils sont aussi sympathiques que peuvent l'être les gens de ce ministère.

**M. Yvan Loubier:** N'abandonnez pas vos démarches, monsieur McManus. Elles aboutiront un jour, j'en suis certain.

•(1655)

**M. Raymond McManus:** Nous n'abandonnerons pas.

**Le président:** Merci, monsieur Bouchard.

Monsieur McManus, je ne sais pas quel genre de recommandation nous pourrions faire. Je crois que la Loi sur les banques sera révisée l'an prochain. Pourrions-nous faire une recommandation à cette occasion?

**M. Raymond McManus:** Pour ma part, je crois que cette recommandation pourrait faire partie du budget ou encore prendre la forme d'une intervention spéciale. Comme je l'ai mentionné, ce montant n'a subi aucun ajustement depuis 1988, même pas pour tenir compte de l'inflation.

Notre recommandation vise vraiment à protéger le gouvernement en matière de coûts. Si la Banque Laurentienne devenait beaucoup plus rentable, ce ne serait pas un problème, même pour nous. Nous avons vérifié auprès du [Note de la rédaction: inaudible]. Comme nous l'avons précisé dans notre dossier, les compagnies d'assurances ne seraient pas touchées. Nous avons essayé de trouver une solution. Lorsque nous avons rencontré des représentants du ministère des Finances, on nous a demandé ce que nous proposons. Nous avons tenté de proposer une solution qui, à notre avis, serait simple à appliquer.

**Le président:** S'agit-il d'un amendement à une loi déjà en vigueur? En fait, je pense que c'est plus compliqué.

**M. Raymond McManus:** D'après ce que je comprends — mais je ne suis pas expert en la matière —, cela pourrait ressembler à la réduction de la *Part 1 Tax*. On pourrait inclure cela dans le budget.

M. Loubier pourrait peut-être m'aider un peu.

**Le président:** M. Loubier n'est pas fiscaliste; il est économiste.

**M. Yvan Loubier:** Au fait, monsieur le président, un économiste, c'est beaucoup plus.

**M. Raymond McManus:** Selon les derniers commentaires dont on m'a fait part, cela pourrait former une partie du budget.

**Le président:** Nous allons examiner la question. Merci, monsieur McManus.

Avant de remercier tous les participants, j'aimerais poser une question à Mme Hudon.

Comment vont les choses pour les membres de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain sur la scène commerciale? Vous avez parlé des pressions intenses et de la concurrence

auxquelles donnent lieu la mondialisation. Je sais que les secteurs de l'aéronautique, du textile et du vêtement occupent une place importante à Montréal.

**Mme Isabelle Hudon:** Il n'y a pas de problème de ce côté.

**Le président:** Quelle est leur plus grande crainte?

**Mme Isabelle Hudon:** Selon l'écho que j'en ai eu, les entreprises du textile seraient les premières à craindre les effets de la mondialisation. Ici, je fais la distinction entre ce secteur et celui du vêtement. Il s'agit donc d'abord et avant tout de l'industrie manufacturière, en raison de l'arrivée de la Chine et de l'Inde dans ce secteur. Ce sont les entreprises qui nous font part du plus grand nombre de difficultés et d'obstacles. L'aéronautique, pour sa part, jouit d'une toute autre dynamique. C'est une industrie beaucoup plus moderne, qui s'adapte mieux à la situation.

**Le président:** Nos petites entreprises sont-elles moins compétitives à cause de la baisse du dollar américain?

**Mme Isabelle Hudon:** Évidemment, la hausse de notre dollar a changé la situation, mais on s'adapte à cela. C'est le secteur manufacturier, le milieu du tissu qui, avec la présence de l'Inde et de la Chine, se trouve dans une situation beaucoup plus critique.

**Le président:** À l'échelle montréalaise, perd-on des compagnies? Vont-elles s'établir ailleurs au Québec ou au Canada ou encore en Chine? Y a-t-il un mouvement particulier notable?

**Mme Isabelle Hudon:** S'il y a un mouvement, il n'est pas nécessairement vers les régions ou ailleurs au Canada, mais vers l'étranger. La raison pour laquelle on s'est intéressé à un fonds d'investissements directs à l'étranger, c'est qu'on voit un intérêt grandissant, surtout de la part des PME, à s'installer à l'étranger sans y déménager leurs opérations. Les PME éprouvent un sentiment d'urgence d'aller voir ce qui se fait ailleurs dans le monde. Elles veulent s'installer ailleurs, mais elles ne veulent pas quitter Montréal. On ne voit pas de mouvement, ni vers les régions ni ailleurs au Canada, mais on voit une tendance très forte à vouloir s'installer ailleurs dans le monde, surtout en Chine, au Brésil et en Inde.

•(1700)

**Le président:** Ce fonds donnerait de l'argent aux PME pour s'établir à l'extérieur...

**Mme Isabelle Hudon:** Il s'agit de financement pour s'installer à l'extérieur du pays ou investir dans des projets en partenariat avec d'autres pays. Au cours des 10 dernières années, une tendance nette s'est dessinée: lorsqu'une entreprise qui exporte déjà s'installe à l'étranger, le niveau de ses exportations connaît une forte croissance. Des chiffres démontrent aussi qu'il n'y a pas de migration d'emplois du Canada, du Québec ou de Montréal vers ces pays, mais que cela génère plutôt des capitaux et de nouveaux emplois. Par contre, il est certain que la main-d'oeuvre et tout le front manufacturier est à coût moindre, par exemple en Chine et en Inde. C'est incontournable.

Il est impossible de se battre contre cela. Cependant, il est possible de fabriquer une partie de ses produits là-bas et de conserver ici les emplois de haut calibre. Un investissement direct à l'étranger pourrait soutenir cette expansion.

**Le président:** Le nouveau document intitulé *Pour un Québec lucide* aura-t-il un impact sur les membres de la Chambre de commerce? A-t-il provoqué des réactions?

**Mme Isabelle Hudon:** Le document a été reçu par les membres de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain comme il a été reçu par la population québécoise et canadienne. Je vais vous parler de la réaction québécoise; vous pourrez me parler de la réaction canadienne. Ce document a été bien reçu pour une seule et bonne raison: les choses y sont dites simplement et franchement. Ce qui est apprécié, c'est qu'il ouvre un débat de société et propose un modèle à faire ou à refaire.

**Le président:** Merci, madame Hudon.

Merci à tous les témoins. C'était fort intéressant.

[Traduction]

Comme ils le disent, nous gardons toujours le meilleur pour la fin.

[Français]

Merci à tous ceux qui ont travaillé pour que tout cela fonctionne.

Notre prochaine réunion se tiendra à Toronto.

La séance est levée.

---









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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :  
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:  
<http://www.parl.gc.ca>**

---

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

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