



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des finances

FINA • NUMÉRO 090 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 6 octobre 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 jeudi 6 octobre 2005

•(1115)

[Traduction]

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

[Français]

Merci de nous avoir soumis vos mémoires et de vous être déplacés pour livrer votre témoignage. Nous apprécions votre travail.

D'habitude, nous accordons aux témoins une période de sept ou dix minutes. Nous vous demandons, dans la mesure du possible, de respecter ces limites de temps, de façon à ce que les membres puissent poser des questions.

Conformément à l'article 83.1 du Règlement, la réunion d'aujourd'hui porte sur les consultations prébudgétaires de 2005. Nous allons sans plus tarder passer à M. Koskie.

[Traduction]

M. Raymond Koskie (consultant, Fraternité internationale des ouvriers en électricité - Local 353): Monsieur le président, notre exposé sera présenté par Joseph Fashion.

Le président: C'est très bien, je vous remercie.

Monsieur Fashion et monsieur Koskie, je crois que vous représentez plus d'un groupe. Permettez-moi de préciser, pour le compte rendu, que vous représentez en fait la section locale 128 de la Boilermakers Union, la Fraternité internationale des ouvriers en électricité – Construction Council of Ontario, la section locale 353 de la Fraternité internationale des ouvriers en électricité, l'Ontario Pipe Trades Council et le Provincial Building and Construction Trades Council of Ontario. Est-ce exact?

Je vous remercie.

M. Joseph Fashion (directeur de commerce, Fraternité internationale des ouvriers en électricité - Local 353): Merci, monsieur le président, et merci aux membres du comité de nous accueillir ce matin.

Je représente ici 100 000 travailleurs du bâtiment de l'Ontario et 70 000 électriciens et apprentis de toutes les régions du Canada. Je suis le directeur des affaires syndicales, à Toronto, de la Fraternité internationale des ouvriers en électricité, qui compte 7 000 membres. Nous avons 8 000 autres membres. Encore une fois, je fais partie du conseil exécutif international, ce qui signifie que je parle au nom des électriciens et apprentis de tout le pays.

Nous sommes ici pour vous parler des moyens de favoriser la productivité. La question que nous voulons aborder aujourd'hui concerne la mobilité des travailleurs et la déduction de certains frais de déplacement et de séjour. Le problème, c'est que l'emploi dans l'industrie de la construction est tel que les travailleurs mis à pied sont ordinairement obligés de se déplacer hors de la zone métropolitaine où ils résident pour chercher un nouvel emploi temporaire. Toutefois, ils ne peuvent pas déduire de leur revenu les

frais de déplacement et de séjour raisonnables qu'ils engagent pour obtenir un tel emploi temporaire. Ils doivent en même temps continuer à garder leur domicile principal, ce qui leur impose un double fardeau financier.

Les employés qui travaillent dans un site éloigné ou spécial à la demande de leur employeur peuvent bénéficier d'un allègement fiscal limité, en ce sens que les indemnités de voyage qu'ils touchent ne sont pas ajoutées à leur revenu imposable. Toutefois, les travailleurs qui cherchent un nouvel emploi n'ont pas droit à cet allègement.

Un changement serait utile. Il contribuerait à réduire la pénurie de travailleurs qualifiés en faisant baisser les frais de déplacement et de séjour que doivent assumer les travailleurs pour prendre un emploi hors de leur zone de résidence. Il réduirait également le nombre de travailleurs qualifiés en chômage partout au Canada. Le refus de ces déductions nuit aux travailleurs et à un effet négatif sur le programme d'assurance-emploi et sur l'économie canadienne. Sans cet allègement fiscal, les travailleurs doivent assumer des frais de déplacement et de séjour élevés ou alors refuser le travail et toucher des prestations d'assurance-emploi.

Le cycle d'emploi dans l'industrie de la construction a tendance à varier d'une région à l'autre. C'est sur cette base que s'appuient les politiques qui encouragent les mouvements temporaires de la main-d'œuvre entre régions. L'absence de tels mouvements aurait deux effets pervers. Premièrement, des pénuries de main-d'œuvre se produiraient dans certaines régions tandis que le chômage augmenterait dans d'autres. Deuxièmement, le chômage incite les apprentis qui n'ont pas terminé leur formation à quitter le métier, ce qui représente un gaspillage des fonds investis dans la formation et réduit le bassin de main-d'œuvre qualifiée dont la région aura besoin à l'avenir. De plus, de nombreux travailleurs qualifiés sont incités à quitter leur métier pour trouver un emploi plus stable. Cela se soldera donc par une baisse de productivité des travailleurs, qui ne profitera à personne.

D'après les estimations tirées de l'Enquête sur la population active, il y avait en 2002 un peu plus de 600 000 salariés dans le secteur de la construction. Il est curieux de penser que si ces travailleurs avaient été autonomes, comme certains d'entre eux le sont, ils auraient pu déduire de leur revenu beaucoup de ces frais. Il ne faut pas oublier qu'en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, les employés des entreprises de transport bénéficient déjà de déductions pour les repas et l'hébergement. De même, les artistes de spectacle ont le droit de déduire des dépenses jusqu'à concurrence de 1 000 \$. Par conséquent, l'équité fiscale exige de remédier à cette inégalité.

La solution consiste à modifier la Loi de l'impôt sur le revenu pour permettre aux travailleurs de la construction de déduire les frais engagés lorsqu'ils acceptent un travail temporaire loin de chez eux, sous réserve des conditions et limites qui s'appliquent à l'exemption pour site spécial prévue dans la Loi. Sur le plan des coûts et avantages pour le pays, cette déduction assurerait au Trésor des rentrées nettes estimatives d'environ 95 millions de dollars.

• (1120)

Ce montant tient compte de la dépense fiscale découlant de la déduction, qui est d'environ 71 millions de dollars, dont il faut déduire les prestations d'assurance-emploi économisées, soit 80 millions de dollars, et l'impôt sur le revenu supplémentaire généré, qui serait d'environ 85 millions de dollars. Ces chiffres sont assez conservateurs. En fait, les économies pour le trésor public pourraient atteindre 300 millions de dollars.

La seconde question que je voudrais aborder ce matin est celle de la formation professionnelle dans l'industrie de la construction et de l'augmentation de la productivité grâce à l'investissement dans le capital humain.

En choisissant les thèmes prébudgétaires, le comité a montré qu'il comprenait combien il est important d'investir dans le capital humain grâce à des investissements dans l'éducation et la formation professionnelle, de façon à rendre notre main-d'œuvre plus productive et mieux adaptée à l'innovation technologique. L'OCDE a confirmé que le renforcement des compétences de personnes déjà qualifiées est la plus grande contribution que l'on puisse faire à la croissance du capital humain.

Les deux recommandations que je résume ici s'alignent sur l'objectif du gouvernement. La première concerne le financement gouvernemental direct des initiatives de fonds de fiducie pour la formation, ou FFF. À cet égard, les besoins de l'industrie de la construction en matière de formation professionnelle et d'adaptation de la main-d'œuvre sont uniques sous de nombreux aspects. Les employeurs et les employés du secteur de la construction ont mis en place d'importantes infrastructures leur permettant de gérer leurs propres besoins en formation, comme le perfectionnement de la main-d'œuvre existante, les programmes d'apprentissage et les programmes établis à l'intention des nouveaux venus. Les employeurs et les syndicats parrainent conjointement ces besoins de formation en mettant sur pied des fonds de fiducie de formation. C'est là un concept qui fonctionne bien depuis au moins 30 ans.

Le problème, c'est qu'à part le financement offert par l'intermédiaire du nouveau Fonds d'infrastructure des centres de formation, le gouvernement fédéral n'offre pas de financement direct aux FFF pour la formation proprement dite. Seuls les chômeurs ont droit aux allocations de formation versées par l'assurance-emploi. En règle générale, les FFF n'ont pas accès au financement de la formation pour le compte de travailleurs qualifiés ou d'autres ouvriers de la construction en chômage, comme c'était le cas il y a quelques années. Le financement du perfectionnement est actuellement réservé aux candidats à l'assurance-emploi qui y sont admissibles, le FFF n'y ayant pas directement accès. Un nombre considérable de gens de métier se voient ainsi privés de ce type de formation.

La solution consiste pour le gouvernement fédéral à fournir un financement direct aux FFF, avec le consentement des provinces, en offrant un montant équivalant aux frais de formation engagés par les FFF, comme dans le cas de la formule de financement du Fonds d'infrastructure des centres de formation. Cela permettrait d'accroître le perfectionnement que nécessite l'évolution de la technologie.

La période d'attente de deux semaines de l'assurance-emploi ainsi que les conditions d'admissibilité à la formation constituent un problème. Pendant la période d'attente, aucune prestation d'assurance-emploi n'est versée. En même temps, les travailleurs sont dissuadés d'entreprendre une formation de perfectionnement pendant cette période parce que cela les empêche d'être disponibles et de chercher activement un emploi. Ce principe est probablement justifié dans d'autres industries, mais il doit être modifié dans le cas de la construction, où les affectations sont gérées sur la base d'une liste d'attente, en fonction des besoins. Les travailleurs de la construction qui participent à des séances de formation offertes par un FFF au cours de la période d'attente de deux semaines ne devraient pas être pénalisés.

La solution consiste à assouplir les règles d'attente de l'assurance-emploi afin de tenir compte des conditions propres à l'industrie de la construction et de l'importance qu'il y a à encourager plutôt qu'à décourager le perfectionnement. Là où les affectations sont gérées sur la base d'une liste d'attente, les travailleurs qui figurent sur la liste des sans-emploi devraient être autorisés à s'inscrire à un programme de perfectionnement d'un FFF au cours de la période d'attente de deux semaines sans compromettre leur droit futur aux prestations d'assurance-emploi. Cette solution ne coûterait rien au gouvernement.

Je vous remercie de votre attention.

• (1125)

Le président: Merci, monsieur Fashion.

Le groupe suivant sur la liste est la section locale 279 du Syndicat uni du transport. À vous, madame Ahee.

Mme Donna-Lynn Ahee (secrétaire-trésorier, Amalgamated Transit Union - Local 279): Je vous remercie.

Je m'appelle Donna-Lynn Ahee. Je suis chauffeur d'autobus à OC Transpo et secrétaire-trésorière de la section locale 279 du Syndicat uni du transport, à Ottawa. J'ai été antérieurement gestionnaire de projet d'un groupe de travail national chargé de favoriser les titres de transport exonérés fournis par l'employeur, initiative que nous désignons par le sigle TTEI.

Nous connaissons de sérieux problèmes environnementaux, économiques et de santé qu'il est possible d'atténuer en accroissant le recours aux transports en commun. Le gouvernement fédéral n'a pas encore pris de mesures pour honorer ses obligations internationales aux termes de l'Accord de Kyoto en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Nos gouvernements provinciaux doivent assumer le coût des services de santé fournis lorsque les gens sont atteints de maladies causées par la pollution. Et nos administrations locales se débattent constamment pour répondre aux besoins toujours plus grands d'extension et d'entretien de l'infrastructure des transports. Le financement d'augmentations illimitées et l'utilisation de véhicules automobiles pour un seul occupant ne peuvent pas durer. Pourtant, les Canadiens ne sont presque pas encouragés à utiliser le transport en commun.

Je voudrais parler aujourd'hui du projet de TTEI, initiative fiscale visant à augmenter le recours au transport en commun, qui pourrait jouer un grand rôle dans la solution de ces problèmes. À l'heure actuelle, aussi bien le stationnement que les titres de transport fournis par l'employeur sont considérés comme un revenu imposable dans notre régime fiscal. Toutefois, les exemptions prévues dans ce régime permettent à la plupart des employeurs d'offrir du stationnement gratuit ou subventionné à leurs employés en franchise d'impôt. Les enquêtes montrent que le stationnement gratuit ou subventionné constitue un avantage social très courant fourni aux employés, un avantage qui est en fait offert à quelque 80 p. 100 des automobilistes qui font la navette pour aller au travail. Par contre, les titres de transport fournis par l'employeur sont quasi inexistant. Pour rendre les règles du jeu plus équitables, il suffirait d'encourager les employeurs à offrir ces titres. Cela peut se faire au moyen d'une exemption qui encouragerait financièrement les employeurs à prendre cette initiative. Les travailleurs non motorisés recevraient alors un avantage équitable, tandis que les automobilistes seraient encouragés à adopter un mode de transport dont le coût social est moindre.

Dans d'autres pays, les TTEI se sont révélés très efficaces comme moyen fiscal de favoriser l'utilisation du transport en commun. Une étude réalisée par le General Accounting Office des États-Unis a montré que le nombre d'utilisateurs du transport en commun pouvait augmenter de 25 p. 100 parmi les travailleurs qui se voyaient offrir par leur employeur une contribution mensuelle minimale de 21 \$ au coût d'une carte d'abonnement. À San Francisco, le nombre d'employés utilisant le transport en commun a augmenté de 31 p. 100, ce qui a réduit l'utilisation du réseau routier d'un volume estimatif de 17 millions de véhicules-milles, représentant 61 tonnes de polluants, et a augmenté de 1,6 million de dollars les recettes du transport en commun. En accordant aux Canadiens un stimulant fiscal du même ordre, on aiderait les réseaux canadiens de transport en commun à maintenir et à augmenter leur clientèle.

Les utilisateurs du transport en commun jouent un rôle essentiel dans le maintien de la santé et de la productivité de nos collectivités. L'augmentation de leur nombre réduit l'encombrement de la circulation, le besoin d'agrandir l'infrastructure routière, le nombre d'accidents, le smog que nos enfants respirent, les coûts de santé liés à la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, qui sont liées au changement climatique et au réchauffement de la planète. L'augmentation de la clientèle du transport en commun contribue en outre à renforcer sa capacité de répondre efficacement aux besoins de la population, en assurant à tous les membres de la société l'accès aux biens, aux services, aux loisirs, à l'éducation et aux occasions d'emploi.

D'un point de vue fédéral, la réduction des émissions de gaz à effet de serre devient rapidement un objectif prioritaire tandis que le Canada essaie de respecter ses engagements en vertu du Protocole de Kyoto. Si nous n'atteignons pas notre objectif, nous aurons à souffrir des conséquences qui iront au-delà des répercussions environnementales du réchauffement de la planète. Le Canada devra rattraper la différence, à laquelle s'ajoutera une pénalité de 30 p. 100, au cours de la deuxième période d'engagement. De plus nous n'aurons plus la possibilité de vendre nos crédits dans le cadre du programme d'échange de droits d'émission. Une étude réalisée pour le compte du gouvernement fédéral par le Groupe IBI, dans le cadre des travaux de la table des transports du Processus national sur le changement climatique du Canada, prédit qu'un tel stimulant fiscal réduirait le recours à l'automobile pour le transport entre le domicile et le travail de 2,4 à 7,5 p. 100 et les émissions correspondantes de

gaz à effet de serre, de 1,6 à 4,8 p. 100, selon le genre de mesures législatives adoptées.

En 1999, la Chambre des communes, ayant examiné ce stimulant fiscal, a voté par une écrasante majorité – 240 voix contre 25 – en faveur de la motion 360 présentée par le député néo-démocrate Nelson Riis, qui visait à exonérer les prestations de transport offertes par les employeurs. Au cours du débat, tous les partis avaient reconnu les avantages économiques, environnementaux et de santé du transport en commun.

D'un point de vue provincial, la réduction des coûts de santé attribuables aux transports permettrait de libérer des fonds pour répondre à d'autres grandes priorités du système de santé. Cette année, en Ontario, nous dépenserons plus de 500 millions de dollars pour traiter les maladies liées à la pollution. Les autres coûts attribuables à la perte de productivité et au temps des soignants dépasseront les 370 millions de dollars. Si nous ne faisons rien, si nous laissons les problèmes d'encombrement de la circulation s'intensifier au rythme actuel, les coûts atteindront 700 millions de dollars pour la santé et 467 millions de dollars pour les pertes de productivité au cours des 20 prochaines années.

● (1130)

Lors des Jeux olympiques d'Atlanta, en 1996, les autorités ont réussi à réduire le nombre de voitures de 23 p. 100 pendant la période de pointe du matin en améliorant le transport en commun et en faisant une commercialisation active de ces améliorations et d'autres choix ne faisant pas appel à la voiture privée. La réduction de la circulation a permis de faire baisser de 28 p. 100 la concentration des polluants qui provoquent le smog. Il y a également lieu de noter qu'il y a eu 42 p. 100 de moins de crises aiguës d'asthme à Atlanta pendant les Jeux olympiques. Cela s'est produit en dépit d'une augmentation de plus d'un million de la population de la ville.

À Montréal, la journée sans voitures organisée en 2003 a été un succès. Les émissions d'oxyde de carbone et d'oxydes d'azote ont baissé de 80 p. 100 dans la région. En 2004, on a noté que la pollution par le bruit était tombée des 80,5 décibels habituels à 50 décibels pendant les Jeux.

La mise en œuvre des TTEI peut nous aider à maintenir ces succès pendant toute l'année.

D'un point de vue régional ou local, les municipalités demandent cette mesure de soutien depuis une dizaine d'années. L'Association des transports du Canada, la Fédération canadienne des municipalités et les planificateurs des transports ont tous insisté sur le fait que ce changement de la politique fiscale est essentiel à une bonne gestion de la demande de transport. D'après les études réalisées, les stratégies de gestion de la demande seront d'environ 20 p. 100 moins efficaces sans cet allègement fiscal. L'ancienne municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, aujourd'hui Ville d'Ottawa, a estimé qu'elle pouvait économiser plus de 460 millions de dollars si elle atteignait l'objectif fixé dans son plan d'ensemble des transports, c'est-à-dire si elle réussissait à convaincre 5 p. 100 des automobilistes d'adopter plutôt le transport en commun d'ici 2010.

L'un des aspects les plus passionnants de cette proposition de modification de la Loi de l'impôt sur le revenu est que les TTEI doivent engendrer des économies d'impôt. D'après le rapport du Groupe IBI, l'initiative TTEI coûterait environ 430 \$ à 940 \$ par tonne de réduction des gaz à effet de serre, avec une économie nette pour le contribuable d'environ 2 900 \$ par tonne de réduction des gaz à effet de serre, selon le genre de mesures législatives adoptées. Différents facteurs, dont certains peuvent être contrôlés par ces mesures législatives, influeraient sur le coût de l'initiative, notamment les taux d'imposition, les taux d'activité, la valeur maximale de l'avantage exonéré et la possibilité pour l'employeur et l'employé d'échanger les économies d'impôt.

Par exemple, en commençant comme l'ont fait les États-Unis, avec un avantage exonéré limité à 21 \$ par mois, nous pourrions nous attendre à une augmentation de 25 p. 100 de la clientèle du transport en commun, même si le taux de participation des employeurs est très petit, et à une réduction des recettes fiscales estimée à environ 670 000 \$ dans la première année, qui passerait à environ 3,35 millions de dollars dans la dixième année. Avec un régime législatif plus souple, cependant, sans limitation de l'avantage exonéré, le taux de participation des employeurs passerait à environ 10 p. 100 dans la première année et à un maximum de 60 p. 100 dans la dixième année, l'augmentation correspondante de la clientèle du transport en commun étant évaluée, sans optimisme exagéré, à 50 p. 100. Dans ce cas, les recettes fiscales diminueraient de 20 millions de dollars dans la première année et de 120 millions de dollars dans la dixième année.

Aucune de ces estimations des coûts ne tient cependant compte du rapport du Groupe IBI, qui calcule en outre les économies attribuables à la diminution des besoins en matière d'infrastructure routière, de stationnement et d'encombrement de la circulation. Il y a lieu de noter aussi que ces chiffres ne représentent pas des coûts réels à consacrer au programme: il s'agit plutôt d'une diminution des impôts perçus, qui se traduira par un plus grand revenu disponible pour les employeurs et les employés participants, lesquels consacreront probablement cet argent à d'autres articles imposables.

Cette initiative a bénéficié dans le passé de l'appui des Chambres de commerce de Toronto, d'Ottawa et de Saskatoon. Les dirigeants du monde des affaires comprennent qu'il est beaucoup moins coûteux pour un employeur d'augmenter un avantage non imposable que d'offrir un plus grand revenu imposable pour attirer de nouveaux employés et les garder. De plus, si les employeurs peuvent augmenter les effectifs sans augmentation proportionnelle des places de stationnement achetées ou louées, les économies correspondantes en immobilisations peuvent les rendre plus productifs.

En conclusion, je voudrais citer un passage tiré du site Web du gouvernement du Canada sur le Nouveau Pacte pour les villes:

Les municipalités qui réduisent leurs émissions en bonifiant leur réseau de transport en commun produisent de multiples avantages, qu'il s'agisse de l'assainissement de l'air, de la réduction de la congestion routière ou de l'amélioration de la qualité de vie dans les villes. Les entreprises internationales qui choisissent de s'implanter au Canada évoquent couramment la qualité de vie de leurs salariés comme l'un des principaux facteurs dont elles tiennent compte pour choisir un lieu d'investissement.

Je voudrais remercier le président et les membres du Comité des finances de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à eux aujourd'hui.

• (1135)

Le président: Merci, madame Ahee.

J'ai une petite question à vous poser. À la page 4 de votre mémoire, vous présentez quelques chiffres. Je voudrais simplement savoir de quelle façon vous avez calculé l'avantage de 21 \$ par mois.

Vous parlez d'un faible taux de participation des employeurs, mais vous prévoyez... Je ne suis pas sûr.

Mme Donna-Lynn Ahee: Les 21 \$ par mois correspondent au montant exonéré avec lequel les États-Unis ont commencé. Je ne propose pas vraiment d'adopter le même niveau au Canada, mais, lorsque les Américains ont modifié pour la première fois leur loi de l'impôt sur le revenu, ils ont commencé à ce niveau peu élevé pour déterminer quels seraient les résultats. Ce chiffre a été adopté arbitrairement. Les États-Unis sont maintenant passés à un avantage exonéré de plus de 100 \$.

Le président: J'ai quand même des difficultés... J'aimerais savoir de quelle façon vous avez calculé la diminution de recettes de 670 000 \$. Qui aurait cette diminution?

Mme Donna-Lynn Ahee: Il s'agit d'une diminution des impôts fédéraux.

Le président: Cette diminution découlerait donc d'un avantage exonéré de 20 \$ par personne et par mois?

Mme Donna-Lynn Ahee: C'est exact. Pour obtenir ce chiffre, on multiplie l'avantage exonéré par 12 mois, par le taux d'imposition et par le nombre de participants.

Le président: Je vous remercie.

C'est maintenant au tour de M. Lee, de l'Association internationale des pompiers.

M. Jim Lee (adjoint au président général, Opérations canadiennes, Association internationale des pompiers): Merci beaucoup, monsieur le président.

Une fois de plus, nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion de présenter au comité notre point de vue au nom des pompiers professionnels du Canada. Vous savez, j'ai été pompier à temps plein à Toronto pendant plus de 30 ans. Je connais donc intimement les deux questions dont je veux vous entretenir aujourd'hui.

Je sais que tous les membres du comité ont reçu notre mémoire et qu'ils connaissent sans doute notre position au sujet de ces deux questions. La première concerne l'établissement d'un fonds national d'indemnisation des agents de la sécurité publique. La seconde, c'est la nécessité d'un financement fédéral des programmes de formation des pompiers et des autres premiers intervenants en cas d'incidents mettant en cause des produits dangereux ou des actes de terrorisme chimique, biologique, radiologique et nucléaire.

Je n'aborderai pas les détails présentés dans le mémoire. Je voudrais simplement mettre l'accent sur certains faits, en commençant par le fonds d'indemnisation des ASP. Nous vous exhortons à recommander au ministre des Finances d'affecter immédiatement les crédits nécessaires pour que le gouvernement fédéral établisse un fonds d'indemnisation des ASP du Canada. Ce fonds viserait les pompiers et d'autres professions reconnues de la sécurité publique, comme les agents de police.

Comme point de départ, nous proposons de verser une indemnité forfaitaire de 300 000 \$ à la famille de l'agent décédé. On peut penser que c'est un gros montant à donner à la veuve et aux enfants des pompiers, mais nous vous demandons de tenir compte du fait suivant: en 2000, l'âge moyen d'un pompier professionnel tué dans l'exercice de ses fonctions en Amérique du Nord était de 43 ans. Si ce pompier avait travaillé jusqu'à 60 ans, avec un salaire moyen, sa famille aurait profité pendant ces 17 ans d'un salaire de 1,1 million de dollars.

On nous demande constamment pourquoi il incombe au gouvernement fédéral de régler ce problème. Pendant des années, nous avons été confrontés à cet égard à des arguments relatifs aux champs de compétence. Avec tout notre respect, nous ne pouvons que rejeter ces arguments. Aucune raison juridique n'empêche le gouvernement d'établir un tel fonds.

Pourquoi le gouvernement devrait-il agir dans ce dossier? À peine quelques-uns de nos syndicats locaux ont réussi à négocier avec les employeurs des prestations décentes en cas de décès dans l'exercice des fonctions. La grande majorité des syndicats n'ont pas réussi à le faire. Beaucoup de pompiers n'ont rien. Parmi les syndicats qui ont réussi à négocier des prestations, il s'agit le plus souvent du maintien du salaire pendant deux ans. D'une façon générale, cela permet à la veuve et aux membres survivants de la famille de garder leur maison pendant deux ans. Qu'arrive-t-il ensuite?

Seules quatre provinces ont officiellement reconnu les cancers professionnels dont les pompiers sont atteints. Six provinces ne l'ont pas fait. La dignité de la famille d'un pompier mort dans l'exercice de ses fonctions doit-elle dépendre de sa ville ou de sa province de résidence? Doit-elle dépendre des incertitudes du processus de négociation collective, surtout à un moment où les avantages sociaux des travailleurs sont soumis à des attaques plus violentes que jamais?

Je crois que les Canadiens voudront reconnaître le sacrifice consenti par les pompiers pour assurer leur sécurité et qu'ils voudront voir leur gouvernement fédéral garantir la sécurité de la famille de ces pompiers pendant plus de deux ans, indépendamment de leur ville ou de leur province de résidence.

Il s'agit de veiller à ce que les familles des pompiers morts dans l'exercice de leurs fonctions puissent continuer, quel que soit leur lieu de résidence, à vivre dans la dignité après avoir souffert la perte d'un être cher qui a donné sa vie pour la sécurité publique. Nous croyons qu'il est temps pour le gouvernement fédéral d'agir dans ce dossier et d'établir un fonds national d'indemnisation des agents de la sécurité publique. Au nom de nos 20 000 membres et de leur famille, nous vous exhortons à formuler cette recommandation.

En ce qui concerne le financement de programmes nationaux de formation en cas d'incidents mettant en cause des produits dangereux ou des actes de terrorisme CBRN, on nous parle depuis des années de l'urgence de cette question. Toutefois, on n'a pas fait grand-chose à ce sujet au Canada. Quatre ans ont passé depuis le 11 septembre 2001. Des milliards de dollars ont été consacrés à la sécurité nationale du Canada, mais on n'a formé qu'une poignée de premiers intervenants pour réagir avec sûreté et efficacité à ce genre d'urgences.

Aujourd'hui, chacun sait que les équipes militaires ne peuvent pas protéger les Canadiens immédiatement après un incident CBRN, simplement parce qu'il faut des heures et même des jours pour les déployer. Par ailleurs, les pompiers peuvent être sur place en quelques minutes. Ils représentent la première ligne de défense du Canada en cas d'attaque CBRN ou de toute autre grande catastrophe.

Nous entendons citer beaucoup de chiffres concernant le nombre de premiers intervenants ayant été formés pour réagir à un incident CBRN. Nous savons qu'en avril dernier, la vérificatrice générale du Canada a signalé qu'à sa connaissance, le gouvernement fédéral n'avait donné cette formation qu'à 200 personnes.

• (1140)

Nous savons que la situation s'est quelque peu améliorée depuis, mais je peux vous dire sans crainte d'erreur que cette formation n'a pas encore touché les premiers intervenants qui arriveront en premier sur place et qui en ont donc le plus besoin.

Nous avons réalisé notre propre enquête cette année auprès des 20 000 pompiers professionnels que nous représentons au Canada. Je peux vous dire très franchement que les résultats sont choquants. Nous avons découvert que 19 p. 100 seulement de nos associations locales ont des membres formés à réagir à un incident CBRN. Parmi ces associations, 75 p. 100 n'ont reçu que peu ou pas de formation à cet égard. Cela signifie que des millions de Canadiens restent vulnérables dans les heures qui suivent un tel incident.

Certains de nos membres n'ont même pas reçu de formation de base pour réagir aux incidents mettant en cause des produits dangereux. Encore une fois, pour dire les choses crûment, c'est honteux. Trop souvent, lorsque la formation CBRN est donnée, ce sont les chefs adjoints et d'autres gestionnaires qui l'obtiennent, en dépit du fait qu'ils ne seront pas en première ligne en cas de catastrophe. Ce sont les simples pompiers qui ont besoin de cette formation et, jusqu'ici, ils ne l'ont pas obtenue.

Nous croyons qu'en affectant 500 000 \$ par an à cette formation, le gouvernement fédéral pourrait sensiblement augmenter le nombre de premiers intervenants formés pour protéger les Canadiens en cas d'incident mettant en cause des produits dangereux ou une attaque CBRN, en finançant la formation correspondante de l'Association internationale des pompiers et nos programmes opérationnels de réaction au terrorisme.

J'ai entendu dire que le gouvernement fédéral n'a pas mis en œuvre ces programmes au Canada parce qu'ils ont été mis au point aux États-Unis. Je tiens à répondre à cela.

Un incident CBRN en territoire canadien ne serait en rien différent d'un incident semblable qui se produirait aux États-Unis. Il est tout aussi susceptible de causer des milliers de victimes et nécessiterait exactement le même genre de réaction, ainsi que le même genre de formation pour éviter une catastrophe majeure. Si nos programmes sont financés par le gouvernement fédéral, ils nous permettraient de former chaque année plus de 1 600 premiers intervenants à un niveau reconnu de réaction CBRN, ce qui s'ajouterait très avantageusement à ce que le gouvernement fédéral tente de faire dans ce domaine.

Avec un financement fédéral, notre programme serait offert gratuitement aux municipalités et ce, sur place et non dans un collège ou une académie située à un endroit central. Nous irions donner la formation aux premiers intervenants chez eux. Cette formation n'est pas seulement conçue pour les pompiers. Une municipalité qui aurait recours au programme de l'AIP aurait toute latitude pour l'offrir aux agents de police, au personnel paramédical, aux employés des services publics et aux pompiers à temps partiel.

Certains nous ont discrètement dit que nous ne demandions pas suffisamment d'argent pour être pris au sérieux, que nous volions trop bas pour être captés sur les écrans de radar. C'est ce qu'on nous a dit: nous devrions ajouter un zéro à droite pour attirer davantage l'attention. Eh bien, nous refusons de nous livrer à ce jeu.

C'est notre estimation du coût annuel du programme. En fait, nous pourrions organiser une démonstration à l'intention du gouvernement fédéral pour environ 15 000 \$. Je tiens cependant à souligner que ce n'est pas une question d'argent. Nous voulons que le gouvernement fédéral reconnaisse officiellement que les premiers intervenants représentent la première ligne de défense après un incident CBRN et qu'il nous donne la formation nécessaire pour protéger les citoyens du Canada avec sûreté et efficacité.

Je vous remercie. Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions sur ces deux sujets.

•(1145)

Le président: Merci, monsieur Lee.

C'est maintenant au tour de M. Campbell, des Métallurgistes unis d'Amérique.

M. Charles Campbell (chef, Service de la Recherche, United Steelworkers): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Charles Campbell. Je suis chef du Service de recherche du bureau national canadien des Métallurgistes unis d'Amérique. Je compare devant vous au nom de notre directeur national, Ken Neumann. Nous avons présenté un mémoire au nom des 280 000 hommes et femmes membres de notre syndicat au Canada. Nous vous sommes reconnaissants de nous avoir donné l'occasion de nous présenter devant vous aujourd'hui pour vous parler des questions qui nous intéressent le plus.

Le contexte politique et législatif inhabituel de cette année fait que le travail du comité est encore plus intéressant que d'habitude. Les circonstances remarquables du budget de l'année dernière – initialement conçu pour rallier l'appui du parti conservateur, puis révisé pour satisfaire les néo-démocrates et finalement adopté avec une majorité d'une seule voix – démontrent que le budget n'est plus le résultat d'un processus secret se déroulant derrière les murailles du ministère des Finances. Les élections fédérales prévues pour l'année prochaine annoncent probablement une incertitude encore plus grande pour le prochain budget.

Nos membres sont très désireux de voir le gouvernement du Canada prendre des initiatives pouvant relever le niveau de vie pour nous, notre famille, nos voisins et nos collectivités. Le relèvement de la productivité, qui est au centre du document de travail du comité, n'est pas une fin en soi, mais peut sûrement jouer un rôle très important dans l'amélioration de notre niveau de vie, s'il est adéquatement défini et planifié.

Malheureusement, certains croient qu'augmenter la productivité, c'est travailler plus fort pour une rémunération moindre. Ce n'est certainement pas l'approche que le gouvernement devrait adopter. Le document de consultation du comité montre d'ailleurs clairement que le comité n'est pas non plus de cet avis. Une productivité bien pensée constitue une mesure de l'efficacité avec laquelle notre pays utilise son épargne, ses ressources naturelles et sa main-d'œuvre pour augmenter sa prospérité et son bien-être. Il convient de prendre ces objectifs dans leur sens large, qui englobe l'amélioration de la protection de l'environnement, la réduction du chômage et une répartition plus équitable de la richesse, de même qu'une simple hausse du PIB. Dans cette optique, un programme visant à augmenter la productivité du Canada peut rallier de vastes appuis dans le public et certainement parmi nos membres.

Les questions posées dans le document de travail du comité signalent quelques-unes des approches que le gouvernement devrait envisager pour mieux définir son objectif de productivité. Nous croyons que d'autres aspects importants ne sont pas mentionnés dans le document. Je vais attirer votre attention sur ces aspects dans quelques instants. Toutefois, avant de considérer ce que devrait comprendre le programme de productivité du gouvernement, nous devrions prendre un instant pour détruire le mythe, malheureusement fort répandu, selon lequel ce programme devrait être fondé sur des réductions générales de l'impôt des sociétés.

Il est vraiment remarquable de constater que le mythe du lien entre la productivité et les réductions d'impôt a pu survivre aux événements des dernières années au Canada. Dans son budget de 2000, Paul Martin, ministre des Finances d'alors, avait annoncé les plus importantes réductions de l'impôt des particuliers et des sociétés

que le pays avait jamais connues. Ces réductions de 100 milliards de dollars commençaient immédiatement et s'évalaient sur les quelques années suivantes.

Depuis, les bénéfices avant impôt des sociétés ont atteint les niveaux les plus élevés jamais enregistrés au Canada, tandis que la part des salaires a plongé d'une façon tout aussi remarquable. Par suite de la réduction de l'impôt des sociétés, les bénéfices après impôt étaient encore plus élevés. Toutefois, les statistiques montrent que bien peu de l'argent ainsi accumulé dans les caisses des sociétés a servi à faire les investissements nécessaires pour rendre notre économie la plus productive. En fait, les taux de croissance de la productivité ont stagné au Canada depuis le budget 2000 de Paul Martin.

Il n'y a pas très longtemps, le gouvernement fédéral parlait beaucoup d'innovation. Il l'a fait beaucoup moins ces derniers temps, mais nous croyons que le gouvernement a encore un rôle très important à jouer pour encourager et stimuler l'innovation pouvant mener à de meilleurs produits, à une économie plus diversifiée, à une hausse du salaire des travailleurs, à des investissements publics plus solides sur le plan financier et, d'une façon générale, à une société plus prospère.

Les Métallos sont profondément convaincus de l'efficacité de stratégies sectorielles ciblées qui permettent de canaliser les énergies de l'État, des entreprises, de la main-d'œuvre et des collectivités vers l'amélioration de notre économie. Nous sommes très heureux de faire partie du Conseil canadien du partenariat pour l'acier, dont on a annoncé la création cet été en tant que forum où nous pouvons nous employer tous ensemble à promouvoir la viabilité de cette industrie stratégique.

Nous aimerions voir adopter le même genre d'approche dans bien d'autres secteurs de l'économie, mais c'est peut-être dans l'industrie des produits forestiers que cela serait le plus urgent. Nous n'avons pas besoin de nous attarder sur les difficultés que nous connaissons sur ce front, notamment le mépris arrogant de notre plus important partenaire commercial pour ses obligations aux termes des traités, la montée en flèche des prix de l'énergie et les ravages causés par les insectes maraudeurs.

•(1150)

La mise en œuvre d'une stratégie sectorielle applicable aux produits forestiers ne va pas exterminer les insectes ni enrayer l'emballement des prix de l'électricité, mais il est essentiel que nous trouvions un moyen de redonner sa vigueur à l'une des industries sur laquelle repose la prospérité du Canada.

Si nous avons beaucoup insisté sur l'importance d'élaborer des stratégies sectorielles, c'est que cette approche pourrait risquer de passer à travers les mailles des ensembles de questions proposés par le comité dans son document de consultation. Le capital humain, le capital physique et le capital entrepreneurial ont chacun un rôle important à jouer dans la réussite d'une stratégie globale pour le relèvement des niveaux de vie par l'accroissement de la productivité, mais nous espérons que le Comité n'optera pas pour le recours à quelques incitatifs, sans aucun effort pour créer une vision stratégique cohérente.

Je voudrais, dans le temps qui me reste, aborder brièvement plusieurs des questions précises posées dans le document de consultation. Au sujet du capital entrepreneurial, l'obligation de rendre des comptes doit être au centre de toute initiative gouvernementale visant à stimuler l'investissement dans le capital entrepreneurial au moyen d'incitatifs fiscaux. Quels que soient les avantages recherchés, il faudra qu'ils soient absolument transparents et strictement subordonnés à la réalisation effective des buts rattachés aux objectifs, comme la création d'emplois bien rémunérés, le développement de produits novateurs ou la prestation d'avantages à la collectivité.

Les réductions générales de l'impôt sur les sociétés sont très loin de satisfaire à cette exigence, mais il en va de même pour bon nombre de programmes gouvernementaux. Par exemple, il ne faudrait pas laisser la «réglementation intelligente» devenir un euphémisme signifiant «déréglementation» ou «autoréglementation».

Au sujet des investissements dans le capital humain, certaines des questions posées risquent d'imposer de faux choix. Par exemple, demander s'il serait plus ou moins efficace d'investir d'une manière générale dans l'éducation, la santé et les enfants que de soutenir les personnes qui en ont le plus besoin, c'est à peu près comme demander laquelle des deux mains convient le mieux pour applaudir: la droite ou la gauche? On serait obligé de répondre que les deux sont essentielles.

Quant à la question de savoir quel devrait être l'ordre de priorité des investissements, il est évident que les investissements visant des groupes cibles et les investissements non sélectifs ont leur place dans une stratégie globale intelligente. Prenons par exemple l'éducation postsecondaire: les établissements ont besoin non seulement d'un financement stable pour améliorer les services aux étudiants, diminuer le nombre d'étudiants par classe et faire de la recherche de pointe, mais aussi de fonds pour des initiatives visant les étudiants de groupes cibles qui, faute de moyens, ont le moins de chances d'avoir accès aux études postsecondaires.

Au sujet des investissements dans le capital physique, le document de travail pose une question au sujet du rôle des partenariats entre les secteurs public et privé. Malheureusement, si le gouvernement continue à y recourir, le rôle de ces partenariats se limitera à entraîner une hausse des coûts destinée à couvrir les marges bénéficiaires, à entourer de secret une bonne part de l'information sur les projets qui devrait être du domaine public, à effacer des registres financiers des obligations futures qui ne sont ni plus ni moins qu'une dette pour faire paraître les administrations publiques plus prudentes qu'elles ne le sont et à créer des occasions de corruption.

Malheureusement, il y a bien des intéressés qui aimeraient voir les partenariats entre les secteurs public et privé jouer exactement ces rôles. Ce qui est plus regrettable encore, c'est que l'administration fédérale et beaucoup de provinces se sont faites les championnes de ces partenariats, sans tenir compte des preuves de plus en plus nombreuses qu'ils vont à l'encontre de l'intérêt public ou en essayant de prétendre que leurs partenariats particuliers avec le secteur privé n'appartiennent pas, pour une raison ou une autre, à la même catégorie.

Alors quelle est la solution? Elle se résume à un fait avéré. Ce sont des fonds publics, empruntés au besoin sur le marché obligataire, qui ont servi à créer une précieuse infrastructure publique qui rendra le Canada encore plus productif dans l'immédiat et les décennies à venir. Notre prospérité actuelle est le fruit des investissements

publics faits par les générations précédentes, à des époques où les gens ne roulaient pas sur l'or, mais étaient profondément conscients de l'intérêt d'une solide infrastructure et, disons-le carrément, mieux disposés à payer leur juste part d'impôts.

Je vous remercie de votre temps et de votre attention.

• (1155)

Le président: Merci à vous, monsieur Campbell.

C'est maintenant au tour de Mme Swedlove, de l'Alliance des conseils sectoriels.

Mme Wendy Swedlove (vice-président, L'Alliance des conseils sectoriels): Bonjour à tout le monde. Nous vous remercions aussi de nous avoir donné l'occasion de présenter cet exposé au comité. Nous sommes honorés d'être ici.

Je m'appelle Wendy Swedlove. Je suis vice-présidente du conseil d'administration de l'Alliance des conseils sectoriels. Je suis aussi présidente du conseil sectoriel représentant l'industrie du tourisme.

L'Alliance des conseils sectoriels est l'organisation qui regroupe les conseils sectoriels de tout le pays, qui sont eux-mêmes des organismes neutres permettant aux entreprises et aux syndicats de discuter des problèmes du marché du travail. Ces conseils comprennent souvent des partenaires d'autres groupes d'intervenants, comme le secteur de l'éducation, et les associations industrielles et de travailleurs. Leur action est concentrée sur l'élaboration d'une stratégie d'ensemble des ressources humaines. Ils travaillent de concert avec leurs membres pour mettre au point des stratégies visant à augmenter la productivité et le rendement du marché du travail, à renforcer la compétitivité et à répondre aux besoins de perfectionnement de la main-d'œuvre et aux problèmes du marché du travail dans leur secteur particulier.

L'Alliance des conseils sectoriels rassemble tous ces groupes et constitue pour eux un forum où ils peuvent échanger des produits, des programmes, des stratégies et des renseignements sur le marché du travail. L'Alliance favorise également l'approche sectorielle pour régler les problèmes du marché du travail. Elle le fait à l'échelle nationale et internationale. Je crois que nous avons eu un certain succès sur le plan international puisque d'autres pays commencent à adopter notre approche sectorielle.

Le Canada compte une trentaine de conseils sectoriels. Certains d'entre eux existent depuis 10 ou 15 ans, d'autres viennent tout juste d'être créés. Dans l'ensemble, ils couvrent environ 50 p. 100 du marché du travail. Ils obtiennent du financement à la fois public et privé, le financement public provenant surtout de Ressources humaines et Développement des compétences Canada et s'élevant à environ 70 millions de dollars par an. Ce financement stable est assuré par un programme qui prendra probablement fin en 2008.

Pour les conseils sectoriels comme pour les différents secteurs de l'économie, le plus grand défi des 10 prochaines années, c'est la pénurie de main-d'œuvre qui nous menace. Comme l'ont signalé le gouvernement fédéral, le Conference Board du Canada et beaucoup d'autres, il n'y aura pas assez de travailleurs au Canada pour répondre à la croissance de l'emploi. Il faudra donc recourir à l'immigration. Comme vous le savez sans doute, ce phénomène est dû au départ à la retraite de la génération du baby-boom et à l'avènement du contrôle des naissances dans les années 1960. Depuis 5 ou 10 ans, il y a de moins en moins de nouveaux venus dans la population active.

Parmi les autres défis dont s'occupent les conseils sectoriels, il y a lieu de mentionner le manque de compétences ou l'évolution des compétences nécessaires, l'absence d'une culture de formation au Canada, dont l'OCDE et d'autres ont beaucoup parlé, et l'intégration dans le marché du travail de groupes sous-représentés comme les nouveaux immigrants, les autochtones et les personnes handicapées.

Les conseils sectoriels affrontent ces problèmes en essayant d'augmenter le rendement et la productivité, notamment grâce au développement des compétences, à l'élaboration de normes professionnelles, au développement des ressources de formation en milieu de travail, à la promotion de l'apprentissage et de la formation aux métiers, à la collaboration avec le secteur de l'enseignement pour répondre aux besoins de l'industrie, à la reconnaissance des travailleurs qui ont les compétences voulues grâce à des programmes d'apprentissage et de certification professionnelle ainsi qu'à la définition des compétences essentielles et à la collaboration avec les employeurs pour remédier aux pénuries de compétences dans leur effectif.

Les conseils sectoriels cherchent également à favoriser, surtout chez les employeurs, une culture de la formation. Ils s'occupent de promotion professionnelle. Beaucoup d'entre nous, dans des secteurs tels que le tourisme, s'efforcent de combattre l'image des emplois de fortune et de favoriser une plus grande appréciation de certains emplois qui ont sûrement une valeur dans l'économie canadienne. Les conseils s'occupent en outre de la reconnaissance des titres de compétence étrangers, qui deviendra très importante à l'avenir, et de l'amélioration de l'ensemble de l'information sur le marché du travail, notamment l'information sectorielle, qui manque dans le pays.

Le gouvernement s'est engagé à contribuer au règlement de ces questions par l'entremise des conseils sectoriels. Ceux-ci ont été mentionnés dans les deux derniers discours du Trône et dans les quelques derniers budgets. La sérieuse pénurie de main-d'œuvre qui nous menace nécessite l'attention soutenue aussi bien du gouvernement que de l'industrie.

● (1200)

Le secteur privé fera sa part, mais il faut l'aider en mettant à sa disposition les outils et l'information dont disposent les conseils sectoriels. Il faudrait développer l'approche sectorielle pour couvrir une plus grande partie de l'économie. Nous devrions peut-être viser une proportion de 75 p. 100.

Si nous devons atteindre 75 p. 100 de la population active sans augmenter le budget de quelque 70 millions de dollars dont nous disposons, nous risquons de disperser les efforts des conseils sectoriels existants. Beaucoup d'entre eux viennent tout juste de commencer et n'utilisent donc pas une grande partie des ressources disponibles. Par contre, les conseils bien établis sont très connus dans leur secteur et ailleurs et constituent de plus en plus une précieuse ressource, sur laquelle on compte beaucoup pour régler les problèmes du marché du travail. Avec le temps, par suite de notre engagement envers l'éducation et la formation, nous aurons besoin de plus de ressources pour maintenir notre compétitivité, surtout si l'on tient compte de la menace d'une grave pénurie de main-d'œuvre dans le pays.

Nous croyons qu'avec le temps, l'engagement fédéral envers les conseils sectoriels devrait atteindre 500 millions de dollars. C'est la seule recommandation que nous formulons aujourd'hui. Ce montant n'a pas nécessairement à figurer dans le prochain budget. Nous en aurons besoin dans quelques années. La pénurie de main-d'œuvre s'aggravera dans les 10 prochaines années. Nous souhaitons que le

gouvernement et le comité maintiennent l'engagement envers le programme sectoriel et, avec le temps, augmentent les crédits qui lui sont attribués.

Je vous remercie.

Le président: Merci, madame Swedlove.

C'est maintenant au tour des membres du comité.

Monsieur Kormarnicki d'abord, puis monsieur Loubier.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci beaucoup.

Je tiens beaucoup à remercier nos témoins pour leurs excellents exposés.

Je vais commencer par M. Fashion, qui a parlé de l'assurance-emploi et des avantages fiscaux.

Je comprends qu'il y a deux genres de personnes, celles qui font partie du système de l'assurance-emploi et celles qui n'en font pas encore partie. On peut bien sûr utiliser le régime fiscal pour aider les gens à assumer certaines dépenses dans le cadre du système de l'assurance-emploi. Je sais que nous nous sommes efforcés d'étendre la couverture de l'assurance-emploi pour permettre, par exemple, le recouvrement des frais de déplacement d'une province à une autre pour des entrevues et des frais de séjour, une fois sur place. Pour moi, il est temps d'établir une certaine collaboration entre les syndicats, le gouvernement, l'assurance-emploi, le fisc, etc. pour régler ces problèmes.

Je me rends compte qu'il y a souvent des apprentis et que leur nombre est limité par les conventions collectives signées. Voyez-vous des améliorations quelconques dans ce domaine, à part l'impôt et l'assurance-emploi, pour ce qui est de la formation des gens afin qu'ils acquièrent les compétences voulues et qu'on puisse limiter le rapport entre apprentis et travailleurs qualifiés? Pouvons-nous nous attendre à des initiatives de la part des syndicats?

● (1205)

M. Joseph Fashion: D'après mon expérience, à cause du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, tout le monde est en train de raconter qu'il y a ou que nous aurons une pénurie de main-d'œuvre qualifiée.

Il n'y a pas de pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Nous avons toutes sortes de chômeurs en Ontario, sur la côte est, au Québec et au Nouveau-Brunswick. Il suffirait de les envoyer là où il y a du travail.

L'Alberta compte faire venir des gens d'Asie parce qu'il y aura une pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans la province. Or nous avons tous ces gens qui sont disponibles.

J'entends parler du départ à la retraite de la génération du baby-boom. Nous allons avoir des pénuries. Nous ne pourrions pas remplir les emplois. Vous savez, nous avons un million de jeunes qui cherchent du travail dans le pays. Ce sont ces gens que nous devons former. Nous n'avons pas besoin de faire venir des gens de l'étranger.

Je prévois donc qu'il y aura plus d'apprentis dans l'industrie pour éviter justement ce qu'on appelle la pénurie de main-d'œuvre qualifiée.

M. Ed Komarnicki: Très bien, j'accepte le fait que la mobilité est un facteur important et que nous pouvons en faire plus dans ce domaine. Je crois que c'est là une réalité que nous devons affronter et accepter.

Madame Ahee, vous avez mentionné qu'il y a deux façons d'aborder la question du transport en commun. D'une part, nous pourrions agir du côté des employeurs au moyen de stimulants fiscaux et, de l'autre, nous pourrions toucher plus généralement le public en accordant des stimulants aux contribuables. Je sais que nous avons proposé des crédits d'impôt aux utilisateurs du transport en commun. D'après votre exposé, une économie de 21 \$, à réaliser par voie de crédit d'impôt, aurait des effets sensibles sur la clientèle du transport en commun.

Mme Donna-Lynn Ahee: Selon la façon de répartir l'avantage fiscal, vous n'auriez pas besoin de changer la façon dont les choses se font.

Si les employeurs sont autorisés à accorder des titres de transport à leurs employés, ils peuvent soit bénéficier eux-mêmes d'un avantage fiscal correspondant, soit laisser les employés en profiter. Pour ce qui est du montant de 21 \$, il est vraiment minime. À l'origine, c'est le montant que les États-Unis avaient adopté. Il est vraiment très petit.

Les incidences sont été significatives puisque la clientèle du transport en commun a augmenté de 25 p. 100. Le seul problème, c'est que très peu d'employeurs se sont intéressés à cette initiative. Plus le montant offert est important, plus le nombre des employeurs intéressés est grand.

Si vous voulez que le programme soit petit pour déterminer avec certitude les coûts en cause – puisque vous ne pouvez aujourd'hui que prédire les coûts en fonction de l'expérience des autres et non d'une expérience canadienne –, vous pouvez commencer comme les États-Unis par accorder un tout petit avantage, quitte à l'augmenter par la suite.

M. Ed Komarnicki: Je vous remercie.

Je passe maintenant aux pompiers. Monsieur Lee, vous avez présenté un excellent exposé.

Je crois qu'il est choquant, peut-être même honteux, qu'on n'ait pas donné aux pompiers de la formation sur le terrain, alors qu'ils sont les premiers intervenants et qu'ils courent certainement des risques. Nous avons eu beaucoup de temps, des années en fait, pour mettre en place un plan de formation adéquat et équiper convenablement les pompiers. Je crois donc que vous avez présenté d'excellents arguments et que nous devons agir dans ce sens.

Pour ce qui est de l'indemnisation des pompiers morts dans l'exercice de leurs fonctions, je comprends que vous envisagez un paiement forfaitaire versé par le gouvernement fédéral. Vous avez dit que l'âge moyen est de 43 ans. Avez-vous envisagé l'assurance-vie temporaire, l'autoassurance ou une assurance nationale pour couvrir ce risque, au lieu de demander au gouvernement fédéral de réserver un montant à cette fin? Avez-vous fait des travaux en ce sens?

• (1210)

M. Jim Lee: Nous avons examiné un certain nombre de domaines. En fait, l'Association internationale des pompiers recourt pour ce genre de choses à une société affiliée, l'IAFF Financial Corporation.

Toutefois, pour ce qui est de l'indemnisation des agents de la sécurité publique, nous souhaitons que le gouvernement fédéral intervienne et reconnaisse le sacrifice des agents qui meurent au service des citoyens du Canada. C'est aussi simple que cela.

Nous ne proposons rien qui n'ait pas été fait dans d'autres pays. Les États-Unis le font déjà depuis des années, et ils le font très bien. Nous ne réinventons donc pas la roue, nous ne demandons pas au gouvernement du Canada de faire quelque chose de différent de ce qui constitue la norme aux États-Unis.

M. Ed Komarnicki: Je vous ai simplement demandé si vous avez estimé les coûts comparatifs de ce que vous demandez dans le cadre d'une assurance-vie temporaire qui s'appliquerait à l'échelle nationale à l'ensemble des pompiers, par opposition à un financement direct par le gouvernement fédéral. Avez-vous fait de telles analyses?

M. Jim Lee: Non, nous n'en avons pas fait.

M. Ed Komarnicki: D'accord, c'est très bien.

Je passe maintenant aux Métallos et à M. Campbell.

J'ai lu votre rapport, et notamment le passage concernant le mythe que vous voulez éliminer au sujet des réductions de l'impôt sur les sociétés et de leur rapport avec la productivité et la croissance de l'emploi. Je sais que lorsque le premier budget a été déposé, le ministre des Finances, M. Goodale, a dit qu'il créerait des emplois, des emplois et encore des emplois. Il a beaucoup insisté sur ce point, pour changer d'avis peu après.

Comment tenez-vous compte du fait que l'impôt sur les sociétés, dans le régime fiscal canadien, est supérieur à celui des États-Unis et d'autres pays et que cela influe sur les mouvements de capitaux et les investissements? Si vous avez une somme à investir et que vous avez le choix entre un pays dont le taux d'imposition est peu élevé et un autre où le taux d'imposition est plus haut, quelle décision allez-vous prendre? Avez-vous envisagé ce facteur? Que pensez-vous de ce problème?

M. Charles Campbell: Je crois qu'il est raisonnable de dire que le régime fiscal est l'un des facteurs qu'une société ou un investisseur prendrait en considération pour décider de l'endroit où réaliser un projet particulier.

Je n'ai pas moi-même fait de recherches à ce sujet, mais j'ai vu des études qui comparaient le Canada à d'autres pays et qui aboutissaient à des conclusions diamétralement opposées. Je ne connais pas suffisamment ce genre de choses pour me prononcer en faveur d'un point de vue plutôt que d'un autre.

La seule chose que je puisse dire, c'est que le taux d'imposition général n'est que l'un de plusieurs facteurs à considérer. Compte tenu du taux actuel d'imposition des sociétés au Canada, si l'on dispose d'une certaine somme, il y aurait probablement d'autres approches qui seraient plus ciblées et plus susceptibles d'avoir les effets souhaités qu'une réduction de l'impôt des sociétés qui s'appliquerait à toutes les entreprises, qu'elles veuillent ou non faire des investissements.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Loubier, puis monsieur Bell.

[Français]

M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question à Mme Ahee.

Votre petit schéma représentant cent automobiles et deux autobus sur les routes est à mon avis plutôt frappant. Je tiens à souligner que depuis des années, mon parti s'intéresse aux mesures visant à encourager l'utilisation du transport en commun. D'ailleurs, lorsque M. Riis a présenté son projet, nous l'avons appuyé. Par la suite, nous avons aussi déposé un projet de loi concernant un crédit d'impôt destiné aux usagers du transport en commun. En outre, c'est ma collègue Caroline St-Hilaire, de la circonscription Longueuil—Pierre-Boucher, qui a déposé le projet de loi C-306. Elle est maintenant porte-parole en matière de transports. Le projet de loi fera sous peu l'objet d'un débat à la Chambre en plus d'être soumis à l'étude du comité. Cette question de crédit d'impôt sera de nouveau abordée.

Tout le monde a appuyé le projet de M. Riis en 1999, mais étant donné que des élections ont été tenues par la suite, le gouvernement l'a en quelque sorte oublié. C'est un réflexe humain, comme vous pouvez le constater. Il reste que nous sommes en 2005 et qu'un nouveau projet de loi, le C-306, pourrait avoir des effets qui correspondent à ce que vous avez présenté ce matin. À cet égard, seriez-vous prêts à appuyer l'initiative de ma collègue Caroline St-Hilaire, de Longueuil—Pierre-Boucher?

[Traduction]

Mme Donna-Lynn Ahee: J'ai cru comprendre que la seule différence importante entre les projets de loi, c'est que le projet de loi initial, comme celui-ci, permettait à tout le monde de se prévaloir du crédit d'impôt. Bien entendu, nous sommes très en faveur d'une telle mesure.

En fait, la seule différence entre notre proposition et le projet qui est soumis, c'est que notre proposition va beaucoup moins loin. Il y a donc pas de doute que nous aimerions voir adopter les mesures beaucoup plus importantes qui sont proposées. C'est beaucoup plus que ce que nous avons ici. Je sais que vous étiez là lorsque la motion 360 a été adoptée avec votre appui. Pour notre part, notre objectif était de faire un premier pas, aussi petit qu'il soit, pour essayer d'aller plus loin par la suite. Bien sûr, nous sommes très en faveur des initiatives que vous avez prises depuis.

• (1215)

[Français]

M. Yvan Loubier: Comme vous pouvez le constater, nous sommes d'une nature ambitieuse. Or, je pense qu'il s'agit ici d'un point tournant, d'autant plus que nous sommes à l'ère de Kyoto. Je crois que ma collègue Caroline St-Hilaire a été assez visionnaire à cet égard. Il faut poser des gestes significatifs.

Je ne sais pas ce que vous en pensez, mais si on établit une comparaison avec ce que vous proposez, on note ce qui suit. Certains employeurs ont la possibilité d'offrir ce genre d'avantage. Cependant, il s'agit surtout d'employeurs importants et de groupes de travailleurs organisés, pour la plupart syndiqués. Il n'est pas évident que cette pratique puisse être généralisée. Je pense par contre que le projet de loi de ma collègue de Longueuil—Pierre-Boucher pourrait rejoindre l'ensemble des usagers.

[Traduction]

Mme Donna-Lynn Ahee: Oui, je suis tout à fait d'accord avec vous. Le projet de loi est très important, je crois, pour ce qui est de respecter nos engagements aux termes du Protocole de Kyoto. Par comparaison, notre proposition ne représente qu'un petit pas. Nous avons besoin d'en faire beaucoup plus pour respecter nos engagements.

Encore une fois, s'il nous est possible de commencer quelque part, nous serions satisfaits. Tout ce qui peut augmenter la clientèle du transport en commun est bon. Beaucoup d'exemples le prouvent. Si nous arrivons à convaincre plus de gens de prendre l'autobus, il y aurait des effets énormes dans d'autres domaines, que ce soit les coûts de la santé, l'encombrement de la circulation, nos budgets de transport, etc. Par conséquent, encore une fois, nous appuyons certainement le projet de loi qui a été déposé.

[Français]

M. Yvan Loubier: Cela va se passer au cours des prochaines semaines. Je vais donc lui faire part de votre appui et lui transmettre vos coordonnées.

M. Bouchard aimerait utiliser le temps qui me reste.

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

Merci également à chacune et chacun d'entre vous pour sa présentation.

Ma question s'adresse à L'Alliance des conseils sectoriels.

Vous avez parlé d'une pénurie de main-d'oeuvre et d'une diminution du nombre de nouveaux venus sur le marché du travail. Je pense qu'on peut en déduire que ces facteurs auront un impact sur les coûts de main-d'oeuvre des entreprises. Cela va affecter la productivité. J'ai cru comprendre que vous considérez l'immigration comme une solution possible.

Je crois, évidemment, que l'immigration est une très bonne solution. Elle est nécessaire pour pallier ces impacts. J'aimerais néanmoins savoir si vous avez envisagé d'autres solutions.

[Traduction]

Mme Wendy Swedlove: Je peux vous répondre le mieux dans le cas de mon propre conseil sectoriel, celui du tourisme. On entend parler beaucoup plus de pénurie de main-d'oeuvre cette année que l'année dernière. Vous vous souviendrez du SRAS, des inondations et des incendies qui ont fait tant de tort au secteur touristique dans les deux dernières années. Nous sommes en train de remonter la pente, et nous espérons même un regain de croissance.

Nous avons l'impression que la pénurie de main-d'oeuvre ne se manifesterait pas avant cinq à sept ans d'ici, mais nous avons probablement tort. Nous avons entendu dire que les entreprises, particulièrement en milieu rural, ont énormément de difficulté à trouver des employés cette année et que certaines n'ont pas pu ouvrir faute de travailleurs.

Pour répondre à votre question, l'immigration n'est pas la seule solution. Ce n'est en fait qu'une petite partie de la solution. Pour notre secteur, il faudrait surtout que les employeurs envisagent différemment la question de savoir qui engager et qui former pour augmenter la productivité.

Une autre partie de la solution consiste certainement à penser aux groupes sous-représentés dans la population active canadienne, c'est-à-dire les autochtones, les personnes handicapées et les immigrants, qui sont déjà ici et qui ont de la difficulté à trouver du travail. Il arrive que ces gens aient besoin d'une plus grande préparation pour être prêts à travailler. C'est là que les conseils sectoriels entrent en jeu: les entreprises, les syndicats, le gouvernement et les établissements d'éducation travaillent tous ensemble pour trouver des solutions, pour faciliter l'établissement des immigrants et satisfaire aux exigences fondamentales en matière de compétences, de capacités linguistiques et de préparation à la vie active, dans le cas des gens actuellement incapables de trouver du travail au Canada.

•(1220)

[Français]

M. Andrew Cardozo (directeur général, L'Alliance des conseils sectoriels):

Monsieur Bouchard, je vais vous donner des exemples propres à d'autres secteurs, entre autres celui de la police. Une crise sévit maintenant dans nombre de villes. Peu de jeunes Canadiens envisagent la possibilité de devenir policiers. Malheureusement, à l'échelle des villes et des provinces, tous les services de police cherchent chacun de leur côté à recruter des jeunes. Ils n'ont pas recours à un système national. Chaque secteur fait la promotion de ses propres valeurs.

[Traduction]

Je voudrais aussi vous parler brièvement de deux ou trois autres exemples. Comme l'a mentionné plus tôt M. Koskie, l'essentiel du problème est que les bonnes personnes ne se trouvent pas aux bons endroits ou qu'il n'y a pas suffisamment de bonnes personnes aux bons endroits. Beaucoup de conseils sectoriels s'occupent de promotion professionnelle, essayant d'inciter des jeunes à entrer dans les différents secteurs.

Je voudrais vous parler par exemple du secteur des technologies de l'information. Je vais juste mentionner M. Paul Swinwood, président du Conseil des ressources humaines du logiciel, qui est avec nous aujourd'hui. Après l'explosion de la bulle technologique, il y a quelques années, beaucoup de jeunes qui auraient auparavant envisagé le secteur de la haute technologie sont en train de regarder ailleurs, faisant abstraction du fait que la tendance s'inversera dans quelques années. Le cycle tournera, et le secteur des technologies de l'information recommencera à croître.

L'industrie du camionnage est un autre exemple. Nous avons actuellement une pénurie d'environ 37 000 chauffeurs par année. C'est un problème sérieux. Si nous n'avons pas suffisamment de camions, les matières premières n'arriveront pas aux usines et les produits finis ne seront pas livrés aux magasins, ce qui ralentira l'économie. Nous essayons donc d'inciter les jeunes à songer à l'industrie du camionnage.

Mon dernier exemple concerne les plastiques. Notre industrie des plastiques connaît une énorme croissance dans le pays. Le secteur médical, par exemple, fait une utilisation extraordinaire de sa production.

Nous essayons de persuader les jeunes d'aller dans ces domaines. Renseigner les gens sur les carrières possibles est l'un des grands objectifs des conseils sectoriels.

Le président: Je vous remercie.

Merci, monsieur Bouchard.

À vous, monsieur Bell. Nous aurons ensuite M. Christopherson, puis M. McKay.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Je vous remercie.

Monsieur Fashion, vous avez bien dit qu'à votre avis, il n'y a pas vraiment de pénurie de main-d'œuvre qualifiée et que les travailleurs ne sont tout simplement pas au bon endroit? On nous dit en général que nous sommes proches d'une crise dans les métiers, notamment dans le secteur du bâtiment, à cause d'une pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Vous dites qu'il y a des travailleurs qualifiés dans les Maritimes et dans d'autres régions du Canada, mais pas en Alberta ou en Colombie-Britannique, où auront lieu les Jeux olympiques. Est-ce là ce que vous proposez? Dites-vous que nous n'avons pas

besoin de former de nouveaux travailleurs et qu'il suffit de déplacer ceux que nous avons?

M. Joseph Fashion: Il faudrait faire les deux. En ce moment, nous avons des chômeurs sur la côte est, au Québec et au Nouveau-Brunswick. Ces gens n'ont pas les moyens d'aller travailler dans le centre de l'Ontario, au Manitoba ou en Saskatchewan, parce qu'il serait trop coûteux pour eux d'avoir deux domiciles en même temps. C'est l'un des problèmes que nous avons essayé d'affronter.

L'autre problème, c'est qu'il nous faut cinq ans pour former un électricien qualifié. Si nous entreprenons la formation d'un apprenti demain, il sera pleinement qualifié dans cinq ans. D'après les chiffres que j'ai vus, ce sera à peu près le moment où nous aurons besoin de travailleurs. Nous essayons donc déjà d'inciter des gens à commencer leur apprentissage pour qu'il nous soit possible de répondre à la demande. Bien sûr, trois ans plus tard, la demande recommencera à croître. Il nous faudra donc former de nouveaux apprentis dans deux ans.

•(1225)

M. Don Bell: Vous parlez donc essentiellement des retombées du départ à la retraite de la génération du baby-boom.

M. Joseph Fashion: C'est exact.

M. Don Bell: Et aussi des gens qui partent plus tôt à la retraite.

M. Joseph Fashion: Je n'ai pas l'impression que les gens prennent leur retraite plus tôt. À Toronto, nous avons des électriciens qui partaient à 62 ans. Aujourd'hui, ils reviennent et continuent à travailler jusqu'à 65, 66 ou 67 ans. Comme il y a une très forte pénurie parmi les monteurs de chaudières, aux États-Unis, les gens de ce métier ne partent plus à la retraite avant d'atteindre 69 ans. Les travailleurs cherchent de plus en plus à augmenter leur pension parce qu'ils savent qu'ils vivront plus vieux.

M. Don Bell: Je comprends. Au cours d'une séance précédente, nous avons parlé à des représentants autochtones. Ils ont évoqué le même problème de mobilité. Ils voulaient pouvoir déplacer les travailleurs vers les sites de travail. J'avais alors posé une question, que je vous pose maintenant. J'ai remarqué que vous avez parlé du financement des FFF, mais il est plutôt question de la mobilité. Proposez-vous qu'on autorise les travailleurs à déduire leurs frais chaque fois? Quand vous parlez d'un nouvel emploi, il ne s'agit pas d'une déduction ponctuelle. Vous envisagez donc des déductions chaque fois qu'un nouveau contrat...? Dans le secteur de la construction, je crois que la durée moyenne d'un projet est en général de trois mois. Est-ce bien cela que vous envisagez?

M. Joseph Fashion: Vous savez, il est très difficile de parler de moyenne, parce que la durée des projets varie d'une région à l'autre. À Toronto, un projet peut être terminé en deux ou trois semaines. Dans le cas de l'Alberta, les gens qui vont là resteront probablement dans la province pendant 10 ans.

M. Don Bell: S'il fallait créer un programme pouvant aider les travailleurs des autres régions, combien de fois faudrait-il autoriser la déduction? Les autres témoins ont dit qu'il fallait le faire au moins une fois, s'il s'agit d'envoyer quelqu'un en Alberta, pour qu'il puisse s'y établir. Ensuite, il aura les moyens de poursuivre.

Vous dites, de votre côté, que certains travailleurs peuvent avoir leur maison quelque part, qu'ils veulent garder, et qu'il faudrait leur accorder une aide financière sous forme d'une déduction fiscale chaque fois qu'ils iraient ailleurs. Ainsi, s'ils se rendaient dans une autre région pour un emploi de deux ou trois semaines ou deux ou trois mois, vous proposez que tous leurs frais de déplacement soient déductibles. C'est bien cela?

M. Joseph Fashion: Oui.

Ce qui se passe en Alberta est un phénomène particulier. D'après mon expérience, partout en Ontario... Il y a quelques années, en 1993-1994, lorsque le marché s'est effondré à Toronto, beaucoup de gens ont essayé de trouver du travail dans le reste de la province. Ils allaient à Sudbury, à Windsor ou à n'importe quel autre endroit où il y avait de la construction. Et, à tous ces endroits, les motels et autres lieux d'hébergement étaient pleins à craquer.

Ces gens ont donc un énorme problème, tout d'abord pour trouver un endroit pouvant les héberger. S'ils avaient trouvé du travail à Sudbury, ils devaient vivre à une centaine de milles de leur chantier. Ils avaient donc de graves difficultés. Toutefois, c'est un fait que certains de ces projets – vous avez raison – duraient trois mois ou même un mois. Ces travailleurs devaient donc laisser leur famille et payer un autre logement ailleurs. C'est ce problème que nous essayons de régler.

M. Don Bell: Monsieur Lee, pouvez-vous préciser si l'indemnité que vous demandez pour les agents de la sécurité publique s'ajouterait à tout autre avantage qui existerait? J'ai entendu d'autres exposés de pompiers de ma région, d'après lesquelles l'indemnité s'ajouterait aux avantages offerts à l'échelle locale.

Vous parlez de 300 000 \$ en moyenne. Est-ce que cela s'ajouterait aux prestations locales ou les compléterait? Parlez-vous de 300 000 \$ de plus ou d'un montant complémentaire?

M. Jim Lee: Non, il s'agirait de 300 000 \$ de plus.

• (1230)

M. Don Bell: Donc un montant supplémentaire plutôt qu'un complément.

M. Jim Lee: C'est exact.

M. Don Bell: Y a-t-il beaucoup d'endroits où les dispositions locales ne prévoient aucune forme de prestations de décès?

M. Jim Lee: Il y en a un certain nombre. C'est ce qui nous inquiète. La plupart de nos sections locales n'ont pas réussi à négocier des prestations en cas de décès dans l'exercice des fonctions. Quand elles ont réussi, les prestations prennent la forme d'un maintien du salaire pendant deux ans.

Beaucoup de municipalités ne versent absolument aucune prestation à la veuve. Tout s'arrête à la fin du mois. Si le pompier est tué le 30 dans un mois de 31 jours, tout est fini le lendemain. Si la veuve doit aller chez le dentiste ou le médecin, elle doit payer de sa poche.

M. Don Bell: Cela comprend maintenant les décès liés au cancer dont vous avez parlé.

M. Jim Lee: Absolument.

M. Don Bell: Très bien. Cela s'applique aussi à un cancer non lié aux fonctions d'un pompier.

M. Jim Lee: C'est exact.

M. Don Bell: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Bell.

À vous, monsieur Christopherson.

M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD): Je remercie tous les témoins pour leurs exposés.

Après vous avoir entendus, j'ai pensé qu'il n'y avait pas beaucoup de priorités canadiennes que vous n'avez pas abordées dans vos exposés d'une façon ou d'une autre. Vos priorités touchent les gens tant là où ils vivent que dans le contexte de leur capacité de

travailler, de jouir de la vie et de respirer un air propre pour que nos enfants et nos petits-enfants puissent continuer à habiter cette planète. Il y a tant de problèmes à régler.

Je vais commencer par M. Lee. Jim, je suis heureux de vous revoir. Nous avons fait du bon travail ensemble.

Vous savez sans doute que mon collègue néo-démocrate, le député de Burnaby—New Westminster, a une motion – elle porte le numéro 153 – qui est actuellement débattue à la Chambre et qui créerait le fonds dont vous parlez. Vous savez donc que vous avez notre appui à ce sujet. En fait, nous espérons bien faire adopter la motion par la Chambre avant la fin de la session.

Je suis curieux... Pour mieux situer le contexte et donner encore plus de poids à vos arguments, Jim, je voudrais vous demander combien de pompiers canadiens meurent chaque année de cancer.

M. Jim Lee: Il y en a probablement une dizaine dans les provinces qui reconnaissent le cancer comme maladie professionnelle. Je peux vous dire cependant qu'en Ontario, nous avons actuellement 63 pompiers atteints de cancer du côlon, j'ai bien dit 63. Mais le cancer du côlon n'est pas encore reconnu comme maladie professionnelle dans la province. Il est reconnu comme tel au Manitoba, en Alberta, en Saskatchewan et en Nouvelle-Écosse, mais pas encore en Ontario.

Au cours de mes déplacements au Canada, j'ai pu constater que le cancer atteint des proportions épidémiques parmi les pompiers. S'il y avait eu autant de décès liés au cancer dans une autre profession, si tant de personnes avaient été atteintes dans un groupe de 20 000, la profession ferait l'objet d'une enquête nationale.

M. David Christopherson: Je crois que cela est également relié au deuxième point que vous avez mentionné, la formation en cas d'incident CBRN. Vous avez parfaitement raison: les pompiers sont notre première ligne de défense. Il suffit de composer le 911. Peu importe que ce soit une grande attaque terroriste ou un incendie dans la remise d'un voisin, la première chose qu'on fait, c'est composer le 911 pour que les pompiers arrivent. Nous comprenons parfaitement votre position.

Indépendamment de tous les autres services spécialisés qu'il y a dans les forces armées et dans d'autres organismes de réaction en cas d'urgence, ce sont quand même les pompiers et les policiers qui arrivent sur place les premiers. S'il s'agit d'un incident nucléaire, d'une bombe sale ou d'autres choses de ce genre, et si les pompiers sont les premiers sur place avant de connaître la nature de l'incident, s'il faut en plus qu'ils n'aient ni une formation ni des moyens de protection adéquats, alors ils auront vraiment besoin de ce fonds. Par ailleurs, si nous faisons notre devoir et leur donnions la formation et l'équipement nécessaire, nous n'aurions peut-être pas besoin d'un fonds d'indemnisation. N'aurait-il pas été préférable de ne pas avoir à offrir des prestations pour les décès liés au cancer, de ne pas avoir à offrir des avantages spéciaux aux pompiers?

J'espère donc que tous les membres du comité feront part à leur caucus de l'importance de ceci, Jim. De l'autre côté, nous continuerons à travailler avec Peter et à déployer tous les efforts possibles pour faire adopter cette motion.

M. Jim Lee: Permettez-moi d'ajouter que les pompiers, comme vous le savez, sont des gens d'action. Ils veulent pouvoir aller sur place et faire quelque chose immédiatement. Voilà pourquoi nous sommes là en quatre minutes. Nous avons besoin de la formation pour que nos membres comprennent qu'il y a des circonstances dans lesquelles ils ne doivent pas se précipiter parce que s'ils le font, ils vont mourir, peut-être pas demain, mais dans 10 ou 15 ans, d'un cancer du cerveau, d'une leucémie, d'un cancer du côlon ou d'une autre forme de cancer. Les pompiers ne meurent pas d'un seul type de cancer. Ils sont atteints de huit cancers différents.

M. David Christopherson: Je n'aurais pas pu dire mieux. Merci encore, Jim.

Passons maintenant aux Métallos et à M. Campbell. C'est un peu comme rentrer chez moi.

Charlie, c'est un plaisir de vous revoir. Permettez-moi de dire que les métallos ont vraiment beaucoup de chance que quelqu'un de votre calibre s'occupe de leur service de recherche.

Je voudrais revenir à cette question de réduction des impôts. J'ai trouvé intéressant que mon collègue conservateur attaque votre position concernant ce mythe. C'est une leçon intéressante. J'espère que vous écouterez et, si vous avez des réponses, je les écouterai.

J'étais à l'Assemblée législative de l'Ontario quand Ernie Eves est devenu premier ministre. À titre de ministre des Finances, il avait fait adopter toute une flopée de réductions d'impôt pour les sociétés en se fondant sur les arguments que mon ami du parti conservateur a évoqués, à savoir que ces réductions augmentent la productivité, etc., etc.

Quoi qu'il en soit, peu après, le même ministre des Finances est soudain devenu premier ministre de la province. Entre-temps, l'économie américaine avait commencé à ralentir sensiblement. De toute évidence, lorsque les Américains reniflent, nous attrapons un rhume. Notre économie subissait donc le contrecoup. D'après les conservateurs, plus on réduit les impôts, plus on crée d'emplois et plus on augmente les recettes du gouvernement. On aurait donc pu croire qu'une fois les temps devenus difficiles, le gouvernement aurait voulu réduire encore plus et encore plus vite l'impôt des sociétés. Cela aurait été logique.

Qu'est-il arrivé en réalité? Une fois devenu premier ministre, l'ancien ministre des Finances a annoncé qu'il reportait les réductions d'impôt. Pourquoi? Parce que la province n'en avait pas les moyens. Cela revient à dire que le non-sens d'après lequel les réductions d'impôt engendrent automatiquement plus de bénéfices, plus de productivité et plus d'emplois est faux. Autrement, les conservateurs ontariens, une fois dans le pétrin, auraient maintenu les réductions qu'ils avaient prévues et les auraient même augmentées, en soutenant que plus on coupe, plus on en obtient. Finalement, en supprimant tous les impôts des sociétés, on ne pourrait aboutir qu'au paradis économique.

Permettez-moi d'ajouter que nous n'y croyons pas. Nous croyons à ce qu'a dit M. Campbell: nous avons plutôt besoin d'investissements ciblés dans des domaines où nous savons qu'il y aura des gains de productivité et que les bénéfices seront réinvestis au Canada, dans nos collectivités – comme chez moi, à Hamilton – pour créer des emplois.

Charlie, je vais là-dessus vous donner l'occasion de conclure.

• (1235)

M. Charles Campbell: Je suis très heureux de constater que vous êtes de nouveau en pleine forme.

Le président: À vous, monsieur McKay, après quoi nous mettrons fin à la séance.

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Je vous remercie.

Tout d'abord, madame Ahee, comme vous le savez, une étude est actuellement en cours à Ottawa au sujet de l'utilisation des autobus parmi les fonctionnaires fédéraux. Apparemment, environ 9 000 fonctionnaires seraient admissibles à cette carte d'abonnement. Je ne suis pas sûr de la forme de ce programme, mais c'est quelque chose de semblable à ce que vous proposez. Sur les 9 000, quelque 10 p. 100 – 915 pour être précis – recourent au transport en commun pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail.

Depuis que les cartes d'abonnement sont offertes, l'accroissement de l'utilisation du transport en commun semble être d'environ 6 p. 100, ce qui représente une cinquantaine de personnes sur l'ensemble des gens qui auraient pu profiter de ce système. C'est assez faible. Autrement dit, 90 p. 100 de l'avantage fiscal irait à des gens qui utilisent déjà le transport en commun, et 10 p. 100 seulement à de nouveaux utilisateurs. Même ce dernier chiffre pourrait être un peu exagéré.

Je voudrais donc vous demander ceci. Pourquoi le gouvernement du Canada devrait-il offrir un avantage fiscal sous forme de carte d'abonnement ou de quelque chose du même ordre plutôt que d'accorder directement des subventions d'infrastructure aux organismes de transport en commun? On ne peut pas faire les deux. Il faut faire un choix. Dans l'opposition, il n'est pas nécessaire de choisir, on peut se déclarer en faveur de tout. Il n'en est pas de même au gouvernement: il faut prendre des décisions et faire des choix.

Les études que vous citez font état d'énormes augmentations de la clientèle du transport en commun. L'expérience menée par le gouvernement indique le contraire. En fait, tout ce qu'on fait, c'est augmenter légèrement l'utilisation du transport en commun tout en récompensant essentiellement ceux qui l'utilisent de toute façon, ce qui semble aller à l'encontre de l'objectif que nous visons tous deux, à savoir, augmenter l'utilisation du transport en commun pour profiter de toutes les bonnes retombées d'une telle augmentation.

Je voudrais donc savoir pourquoi, à votre avis, nous devrions faire une chose plutôt que l'autre.

• (1240)

Mme Donna-Lynn Ahee: Tout d'abord, je ne propose pas de faire une chose plutôt que l'autre. Je propose plutôt de faire les deux dans la limite des moyens dont vous disposez. Comme vous le savez, l'infrastructure vieillit dans toutes les provinces du Canada. À Ottawa, nous avons des autobus vieux de 25 ans qui roulent encore. Je crois que l'âge moyen de nos autobus est de 18 ans. La situation commence actuellement à s'améliorer à cause des nouveaux fonds d'infrastructure. Nous sommes en mesure d'acheter de nouveaux véhicules, ce qui est excellent.

Quant à l'étude dont vous avez parlé, je tiens à souligner qu'il y a une énorme différence entre cette étude et la proposition relative à un allègement fiscal.

Tout d'abord, à Ottawa, OC Transpo a mis en œuvre le programme Ecopass. Tout ce qu'on faisait, dans le cadre de ce programme, c'est vendre des cartes d'abonnement aux fonctionnaires fédéraux, qui les paient eux-mêmes, sur leur revenu après impôt. Il s'agissait seulement de simplifier l'achat des cartes parce que ces fonctionnaires n'ont plus à faire la queue à Place de Ville tous les mois pour les obtenir. Maintenant, les fonctionnaires de quelques ministères – je crois que c'est Transports Canada, Santé Canada et Environnement Canada qui participent au projet pilote – n'ont plus à faire la queue.

Par conséquent, il y a eu une augmentation de 6 p. 100 sans que personne obtienne un montant ou un stimulant financier quelconque. Cette augmentation est simplement attribuable au fait qu'il est plus commode d'obtenir la carte d'abonnement de l'employeur plutôt que d'aller l'acheter ailleurs.

Ensuite, une fois qu'on a la carte... Il y a généralement une augmentation de la clientèle. Par exemple, si je suis fonctionnaire, je vais travailler de neuf à cinq tous les jours. En août, comme j'ai deux semaines de vacances, je n'achète pas de carte parce que cela n'en vaut pas la peine pour les deux semaines qui restent. J'utilise plutôt ma voiture. Toutefois, si j'ai un abonnement annuel dans le cadre du programme Ecopass, je vais sans doute continuer à utiliser l'autobus pendant mes deux semaines de vacances et pendant le reste du mois.

Par conséquent, c'est un programme différent.

L'hon. John McKay: Vos arguments sont intéressants. Je les crois valides, mais si j'ai bien compris, le programme assure un rabais de 15 p. 100, ce qui correspond en gros au crédit d'impôt de 16 p. 100 qu'on obtiendrait si le projet de loi dont la Chambre est actuellement saisie était adopté.

Mme Donna-Lynn Ahee: Il y a un rabais dans le cadre du programme Ecopass d'OC Transpo, de même que dans le cas des abonnements annuels des étudiants, simplement pour tenir compte du fait qu'il y a des périodes pendant lesquelles on n'utilise pas de toute façon le transport en commun, même si on achète une carte tous les mois. La différence, dans le cas de l'abonnement annuel...

L'hon. John McKay: Excusez-moi, mais vous ne savez peut-être pas s'il y a un rabais. Y a-t-il un rabais?

Mme Donna-Lynn Ahee: Il y a effectivement un rabais de 15 p. 100 si on achète une carte d'abonnement annuelle, mais c'est simplement pour compenser les mois pendant lesquels les gens n'auraient pas ordinairement acheté la carte. Il s'agissait de faire en sorte que le programme n'ait pas d'effets sur les recettes d'OC Transpo. Il n'en reste pas moins que ces gens paient leur abonnement sur le revenu après impôt.

À notre avis, s'il y avait eu un stimulant fiscal, on aurait encouragé... Les États-Unis ont établi des programmes qui encouragent les employeurs à payer eux-mêmes les cartes d'abonnement ou à en subventionner le prix, comme ils le font dans le cas du stationnement. Ainsi, les employés peuvent obtenir une carte d'abonnement gratuitement ou pour 20 \$, par exemple, au lieu de payer le plein prix. C'est cela qui augmente considérablement la clientèle du transport en commun.

L'hon. John McKay: Me reste-t-il du temps?

Le président: Pas vraiment. Autrement dit, vous auriez dû vous limiter à poser des questions.

L'hon. John McKay: C'est ce que font les députés de l'opposition. Ils font un discours qu'ils terminent par un point d'interrogation.

Merci beaucoup.

Le président: J'écoutais avec tant d'attention que je n'ai pas réalisé qu'il fallait vous interrompre.

J'ai une question à poser à Mme Swedlove. Vous demandez 430 millions de dollars supplémentaires. Vous voulez passer de 70 à 500 millions de dollars. Comment envisagez-vous de dépenser cet argent?

● (1245)

Mme Wendy Swedlove: Comme je l'ai dit, certains conseils sectoriels viennent tout juste de commencer à travailler. Ils en sont au stade du développement. Ces conseils, qui constituent probablement un tiers de nos membres, dépensent très peu. Ils ne font que tenir des réunions avec les membres de leur secteur pour élaborer une stratégie et peut-être réaliser une étude sur le marché du travail. Quand ils auront atteint le stade opérationnel, ils devront dépenser davantage pour mettre au point les outils, les produits et les programmes que leur secteur souhaite avoir.

Les conseils qui existent depuis une dizaine d'années ont dépensé... Au cours de la dernière décennie...

Le président: J'essaie simplement de comprendre. L'industrie demande cela aux conseils. Dans quelle mesure l'industrie participe-t-elle au financement de ces programmes? Par exemple, par rapport aux 70 millions de dollars, fait-elle une contribution de 5 \$ pour chaque dollar du secteur public?

Mme Wendy Swedlove: Sa contribution va bien au-delà des 70 millions de dollars. Je ne connais pas les chiffres exacts de tous les conseils, mais Ressources humaines et Développement des compétences Canada recueille des données à ce sujet. Si l'on tient compte des contributions de l'industrie, des syndicats, des associations à l'ensemble du programme, on arrive à des facteurs de 5, 10 ou 15. Je ne suis pas sûre du chiffre, mais il est très supérieur à la contribution du secteur public.

Le président: Ainsi, si la contribution fédérale atteignait, mettons, 500 millions de dollars, l'industrie sera-t-elle disposée à contribuer dans les mêmes proportions?

Mme Wendy Swedlove: Nous voulons aussi étendre la portée des conseils. Nous touchons actuellement 50 p. 100 de la population active. Nous voudrions porter cette proportion à 75 p. 100 peut-être. Nous voulons permettre aux conseils récents de faire ce que font les conseils établis. Nous aimerions également permettre à ces derniers de développer une bonne base pour les programmes de certification et de faire de la sensibilisation.

Nous avons des lacunes sur le plan des communications. Or les communications coûtent cher. Mon collègue Paul Swinwood, du Conseil du logiciel, a dit qu'il pouvait augmenter de 1 p. 100 la productivité de son secteur s'il pouvait disposer de 18 millions de dollars par an. En multipliant par 30, on dépasse facilement les 500 millions de dollars. Or son secteur ne représente que 500 000 travailleurs. Nous en avons 1,6 million dans le tourisme. En faisant un petit calcul, on va facilement au-delà de 500 millions de dollars.

Le président: Je vous remercie.

Je tiens à remercier tous les témoins. Nous avons dépassé notre heure de 15 minutes, mais je crois que nous avons commencé avec 15 minutes de retard. Merci encore. Merci pour votre temps.

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.