



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des finances

FINA • NUMÉRO 092 • 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

• (1715)

[Traduction]

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

Tout d'abord, je tiens à vous remercier d'avoir trouvé le temps dans votre journée de venir comparaître. Malheureusement, vous n'êtes pas les plus chanceux, car vous comparez un jeudi après-midi à 17 heures, mais ne nous en veuillez pas trop.

Conformément à l'article 83.1 du Règlement, nous tenons les consultations prébudgétaires 2005. Je vais accorder aux témoins de sept à dix minutes. J'aimerais que vous respectiez cette restriction. Ce serait grandement apprécié.

Je vais essayer de ne pas vous interrompre, mais si vous voyez le signal, cela voudra dire qu'il est temps de conclure. Ce serait grandement apprécié, car les membres du comité voudront vous poser des questions et ils n'auront pas beaucoup de temps non plus.

Je vais suivre l'ordre indiqué dans l'ordre du jour. Je pense que vous avez la même liste. Le premier groupe est donc l'Association canadienne des agences de voyage.

Monsieur Colette, à vous la parole.

[Français]

M. Jean Colette (membre du conseil, Association canadienne des agences de voyages): Bonjour, monsieur le président.

L'Association canadienne des agences de voyages, qui représente 2 500 agences et plus de 65 p. 100 des agents partout au pays, est heureuse de fournir ses commentaires au Comité permanent des finances dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2005. Le présent mémoire vise à soumettre au gouvernement des solutions conçues pour éliminer les obstacles et assurer le développement optimal de l'industrie canadienne du voyage et du tourisme.

Rappelons quelques faits. L'industrie du voyage emploie plus de 600 000 Canadiens et Canadiennes. Nous générons plus de 51 milliards de dollars de ventes annuelles et nous versons en taxes et frais environ 19 milliards de dollars par année.

L'industrie du voyage et du tourisme dépend à la fois des ventes nationales et internationales. Ses résultats ont une grande influence sur le ratio de la dette nette au PIB au Canada. Le présent rapport souligne comment le gouvernement — en soutenant les efforts de cette industrie qui tente de se redéfinir et, ainsi, de favoriser la prospérité nationale — peut jouer un rôle de leader.

À quoi s'attend-on du gouvernement? Il va sans dire que la législation, quant à elle, est nécessaire et doit fournir aux entreprises un cadre qui leur permette de réussir. Ce cadre doit, à tout le moins, être neutre et permettre aux forces du marché de prévaloir. Le budget fédéral constitue toutefois une bonne occasion de proposer des mesures éliminant tout fardeau fiscal ou monétaire injustifié pour cette industrie fragile. Des mesures budgétaires clés pourraient, par

ailleurs, mener à une protection adéquate des consommateurs en cas de faillite des fournisseurs de voyage. Enfin, on devrait introduire des mesures budgétaires pour appuyer et assurer la compétitivité de l'industrie canadienne du voyage et du tourisme.

C'est ainsi que l'ACTA propose au gouvernement l'insertion des recommandations suivantes dans le prochain budget: réduire ou éliminer les frais, taxes et autres fardeaux financiers indûment imposés à l'industrie du voyage; assumer un leadership dans l'adoption de mesures nationales permettant aux consommateurs de bénéficier d'une protection en cas de faillite des fournisseurs de voyage; intensifier les mesures dans le cadre des initiatives du Plan d'action pour une frontière intelligente avec les États-Unis et une meilleure harmonisation des efforts, ce qui se traduira par une frontière plus sûre et efficace; financer adéquatement la Commission canadienne du tourisme, le CCT, afin qu'elle puisse promouvoir le tourisme domestique de façon plus active en collaboration avec les agents de voyages canadiens.

L'ACTA préconise, depuis quelques années, la réduction ou l'élimination des taxes et des frais spéciaux relatifs au transport aérien. Vous devez savoir, monsieur le président, que toutes ces taxes et ces frais qu'on ajoute au billet d'avion gonflent le prix du billet de 40 à 70 p. 100, ce qui se traduit par un montant de 150 \$ à 300 \$ que doit assumer le consommateur lorsqu'il veut se prévaloir du droit de prendre l'avion et de se déplacer au pays. On s'attend à ce que les hausses croissantes du carburant fragilisent encore plus nos secteurs. L'Association du transport aérien international, l'IATA, prévoit que pour les compagnies aériennes cette année, il y aura des pertes de 7 à 8 milliards de dollars américains pour les transporteurs nord-américains. Cela signifie qu'il faut les laisser souffler sur le plan du fardeau fiscal, car ils en ont déjà lourd sur les épaules.

Notre position est la suivante: la crise qui touche l'ensemble de l'industrie est un problème systématique. Ces frais supplémentaires imposés par le gouvernement sont à la base du problème, et non les crises extérieures, comme la débâcle des hautes technologies, le terrorisme, les guerres, le SRAS, la maladie de la vache folle, le virus du Nil occidental et toutes les autres calamités du genre, qui, concrètement, ont simplement aggravé une situation d'ores et déjà délicate.

En 2003, dans son rapport intitulé *Une industrie en crise: comment préserver la viabilité de l'industrie canadienne du transport aérien*, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a vivement appuyé un point de vue unanime au sein de l'industrie du tourisme et du voyage: la nécessité d'agir sur-le-champ et de supprimer les frais spéciaux et surcharges qui sont si néfastes au transport aérien. Le comité a donc demandé au gouvernement d'agir promptement en vue de réduire de manière importante le fardeau insoutenable de 800 millions de dollars en frais gouvernementaux et taxes spéciales qui afflige le secteur. Ces sommes sont surtout payées par le consommateur.

À notre avis, les progrès réalisés à cet égard sont infimes. C'est pourquoi nous continuons d'exiger du gouvernement des réductions importantes des taxes et frais spéciaux qu'il impose au secteur du transport aérien canadien.

De façon plus précise, nous demandons:

L'élimination du DSPTA, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, une taxe introduite après les événements du 11 septembre 2001 pour resserrer la sécurité. Puisque les resserrements de la sécurité dans les aéroports et les avions bénéficient à tous les Canadiens et non seulement aux Canadiens qui voyagent, on trouverait normal que ces coûts soient assumés par tous les citoyens canadiens, et non pas seulement par ceux qui prennent l'avion et qui se déplacent dans les aéroports. Après tout, on parle de sécurité nationale. En ce moment, c'est financé par une infime partie des citoyens canadiens, soit ceux qui voyagent par avion;

● (1720)

une réduction importante et plus rapide du loyer des aéroports versé au gouvernement fédéral. La décision du gouvernement fédéral annoncée en mai dernier de réduire les loyers astronomiques des aéroports n'a pas permis de soulager immédiatement certains des plus grands aéroports, dont les aéroports Pearson et Trudeau. L'ACTA est déçue de la vision à long terme du programme de réduction des loyers et est d'avis que cette mesure, dont on ne compte pas voir les pleins effets avant 2010, n'améliorera pas vraiment la situation actuellement précaire de l'industrie. Bien qu'il s'agisse d'un pas dans la bonne direction, à l'heure de l'accord Cielis ouverts avec les États-Unis, les aéroports et transporteurs canadiens sont manifestement désavantagés par rapport à leurs homologues, puisque certains des grands aéroports américains ne paient pas de loyer. Le coût élevé des loyers continuera d'avoir un effet néfaste sur les voyageurs canadiens. Une étude nationale récente du système d'aéroports canadiens, réalisée par le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, a révélé que des coûts élevés de fonctionnement entravent la compétitivité et mettent en péril la viabilité de quelque 20 aéroports canadiens qui paient actuellement un loyer au gouvernement fédéral;

l'élimination de la taxe d'accise sur le carburant pour avion. Le gouvernement fédéral obtient actuellement entre 70 et 90 millions de dollars par année grâce à la taxe d'accise sur le carburant pour avion. Instaurée dans les années 1980 à titre d'outil spécial de réduction du déficit, cette mesure a déjà été abandonnée par d'autres compétences et nous jugeons qu'Ottawa devrait emboîter le pas;

l'adoption d'un plan national de protection des passagers. Les lois provinciales et canadiennes n'abordent pas de façon adéquate la protection des voyageurs en cas de faillite des fournisseurs de voyage, qu'il s'agisse de transporteurs aériens, de croisiéristes ou de compagnies ferroviaires. Seulement trois provinces au Canada, soit la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec, disposent déjà d'une loi sur le voyage régissant l'attribution de licences et les

échanges entre les consommateurs, les détaillants et les voyageurs, en plus de fournir une certaine forme de protection des voyageurs en cas de faillite d'un fournisseur. Cette protection est toutefois assurée par le fonds recueilli auprès des agences de voyage. Seul le Québec a créé, en novembre dernier, un fonds d'indemnisation qui est payé par les voyageurs du Québec pour protéger les contre une faillite éventuelle. Nous aimerions avoir l'instauration d'un fonds d'indemnisation national pour protéger nos citoyens contre la défaillance de certains fournisseurs;

le financement adéquat de la Commission canadienne du tourisme afin qu'elle puisse promouvoir le tourisme domestique de façon plus active, en collaboration avec les agences de voyage canadiennes, en plus des fonds principaux affectés à la promotion du tourisme à l'étranger. On s'aperçoit que les budgets de promotion touristique servent surtout à attirer des étrangers dans notre pays, alors que beaucoup de Canadiens voyagent à l'intérieur de leur pays. Nous voudrions que nos partenaires puissent bénéficier de ces fonds pour faire la promotion du pays.

En conclusion, ce ne sont là que quelques-unes des questions que nous jugeons pertinentes aux délibérations du comité. L'ACTA discute également des ces questions avec Transports Canada, Industrie Canada, de même que d'autres organismes connexes. Toutefois, le soutien du comité est essentiel à la concrétisation de ces objectifs nationaux.

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de vous soumettre nos propositions.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Colette.

Nous entendrons maintenant Mme Hugues Anthony, de la Chambre de commerce du Canada.

Mme Nancy Hughes Anthony (présidente et directrice générale, Chambre de commerce du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis très heureuse de comparaître devant le comité en compagnie de mon collègue Michael Murphy, afin de présenter les points de vue de la Chambre de commerce du Canada dans le cadre de vos consultations. Je pense que le thème que vous avez choisi — accroître les gains de productivité au Canada — est l'enjeu majeur auquel le Canada fait face aujourd'hui. En effet, la Chambre croit fermement que l'accroissement de la productivité du Canada est l'un des facteurs fondamentaux de la croissance et de la prospérité économiques et doit donc être le principe fort qui détermine la politique du gouvernement.

● (1725)

[Français]

La Chambre de commerce du Canada compte, parmi ses 160 000 membres, des chambres de commerce locales, de même que des PME et des sociétés de grande envergure qui représentent tous les secteurs de l'économie canadienne dans toutes les régions du pays.

[Traduction]

Au nom de nos membres, je suis très heureuse de vous remettre un exemplaire de notre mémoire. J'espère que vous l'avez sous les yeux.

[Français]

Vous avez notre mémoire devant vous.

[Traduction]

Je vais commencer par des renseignements de base. En 2004, le niveau de productivité de l'ensemble de l'économie canadienne était presque 23 p. 100 inférieur à celui des États-Unis. Je pense que cet écart est suffisamment important pour expliquer à lui seul pourquoi le niveau de vie des Canadiens, mesuré en fonction du PIB par habitant, était environ 20 p. 100 moins élevé que celui des Américains. Mesurer en dollars, cela se traduit par une différence de revenu annuel d'un peu plus de 9 000 \$ par habitant.

Ce n'est qu'une mesure, mais je pense qu'à longue échéance, si notre niveau de vie, notre qualité de vie, continuent à tirer de l'arrière, notre capacité de financement des programmes comme l'éducation, la santé, et l'infrastructure publique sera réduite, particulièrement en comparaison de celle de notre voisin du sud, et notre qualité de vie s'en ressentira. Je pense qu'il existe un sérieux risque que certains de nos travailleurs les plus instruits et qualifiés choisissent d'aller vivre ailleurs où la situation est meilleure. Ils choisissent peut-être d'aller aux États-Unis où ils pourront jouir d'un niveau de vie plus élevé. En outre, nous ne pourrions pas attirer de gens au Canada, et ce serait vraiment dommage.

Notre défi consiste non seulement à empêcher que se creuse davantage l'écart avec les États-Unis, mais à l'éliminer. La Chambre de commerce du Canada croit que ce ne sera pas possible sans modifier les politiques. En effet, il nous faut une stratégie soutenue à long terme et des investissements pour l'avenir.

[Français]

Il va sans dire que le secteur des affaires contribue de façon importante à l'amélioration de la productivité. Nos membres investissent dans les infrastructures et la machinerie, embauchent du personnel, conçoivent et adoptent de nouvelles technologies, bref, stimulent la croissance économique. Toutefois, sans les politiques qui créent un climat favorable à une productivité accrue, notre plein potentiel de création et d'augmentation d'emplois ne peut se réaliser.

[Traduction]

Pour rendre à César ce qui est à César, ces dernières années, le gouvernement fédéral a réalisé des progrès sur le plan financier afin d'améliorer le contexte opérationnel. Il y a eu huit excédents budgétaires consécutifs, la dette diminue, le rapport dette fédérale-PIB est à son plus bas niveau depuis de nombreuses années. Des progrès ont été réalisés également dans d'autres domaines, y compris les allègements fiscaux visant à renforcer la productivité. En outre, nous approuvons de tout coeur l'examen des dépenses en cours dont l'objectif est de générer des économies et d'envisager une réaffectation des ressources.

Malgré ce progrès, il en reste encore beaucoup à faire pour accélérer et maintenir la croissance de la productivité. Le mémoire que vous avez sous les yeux contient les recommandations détaillées formulées par la Chambre. Je voudrais simplement souligner certains des concepts.

Premièrement, nous devons fournir aux entreprises et aux entrepreneurs de meilleures raisons d'investir au Canada. Dans un monde intégré, les gouvernements et les pays se font concurrence pour améliorer les possibilités économiques de leurs citoyens, pour attirer et maintenir des emplois et pour conserver les entreprises et le capital. Ceux qui offrent le meilleur ensemble de politiques fiscales et réglementaires ainsi qu'une bonne qualité de vie l'emportent certainement sur les autres.

Afin d'être concurrentiels, nous devons modifier le régime fiscal canadien non concurrentiel et onéreux qui décourage les investisse-

ments des sociétés et des investissements dans le capital entrepreneurial et qui empêchent des entreprises de s'établir au Canada. Dans notre mémoire, vous trouverez des recommandations sur le taux effectif du capital, la déduction pour amortissement, et d'autres mesures qui, nous le savons, amélioreront la productivité de notre milieu des affaires.

Nous devons également rationaliser la réglementation accablante, qui entrave le bon fonctionnement du marché canadien et nuit au climat d'investissement commercial. Nous avons également des recommandations à cet égard. En outre, notre programme de crédits d'impôt à l'investissement pour la recherche scientifique et le développement expérimental doit être amélioré pour accroître l'impact de ces crédits d'impôt à l'investissement. C'est important puisque la recherche et le développement sont la clé de la productivité à long terme.

Deuxièmement, nous devons investir dans le capital humain car nos citoyens ont énormément d'influence sur la productivité de la nation. À l'heure actuelle, le régime d'impôt sur le revenu des particuliers n'incite pas les Canadiens à travailler, à rester ici, à perfectionner leurs compétences, à économiser, à investir, à prendre des risques. Vous verrez encore une fois dans notre mémoire que nous estimons prioritaire de soulager le fardeau des Canadiens moyens... pas 125 \$ pour leur coût de chauffage, mais un programme soutenu de réduction des impôts pour la famille canadienne moyenne, et particulièrement pour les familles à faible revenu.

Nous devons également tenir compte du fait que le financement public de l'éducation postsecondaire a diminué. Nous croyons vraiment que c'est l'investissement gouvernemental qui procure le meilleur rendement en termes de productivité et de croissance économique. Nous devons améliorer notre capacité d'attirer des émigrants qualifiés et utiliser pleinement les compétences de nos immigrants.

Notre troisième recommandation concerne une infrastructure de qualité. Nous devons investir dans une infrastructure de qualité, notamment les transports, les réseaux de communication et l'infrastructure frontalière.

Je suis tout à fait d'accord avec ce que disait le dernier témoin au sujet de la frontière. C'est essentiel pour encourager l'investissement du secteur privé, pour améliorer notre capacité d'attirer des investissements étrangers, pour renforcer notre commerce et améliorer notre qualité de vie.

Il y a bien d'autres problèmes d'infrastructure dont nous pourrions parler, y compris la congestion aux postes frontaliers et les besoins de nos villes en matière d'infrastructure.

Monsieur le président, toutes ces recommandations se trouvent dans notre mémoire à partir de la page 8.

● (1730)

[Français]

ou à la fin de la page 7, en français.

[Traduction]

J'aimerais dire juste un mot sur notre manière d'atteindre nos objectifs. L'accroissement de la productivité, que ce soit par des réductions d'impôt ou de nouveaux investissements dans des secteurs essentiels comme l'éducation ou l'infrastructure, exige que le gouvernement fédéral crée la marge de manoeuvre financière nécessaire à ces fins. C'est là que le comité a un rôle à jouer, le gouvernement doit maîtriser ses dépenses de programme, dépenser plus judicieusement et diminuer le niveau de notre dette.

Nous avons des recommandations à cet égard. Nous proposons que la croissance des dépenses de programme ne dépasse jamais la croissance de l'économie, ce que nous appelons le PIB nominal. L'an dernier, la croissance des dépenses gouvernementales a atteint 15 p. 100. L'économie croît au rythme de 2,8 p. 100, peut-être 3 p. 100 si nous avons de la chance, et c'est donc une cadence insoutenable.

Nous allons même plus loin et nous recommandons que la croissance des dépenses de programme soit plafonnée à 3 p. 100 par année, en fonction de la croissance démographique anticipée plus l'inflation. Il faut répondre aux nouveaux besoins ou aux besoins accrus en respectant cette contrainte qui exige donc une réaffectation du budget actuel. Le gouvernement fédéral doit mettre fin à la pratique de se lancer dans des dépenses immodérées en fin d'exercice et doit plutôt prévoir d'utiliser tout dividende budgétaire non prévu très judicieusement et éviter de le gaspiller en fin d'exercice.

Nous apprécions grandement les initiatives gouvernementales visant à réduire la dette. Nous pensons que le gouvernement doit continuer à utiliser les fonds de prévoyance ainsi que la réserve aux fins de prudence de même que tout excédent non prévu en fin d'exercice pour réduire la dette.

[Français]

En conclusion, nous encourageons fortement le gouvernement à adopter nos recommandations formulées dans le document que vous avez entre les mains.

[Traduction]

Si les recommandations que nous faisons dans notre mémoire sont mises en oeuvre, les Canadiens bénéficieront d'un niveau de vie plus élevé, et le Canada deviendra plus concurrentiel sur la scène mondiale et deviendra l'endroit de prédilection pour les particuliers et les entreprises.

Merci beaucoup, monsieur le président. Je serai heureuse de répondre aux questions des membres du comité.

[Français]

Le président: Merci.

C'est maintenant à M. Pollard de l'Association des hôtels du Canada.

[Traduction]

M. Anthony Pollard (président, Association des hôtels du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité. Je suis ravi de comparaître devant vous encore cette année.

Au départ, je tiens à vous dire, comme je l'ai déjà fait, que nous sommes le secteur des bonnes nouvelles. Non seulement nous sommes dans le secteur du tourisme réceptif — et je sais que vous utilisez tous nos services — mais en plus, l'an dernier, nous avons généré 9,4 milliards de dollars de recettes pour le gouvernement, ce que la plupart des gens appellent des impôts. Il me plaît de croire que vous nous aimez bien.

Malheureusement, M. MacKay et Mme Wasylycia-Leis sont partis, mais tout à l'heure, quelqu'un a dit: « J'aimerais que quelqu'un vienne nous montrer comment accroître les recettes plutôt que de nous dire comment les dépenser ». Eh bien, je suis ici aujourd'hui pour vous dire quelles recommandations vous devriez faire au ministre des Finances pour y arriver.

Mais auparavant — je m'excuse si je perds la voix — je me dois de préciser que notre association représente l'ensemble de l'industrie de l'hébergement du Canada, dans chacune de vos circonscriptions.

L'an dernier, l'industrie hôtelière du Canada a généré des revenus de 12,6 milliards de dollars. Il est intéressant de noter également que nous avons généré des retombées de 11,4 milliards de dollars — c'est-à-dire une plus-value pour d'autres industries. Nous employons 270 000 personnes et nous avons versé environ 6 milliards de dollars en salaires l'an dernier.

J'ai mentionné les recettes au début et je voudrais y revenir. Nous avons généré au total 4,9 milliards de dollars. Le gouvernement fédéral a récolté 2,2 milliards de dollars, les gouvernements provinciaux, 1,8 milliard de dollars et les administrations municipales, environ 900 millions de dollars. C'est donc beaucoup d'argent.

Le premier ministre a fait grand cas du nouveau plan d'action pour la prospérité de son gouvernement. Il a demandé comment faire pour rehausser les exportations et le commerce. Nous croyons pouvoir faire une grande contribution.

La pierre angulaire de mon exposé est très simple. Augmenter la contribution fédérale annuelle à la Commission canadienne du tourisme de 80 p. 100 à l'heure actuelle à 180 p. 100 — soit 100 millions de dollars de nouveaux fonds. Grant Thornton, la société d'experts-conseils en gestion comptable, vient de publier une analyse indépendante selon laquelle un investissement de 100 millions de dollars de la part du gouvernement du Canada générera 620 millions de dollars de nouvelles recettes fiscales fédérales. Ce n'est pas Tony Pollard qui le dit, ni les hôteliers mais bien une société d'experts-conseils et de comptabilité.

Cela permettrait de protéger et même de rehausser le rang du Canada dans l'industrie du tourisme mondial, qui est passé de la septième à la douzième place depuis 2002 sur le plan des arrivées et de la dixième à la douzième place sur le plan du revenu. Pour illustrer à quel point les choses vont mal, en juillet 2005, le nombre de visiteurs américains au Canada avait diminué, les arrivées par auto ayant baissé de 5,1 p. 100 par rapport à l'an passé. Ces chiffres se trouvent dans le mémoire que je vous ai donné.

Permettez-moi de vous présenter cet impact d'une autre façon. Songez à ce que cela représente pour tous les hôtels. Il y a des hôtels dans chacune de vos circonscriptions. Entre janvier 2005 et juillet 2007, il y a eu 726 000 voyages de plus de 24 heures de moins que pendant la même période en 2001. Qu'est-ce que cela veut dire pour nous? Cela veut dire que notre déficit de la balance touristique s'est accrue démesurément pour atteindre 4,1 milliards de dollars, le niveau le plus élevé depuis près d'une décennie.

Pour en revenir à la proposition de financement de la Commission canadienne du tourisme, je suis allé à Whistler, en Colombie-Britannique, le 31 mars, pour rencontrer le premier ministre. Il m'a dit que si nous présentions une proposition fondée sur une analyse de rentabilité effectuée par une tierce partie indépendante, il demanderait au cabinet de l'examiner. C'est ce que nous avons fait. Grant Thornton, dans son examen intitulé *The Business Case for Long-term Funding for the Canadian Tourism Commission*, a montré que le tourisme est un investissement solide au Canada.

● (1735)

Qu'est-ce que cela représente? Je vais le répéter — je ne vais pas m'acharner sur un cadavre —, cela représente 620 millions de dollars de plus dans les coffres du gouvernement fédéral et des revenus de 4,2 milliards de dollars pour l'industrie.

Le président: Excusez-moi, monsieur Pollard. Pourrions-nous obtenir un exemplaire de ce rapport? Pouvez-vous nous le faire parvenir?

M. Anthony Pollard: Oui, nous l'avons distribué à tout le monde. Vous l'avez devant vous. J'en ai un autre exemplaire pour vous ici, monsieur le président, si vous le souhaitez. Je l'ai posé devant la greffière, il me semble.

[Français]

Monsieur Dupuis, je crois que vous en avez une copie. C'est dans un dossier blanc.

• (1740)

[Traduction]

Le président: Le président est toujours le dernier averti.

M. Anthony Pollard: Notez bien, monsieur le président, ce chiffre que je vous cite: 100 millions de dollars vous rapportera 620 millions de dollars. J'estime que c'est un chiffre à retenir. Ensuite, cela représente 4,2 milliards de dollars de revenu d'entreprise additionnel et la création de 45 000 nouveaux emplois au Canada. C'est là notre priorité. Nous avons fait les calculs et nous vous avons fait part des chiffres et nous vous avons dit ce que cela représente.

J'aimerais encore faire quelques commentaires, conscient que le temps presse.

Nous sommes ravis que le gouvernement se soit engagé à investir plus de 8,25 milliards de dollars dans les infrastructures. Toutefois, nous pressons le gouvernement d'assumer un plus grand rôle de leadership en ce qui a trait au réseau autoroutier national. Ainsi, nous appuyons sans réserve l'Association canadienne des automobilistes qui réclame l'élimination du déficit de 22 milliards de dollars au titre de l'entretien de notre réseau routier. L'Association a dressé la liste des cinq régions du Canada où le besoin est urgent. Cela se trouve dans notre mémoire, je ne m'y attarderai donc pas.

Notre système de transport aérien est tout aussi important pour nous que le réseau routier. Nous sommes membres fondateurs d'une coalition et de nombreux membres sont assis autour de cette table. Nous réclamons depuis longtemps l'élimination du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, l'adoption d'un accord avec les États-Unis sur la libre circulation aérienne, l'accroissement de la propriété étrangère des transporteurs canadiens, l'annulation de l'augmentation prévue des loyers aéroportuaires et la réduction des loyers aéroportuaires afin de refléter adéquatement l'investissement du gouvernement fédéral.

Nous savons tous à quel point la frontière américaine est importante pour nous: Quatre-vingt-six pour cent de notre production est exporté au sud de la frontière. Ma collègue de la Chambre de commerce du Canada a déjà souligné ce point. Permettez-nous de rappeler une chose: si les biens et les personnes ne peuvent pas circuler avec sécurité et efficacité au sud de la frontière, tout ce qui descendra, ce sera notre PIB. Nous félicitons le gouvernement d'avoir investi dans l'infrastructure frontalière mais il reste encore beaucoup à faire pour améliorer l'accès. Il nous faut davantage de voies réservées et suffisamment de personnel pour assurer une circulation fluide.

Enfin, je m'en voudrais de ne pas rappeler les défis qui nous attendent étant donné que les États-Unis comptent exiger que les visiteurs soient munis de passeports. Nous sommes membres d'une coalition avec nos amis de l'Association de l'industrie touristique du Canada. Nous voudrions que l'entrée en vigueur de cette mesure soit reportée d'une autre année. Nous voulons que les modalités d'application soient plus précises. Je presse tous les parlementaires de souligner l'importance de la chose à leurs homologues du Congrès américain. Je crois que vous appuyez tous notre position.

Les ressources humaines revêtent une importance clé pour nous. Nous travaillons en étroite collaboration avec les conseils sectoriels, y compris le Conseil canadien des ressources humaines en tourisme. Nous recommandons que leurs efforts soient appuyés.

En guise de conclusion, j'aimerais dire que le gouvernement doit freiner la croissance débridée des dépenses, particulièrement aux titres des programmes sociaux. Nous devons plutôt réinvestir dans la croissance économique. C'est le clou de mon propos aujourd'hui. La concurrence mondiale est féroce, les prix de l'énergie sont élevés et le dollar s'apprécie. Nous avons subi les contres-coups de tous ces facteurs. Les recommandations dont je vous ai fait part aujourd'hui en ce qui a trait à l'investissement que doit consentir le gouvernement seront avantageuses pour nous tous et le rendement du capital investi par le gouvernement sera positif.

Merci, monsieur le président. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Pollard.

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

M. Chris Jones (directeur, Liaison avec les gouvernements fédéraux et provinciaux, Affaires publiques et Relations gouvernementales, Association des chemins de fer du Canada): Merci, monsieur le président, de nous avoir invités aujourd'hui à vous présenter notre mémoire.

Je suis accompagné aujourd'hui de mon collègue du CN, Sab Meffe.

J'aimerais dire quelques mots au sujet de l'Association des chemins de fer du Canada. Nous comptons quelque 60 membres et nous représentons presque tous les chemins de fer du Canada dans trois secteurs: les chemins de fer de classe 1, soit le CN et CP Rail, les chemins de fer d'intérêt local qui sont au nombre de 40 environ et les services voyageurs qui incluent les trains de banlieue: GO, AMT, West Coast Express, Capital Railway; les services inter-ville, c'est-à-dire VIA; les trains touristiques dont les activités sont saisonnières.

Je n'ai pas oublié que vous nous avez invités à être concis. Je vais vous présenter très rapidement nos deux principales requêtes.

Nous voudrions que vous recommandiez de faire passer le taux de déduction pour amortissement du matériel roulant ferroviaire de 15 p. 100, actuellement, à 30 p. 100. Nous croyons que ce taux devrait aussi s'appliquer aux sociétés de crédit-bail ferroviaires et aux propriétaires de wagons de particuliers.

Notre deuxième requête, c'est que vous envisagiez de recommander que soit reconstitué le capital affecté au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique afin d'assurer la disponibilité de ressources stables et prévisibles au cours des cinq prochaines années.

Les recommandations que nous vous formulons aujourd'hui s'appuient essentiellement sur votre rapport de 2004 et sur votre recommandation n° 14 de l'an dernier dans laquelle vous recommandiez que le Canada révise ses taux de déduction pour amortissement de manière à ce qu'ils respectent trois conditions: que les catégories d'actifs semblables soient traités de façon semblable; que les taux canadiens soient analogues pour les mêmes catégories d'actifs aux autres taux américains et étrangers; et enfin, que les taux canadiens tiennent compte de la durée économique des actifs.

C'est l'approche que nous avons adoptée. Or, nous constatons qu'un traitement différent est accordé au secteur ferroviaire, qui est hautement capitalistique par rapport aux autres modes de transport: les camions bénéficient d'un taux de 40 p. 100, les remorques routières, de 30 p. 100, les navires, de 33 p. 100 et les aéronefs, de 25 p. 100. Comme je l'ai déjà dit, le taux de DPA qui s'applique actuellement au matériel roulant est de 15 p. 100, tandis que celui de la voie est de 10 p. 100. Il ne fait aucun doute que ces deux principaux modes de transport de surface ne sont pas traités de la même façon.

L'avantage fiscal conféré au secteur du transport routier favorise, à notre avis, sa compétitivité en facilitant l'adaptation et la modernisation rapide des parcs de véhicules.

Grâce à l'application de régimes plus progressistes d'amortissement aux fins de l'impôt aux États-Unis, le matériel roulant y est entièrement amorti en moins de huit ans. Il faut compter plus de 20 ans pour que le même matériel soit amorti au Canada. Une fois de plus, l'écart joue en faveur des chemins de fer américains; il leur permet d'adapter plus rapidement leur matériel à l'évolution des conditions du marché.

Nous croyons que le régime fiscal américain favorise le renouvellement accéléré des actifs, permettant ainsi la mise en service de locomotives plus neuves et plus économes en carburant.

En ce qui concerne le troisième point de votre rapport de 2004, j'aimerais citer le budget 2005: « La correspondance entre les taux de DPA et la vie utile des actifs peut accroître la productivité et le niveau de vie grâce à une meilleure répartition de l'investissement entre les différentes catégories d'actifs. »

Nous croyons que, depuis dix ans, il y a eu énormément de changements et d'innovations technologiques rapides dans le secteur du transport ferroviaire: l'informatisation, l'électronique moderne et les réseaux ont transformé l'infrastructure ferroviaire. De plus en plus, l'Environ Protection Agency (EPA) des États-Unis reconnaît que la durée de vie utile des locomotives varie entre six et dix ans, étant donné que leur bilan en terme d'émissions se dégrade à la fin de cette période s'il n'y a pas de remise en état du matériel.

Nous proposons donc expressément que les taux de DPA pour le matériel roulant soient portés à 30 p. 100. Nous tenons pour acquis que les liquidités des chemins de fer canadiens seraient pleinement taxables, que pour l'année de référence 2006, les dépenses en immobilisation liées aux actifs ferroviaires seraient de 400 millions de dollars — nous sommes une industrie très capitalistique, de sorte que ce sont des investissements que nous allons faire — et qu'il y aurait une augmentation annuelle de 5 p. 100 des dépenses en immobilisation sectorielle.

Vous nous avez demandé, monsieur le président, de donner lorsque c'est possible le coût des mesures que nous proposons. Nous avons calculé que pour la première année, les mesures que nous recommanderons coûteraient au gouvernement entre cinq et six millions de dollars, et entre 20 et 25 millions de dollars une fois la mise en oeuvre terminée.

Je ne vais pas m'attarder indûment sur les avantages, sauf pour dire qu'ils incluent des retombées économiques pour les sociétés d'approvisionnement, des revenus imposables pour le gouvernement et une série de réductions de coûts assumées par la société résultant d'une utilisation moins intense du réseau routier.

• (1745)

Le deuxième point est que si nous souhaitons qu'on réinjecte de l'argent dans le Fonds canadien pour l'infrastructure stratégique, c'est

simplement que nous sommes en négociation avec les gouvernements provinciaux, lesquels ont indiqué qu'ils étaient disposés à investir dans l'infrastructure des lignes ferroviaires sur courte distance dans le cadre de partenariats publics-privés, à condition que le gouvernement fédéral, qui a négocié récemment avec le Québec, injecte de l'argent dans le FCIS, argent auquel on pourrait ensuite avoir accès.

Ces fonds s'épuisent actuellement et sont tous engagés et nous voudrions qu'on injecte de l'argent neuf. Cet argent pourrait ensuite servir dans le cadre de partenariats publics-privés pour mettre à niveau les voies ferrées et les ponts des 40 lignes ferroviaires sur courte distance du Canada, pour que ces compagnies puissent se conformer à la nouvelle norme nord-américaine, c'est-à-dire des wagons de 286 000 livres.

Essentiellement, le secteur des courtes lignes est actuellement en péril: son ratio d'exploitation est de huit à dix points plus élevé que celui des chemins de fer de première catégorie, et les compagnies n'ont pas les bénéfices non répartis dont elles auraient besoin pour faire ces investissements. C'est très important pour les économies régionales, d'une importance immense, car les courtes lignes desservent beaucoup de localités et de régions et leur permettent de participer à part entière à l'économie nord-américaine et mondiale.

En conclusion, en appliquant l'approche identifiée l'année dernière par le Comité permanent des finances, nous croyons avoir démontré que le taux actuel de DPA est insuffisant pour le matériel roulant ferroviaire. Nous demandons respectueusement, pour assurer la justice intermodale, pour avoir une meilleure parité avec les États-Unis et en fonction d'une meilleure compréhension de la durée de vie utile, que le taux dans le secteur ferroviaire soit porté à 30 p. 100.

Enfin, étant donné l'importance du secteur des courtes lignes ferroviaires pour l'ensemble du système de transport de marchandises de la nation, pour les économies régionales et pour le développement économique, nous demandons respectueusement que le comité recommande la reconstitution du FCIS.

Merci beaucoup.

• (1750)

Le président: Merci.

Je ne voulais pas vous interrompre, mais je dois poser la question: pourquoi demandez-vous que le taux de DPA soit augmenté également pour les propriétaires de voitures particulières? Quel est le lien avec le secteur ferroviaire?

M. Chris Jones: Parce qu'à l'heure actuelle, le secteur de la location de voitures dont bénéficient les propriétaires de matériel roulant se situe surtout au sud de la frontière, et il y a une importante perte de revenus fiscaux pour le gouvernement canadien à cause de cela, à cause des taux de DPA trop bas.

Le président: Vous voulez parler des propriétaires de wagons, et non pas de voitures. Vous parlez bien de wagons de chemins de fer, et non pas de voitures.

M. Sab Meffe (vice-président adjoint, Taxation, Association des chemins de fer du Canada): Nous parlons bien de wagons de chemin de fer. Cela permettra aux compagnies ferroviaires de...

Le président: Excusez-moi, je pensais qu'il s'agissait d'automobiles.

À la page 8, vous dites que le coût est de cinq à six millions de dollars la première année, et ensuite de 20 à 25 millions de dollars par année. Qu'est-ce que cela veut dire?

M. Sab Meffe: Cela veut dire qu'en vertu du régime de déduction pour amortissement, la dépréciation n'est pas prise en compte la première année, il y a la règle de la demi-année, et les dépenses en immobilisation et la déduction pour amortissement n'interviennent que progressivement à des taux plus élevés et il faut donc plusieurs années avant qu'on en bénéficie entièrement.

Le président: Tout au long de la vie utile de l'actif. Merci. Désolé pour le malentendu.

Nous accueillons l'Association de l'industrie touristique du Canada, représentée par Mme Demers.

Mme Jennifer Demers (directrice, Relations gouvernementales, Association de l'industrie touristique du Canada): Merci.

Au nom de l'Association de l'industrie touristique du Canada, je tiens à remercier le comité des finances de donner au tourisme et à tous les secteurs de cette industrie une voix dans le processus de consultation prébudgétaire du gouvernement fédéral.

Comme vous le savez j'en suis certaine, le tourisme est un important secteur économique au Canada. C'est une industrie de 5,7 milliards de dollars qui donne de l'emploi à 1,6 million de Canadiens, leur permettant ainsi de contribuer au développement communautaire et économique dans toutes les régions du pays. Ce qui est encore plus important pour vous, ce secteur génère des recettes fiscales de 17 milliards de dollars dont environ la moitié vont directement au gouvernement fédéral. En raison de ces importants avantages socio-économiques et de l'immense potentiel de croissance de l'industrie du tourisme, nous sommes d'avis que ce secteur devrait être une priorité pour la politique gouvernementale.

Dans notre mémoire que nous avons présenté par écrit, nous répondons aux questions du comité concernant la productivité et des indicateurs pertinents qui, de façon réaliste, se mesurent plus facilement dans d'autres secteurs, notamment celui de la fabrication. Dans mon exposé aujourd'hui, j'aimerais passer en revue certaines des mesures clés qu'il faudrait prendre pour s'assurer que le tourisme continue d'être une source d'emploi et de prospérité pour les Canadiens. Brièvement, en ordre de priorité, il s'agit d'un financement accru pour la Commission canadienne du tourisme, de l'élimination du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, du renouvellement du Programme stratégique d'infrastructures routières, d'une entente fédérale, provinciale et territoriale sur une solution de financement à long terme pour le réseau routier national du Canada, de la réforme du programme d'assurance-emploi et du maintien du soutien fédéral au Conseil canadien des ressources humaines en tourisme.

Comme le président sera heureux de l'entendre, j'en suis certain, je sais que le temps est limité, et je n'aborderai ici que les trois principales mesures.

Le Canada fait face à une vive concurrence sur les marchés du tourisme international et d'autres destinations continuent de nous dépasser considérablement sur le plan des dépenses. Tony a fait allusion au fait que nous étions tombés au douzième rang pour ce qui est du nombre de visites, et nous sommes également tombés au douzième rang pour ce qui est dépenses. Lorsque j'ai commencé à travailler dans le secteur du tourisme en 2000, nous étions au septième et huitième rangs respectivement, de sorte qu'il s'agit d'une baisse importante.

L'une des raisons pour cela, c'est que certaines villes aux États-Unis ont des budgets de commercialisation du tourisme plus élevés que celui de toute l'agence canadienne de commercialisation du tourisme qui est la CCT. La CCT reçoit actuellement 80 millions de dollars de financement de base du gouvernement fédéral, dont

environ 64 millions de dollars vont directement à la commercialisation et aux ventes. Il est très important de souligner que le secteur privé investit le même montant que le gouvernement fédéral à cet égard.

Nous aimerions avoir 100 millions de dollars de plus pour la CCT. Cela porterait son budget à environ 180 millions de dollars par an, ce qui lui permettrait de travailler de façon plus efficace avec l'industrie pour promouvoir le Canada comme destination touristique. Comme Tony l'a mentionné précédemment, cela permettrait d'avoir un rendement important sur l'investissement. On estime que cela aurait un impact net qui pourrait atteindre 4,2 milliards de dollars de plus en revenu pour le tourisme et que cela créerait plus de 45 000 nouveaux emplois canadiens — et naturellement, le nombre magique, 620 millions de dollars par année en recettes fiscales fédérales supplémentaires.

Par ailleurs, un investissement accru dans la CCT améliorerait la productivité dans l'industrie du tourisme. La vision de la CCT est que le Canada sera l'une des premières destinations quatre saisons pour ceux qui veulent se rapprocher de la nature et connaître différentes cultures et collectivités. Avec les ressources appropriées, la CCT peut réduire le caractère saisonnier des visites, réduire les creux au niveau de l'emploi que l'on retrouve entre les mois d'été et d'hiver.

Pour ce qui est d'une question qui est beaucoup plus opportune à l'heure actuelle, le financement accru de la commercialisation pour la CCT atténuerait l'impact négatif de l'initiative de transport de l'hémisphère occidentale, ou, ce qu'on appelle la question du passeport. À l'heure actuelle, les pertes prévues pour l'industrie canadienne du tourisme d'ici 2008 seront de 1,7 million de dollars. Au Canada, c'est plus important que le SRAS. Aux États-Unis, seulement, cela représenterait une perte de 785 millions de dollars.

Parlons maintenant du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Cela a un impact négatif sur l'industrie du tourisme car cela fait augmenter le prix des billets d'avion, ce qui a un impact sur la compétitivité des lignes aériennes canadiennes et des destinations canadiennes. Nous comprenons que le gouvernement a en fait réduit le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien dans trois budgets consécutifs, mais il reste toujours des coûts excessifs, notamment l'allocation des aéroports et le supplément carburant, qui impose un fardeau insoutenable au réseau de transport aérien du Canada et particulièrement aux entreprises, comme les entreprises touristiques, qui dépendent de ce réseau. Comme les agents de voyages, nous sommes d'avis que la sécurité est un bien public qui profite à tous les Canadiens et que la sécurité aérienne, comme pour les autres modes de transport, devrait être financée à partir des recettes générales plutôt que par des frais d'utilisation spéciaux.

● (1755)

L'AITC aimerait que le gouvernement renouvelle le programme stratégique d'infrastructures routières, qui se termine cette année. Le gouvernement a promis de renouveler tous les autres programmes d'infrastructure dans le budget de 2005. Nous aimerions que celui des infrastructures routières soit inclus dans l'engagement de corriger le déficit de 22 milliards de dollars que connaissent actuellement nos autoroutes, sans compter les difficultés que notre système traversera quand le système aura les 38 000 kilomètres ajoutés par Transports Canada la semaine dernière.

Il est évident que le financement de notre réseau national d'autoroutes n'a pas suivi la croissance démographique, de l'urbanisation et de l'accroissement des transports routiers depuis l'achèvement de la Transcanadienne. Le transport routier est essentiel non seulement à la productivité du tourisme mais à celle d'un grand nombre d'autres secteurs de l'économie canadienne.

Pour terminer, je rappellerais que les moyens touristiques sont un investissement et non une dépense puisque les recettes de l'État tirées des dépenses des visiteurs augmenteront de pair avec le niveau de vie et la compétitivité.

Merci beaucoup. Je répondrai avec plaisir à vos questions.

Le président: Merci.

Monsieur Peeling, de l'Association minière du Canada.

M. Gordon Peeling (président-directeur général, Association minière du Canada): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Gordon Peeling et je suis président et directeur des directions de l'Association minière du Canada. J'ai le plaisir d'être accompagné aujourd'hui par Dan Paszkowski, notre vice-président aux affaires économiques.

[Français]

Merci de me fournir l'occasion de souligner les priorités énoncées dans notre proposition en vue de la préparation du budget fédéral de 2006. L'AMC, l'Association minière du Canada, représente la majorité des sociétés vouées à l'exploration, à l'exploitation et au traitement à valeur ajoutée des ressources naturelles.

[Traduction]

Le Canada est un chef de file mondial du secteur minier. Les sociétés d'exploration, de production, d'approvisionnement et de services du secteur minier canadien sont sans pareilles dans le monde et présentent des niveaux de productivité dépassant de loin la moyenne canadienne. Un article récent du *Globe and Mail* indique que les mines constituent l'un des 10 secteurs où brille le Canada.

Le premier ministre a reconnu l'importance du secteur minier dans une allocution livrée récemment à des hauts fonctionnaires fédéraux. Je cite:

Nous avons une occasion unique de tirer profit de notre richesse énergétique et du potentiel de notre industrie minière. Dans un monde incertain, où les ressources énergétiques et les matières premières sont insuffisantes, et le seront encore davantage à mesure que la demande de la Chine, de l'Inde et d'autres pays augmentera, les ressources énergétiques et minérales sont parmi nos plus grands avantages comparatifs.

Comme l'indique le premier ministre, des possibilités économiques fabuleuses sont à la portée du Canada. Mon exposé portera sur les conditions qui nous seront nécessaires pour saisir cette occasion.

Vous trouverez en page 4 de notre mémoire la liste de nos recommandations. Je rappellerai d'abord qu'un grand nombre des arguments développés dans notre document font écho à ceux de nos collègues de la Chambre de commerce, que nous appuyons. Je n'entrerai donc pas dans les détails. Je me contenterai d'aborder trois questions qui constituent à la fois un défi et une possibilité pour nous quand nous saisirons la chance que représente un marché asiatique,... si l'occasion nous en est donnée.

En premier lieu, le secteur minier doit pouvoir compter sur un cycle régulier de nouvelles mines pour remplacer les réserves épuisées, soutenir l'infrastructure de l'industrie et maintenir notre compétitivité dans le monde. Au cours des dernières années, des niveaux de productivité élevés et des investissements modestes dans l'exploration des métaux de base ont amoindri les réserves canadiennes de la plupart des métaux de base et des métaux

précieux. En l'absence de nouveaux investissements dans l'exploration et sans la découverte de nouvelles réserves, les niveaux de production actuels auront raison des réserves de cuivre d'ici 11 ans, des réserves de zinc et d'argent d'ici 7 ans, des réserves de plomb d'ici 6 ans et de nickel d'ici 21 ans, ce qui, en comparaison, est moins grave, grâce à la découverte et à la mise en valeur récente des gisements de Voisey's Bay, dont la production a commencé en octobre et dont les premières cargaisons partiront en novembre.

La diminution des réserves met en péril les secteurs de la fonte et de l'affinage ainsi que les collectivités qui en dépendent. Le Canada dépend de plus en plus des pays étrangers pour son approvisionnement en minerais et en métaux. En 2003, la somme totale des importations des métaux de base a dépassé celle des exportations, créant un déficit commercial en ce domaine pour la première fois dans l'histoire canadienne. La tendance s'est maintenue en 2004. Or, nous sommes en période de croissance des nouveaux marchés. En 2003, la valeur totale des importations chinoises de minerais a dépassé les 100 milliards de dollars U.S. et continue de croître.

Les possibilités d'exportation pour le Canada sont énormes. Vu les délais importants entre l'exploration et la découverte et la production, cependant, nous ne pourrions pas saisir cette occasion sans efforts supplémentaires. Une des conditions essentielles pour résoudre à long terme le problème des réserves est d'améliorer notre base de données géoscientifiques. Pour combler cette lacune, l'AMC recommande que le gouvernement soutienne financièrement la Stratégie coopérative de cartographie géoscientifique (SCCG), programme de 250 millions de dollars échelonné sur 10 ans. Élaborée avec la pleine collaboration des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, la stratégie s'appuie sur une approche régionale et prévoit une contribution égale des provinces et des territoires.

L'Association invite instamment les membres du comité à soutenir, outre la SCCG, deux autres mesures visant à dynamiser l'exploration et à faire de tous les territoires canadiens un lieu d'investissement plus attirant.

D'abord, l'endroit le plus propice pour découvrir des gisements est à l'intérieur même et autour des mines existantes. L'AMC recommande donc l'établissement d'une exonération fiscale de 20 p. 100 sur les investissements dans les forages en profondeur. Ce taux équivaut à celui des investissements en recherche-développement scientifique et s'appliquerait au forage exploratoire effectué à plus de 300 mètres. L'objectif de cette recommandation est de faciliter la découverte de gisements de minerai en profondeur et d'augmenter les réserves des mines existantes.

Ensuite, il est urgent de mettre à jour les définitions des frais d'exploration au Canada et des frais d'aménagement au Canada, énoncés dans la Loi de l'impôt sur le revenu. Ces définitions n'ont pas été revues depuis des décennies et ne correspondent plus à la réalité de l'industrie moderne de l'exploration et de la mise en valeur des minéraux. De plus, elles rendent l'exploitation minière prohibitive et limiteraient les avantages associés à l'exonération fiscale pour investissement dans le forage en profondeur. La dimension géoscientifique, le SCCG, est une solution à plus long terme, alors que le forage en profondeur et la révision de la définition des FEC et des FAC sont des solutions à court terme qui contribueront à combler l'écart. Le Canada dispose de la base géologique justifiant cette façon de procéder.

● (1800)

L'autre question qui est à la fois un défi et une chance pour le secteur minier est celle de la main-d'œuvre. Au cours de la dernière année, le Conseil canadien d'adaptation et de formation de l'industrie minière a mené une étude nationale sur les enjeux à court et à long terme du secteur minier en matière de ressources humaines. L'étude conclut que le secteur aura besoin de 28 000 à 71 000 travailleurs qualifiés au cours de la période de 2005 à 2014, en sus des 25 000 travailleurs qui font défaut au secteur de l'exploitation des sables bitumineux. Il s'agit des besoins nets après avoir tenu compte de toutes les sources possibles.

Il s'agit d'un problème sérieux pour l'avenir du secteur. Or, la création de 100 000 emplois rémunérateurs à long terme représente une occasion formidable pour le Canada. Nous demandons au gouvernement d'explorer les voies de collaboration avec l'industrie, les maisons d'enseignement, les peuples autochtones et d'autres intervenants en vue de combler les besoins actuels et futurs en main-d'œuvre qualifiée dans le secteur minier. Si nous ne travaillons pas en collaboration avec les gouvernements et les principaux établissements en vue d'attirer des travailleurs qualifiés, nous pourrions en subir les conséquences en coûts et en productivité et ainsi limiter nos chances futures de développement. Ici également, nous estimons que l'appui que reçoivent les conseils sectoriels doit se poursuivre et se consolider. Quant à nous, nous sommes prêts à créer et offrir ces 100 000 emplois — et c'est un scénario de croissance tout à fait raisonnable — mais il ne fait pas de doute que les sources de main-d'œuvre actuelles sont incapables de fournir à la demande.

En ce qui concerne le troisième et dernier point, je dirai quelques mots sur les changements climatiques. Pour aider le Canada à atteindre ses objectifs, l'AMC a élaboré des indicateurs d'utilisation de l'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui vont permettre des progrès continus vers l'application de pratiques exemplaires reconnues dans le domaine. Notre engagement volontaire dans le secteur de la fonte et de l'affinage de métaux non ferreux a permis une réduction de 35 p. 100 des émissions de GES par unité produite entre 1990 et 2000. Même s'il faut y voir là le sérieux de notre démarche en matière d'efficacité énergétique et de réduction des émissions, le plan fédéral ne reconnaît pas nos efforts.

De fait, un objectif supplémentaire d'amélioration de 15 à 20 p. 100 a été proposé pour la période 2000 à 2010. Pour faciliter l'atteinte de ces objectifs et l'adoption des meilleures techniques existantes, stimuler les investissements en efficacité énergétique et accroître la productivité, l'AMC recommande le rétablissement de la règle d'amortissement constant de 50 p. 100 dont bénéficiait notre secteur entre 1961 et 1988. Permettre à l'industrie de radier le coût total des investissements en réduction d'émissions polluantes sur deux ans améliorera immédiatement les possibilités économiques associées aux mesures technologiques et visant à réduire les émissions de GES.

En conclusion, le secteur minier canadien est encore prospère et productif. En agissant dès maintenant, nous pourrions maintenir ce dynamisme, créer plus de 100 000 emplois rémunérateurs au cours des 10 prochaines années et contribuer à la prospérité générale du Canada.

Je vous rappelle encore une fois que toutes nos recommandations figurent à la page 4 du mémoire. J'aimerais également citer un article paru dans *The Economist* de la semaine dernière ou d'il y a deux semaines dans lequel il était question des possibilités de croissance et des secteurs créateurs d'emplois dans l'économie canadienne:

Les locomotives de la croissance dans les années 90 — l'industrie automobile et celle de la haute technologie — ont connu un ralentissement ou une contraction.

À leur place, les piliers ringards comme l'exploitation minière ont repris du lustre. « L'économie est sans dessus dessous », déclare Statistique Canada.

À nos yeux, nous ne sommes pas un « pilier ringard ». Un pilier, oui: nous représentons 4 p. 100 du produit intérieur brut depuis 30 ans, ou entre 3,5 et 4 p. 100, et nous pouvons faire encore mieux. Oui, nous sommes donc un pilier mais nous avons besoin des contreforts du gouvernement pour rester solides.

Merci.

● (1805)

Le président: Merci, monsieur Peeling.

M. Attaran, de la Coalition canadienne pour la recherche en santé mondiale.

M. Amir Attaran (membre, Chaire de recherche du Canada en droit, santé de la population et politique du développement mondial, Coalition canadienne pour la recherche en santé mondiale): Merci, monsieur le président.

Je suis Amir Attaran, chaire de recherche du Canada à l'Institut de recherche sur la santé des populations de l'Université d'Ottawa. Je prends la parole au nom de la Coalition canadienne pour la recherche en santé mondiale. Nous sommes un peu l'intrus de cette séance.

Laissez-moi d'abord vous présenter la coalition. Il s'agit d'un organisme à but non lucratif d'environ 500 membres, des chercheurs canadiens pour la plupart, du secteur biomédical et clinique. Le quart de nos membres vient de pays à faible revenu ou à revenu moyen, des pays où la population vit avec moins d'un dollar par jour. Dans ce contexte, la productivité prend un sens complètement différent, par rapport à ce qui a été dit jusqu'à présent.

Je suis sûr que le comité en a assez entendu sur les besoins du monde en matière de développement. Si vous me permettez, j'aimerais dresser un portrait de mon champ d'expertise, c'est-à-dire la santé mondiale.

La tuberculose est une maladie qui tue quatre millions de personnes par an, au Canada notamment. C'est une maladie curable, mais de façon curieusement archaïque. La tuberculose se diagnostique à l'aide d'une technologie qui a plus de 100 ans, qui est lente et exigeante en main-d'œuvre. On ne fait pas de recherches ni de progrès pour l'améliorer. Les médicaments sont si vieux et inefficaces qu'il faut les prendre pendant six mois à deux ans avant de guérir. Autant que je sache, personne au Canada ne fait de la recherche pour améliorer les diagnostics ou les médicaments.

Autre exemple: la grippe aviaire, l'influenza. On ne la retrouve qu'en Asie, et vous penserez sans doute qu'il s'agit d'un problème uniquement asiatique. Pourquoi le Canada devrait-il s'en préoccuper? Eh bien hier, dans une des découvertes scientifiques les plus étonnantes des dernières décennies, on apprenait que la grippe aviaire était liée au virus de la grippe qui a causé la grande pandémie de 1918 et a tué plus de 30 millions de personnes dans le monde en une année. Ces deux maladies sont très proches sur le plan génétique.

Comme vous l'aurez sans doute lu dans le *Globe and Mail* d'aujourd'hui, on prévoit que si la grippe aviaire asiatique mute en une grippe proche de sa cousine de 1918, elle pourrait tuer jusqu'à 300 millions de personnes en quelques mois ou en une année, y compris au Canada. Nous vivons dans un monde beaucoup plus peuplé et beaucoup mieux connecté au Canada, grâce à l'avion, que dans le passé. Or, l'idée que le Canada doive mener des recherches de façon agressive sur la grippe aviaire en tant que problème sanitaire mondial n'a pas été suffisamment soulevée.

Ce sont de vrais problèmes de développement et de productivité. Un pays en voie de développement ne peut progresser si ses citoyens sont alités pendant six mois pour se remettre d'un cas de tuberculose. Vous ne pouvez espérer que le commerce canadien augmente dans un monde appauvri par la maladie.

La meilleure façon de promouvoir la croissance au Canada de façon soutenue, dans tous les secteurs, toutes les circonscriptions, toutes les exportations, c'est de s'assurer que les consommateurs de nos exportations à l'étranger, quels qu'ils soient, sont en meilleure santé. Ce que j'aimerais faire comprendre, c'est que la recherche et le développement sont des éléments vitaux de cette croissance. Je parle du domaine de la recherche médicale, dans le sens de la haute technologie, et aussi, d'ailleurs, de la recherche en agriculture et en informatique. C'est un effort que le Canada peut faire auprès de ses propres entreprises et de ses universités. Il peut être mené par nos propres institutions. Une telle initiative engendre des résultats sans prix pour ceux qui vivent avec moins d'un dollar par jour, dans les pays pauvres, et pour nous, grâce à une meilleure biosécurité mondiale.

Ce qu'il faut, c'est de la recherche de pointe, de la recherche en haute technologie, comme celle que nous menons au Canada, grâce à laquelle nous pouvons inventer de nouveaux médicaments ou des semences améliorées pour les agriculteurs de l'Asie du Sud, ou encore apporter Internet dans les écoles des Caraïbes, par exemple.

Le premier ministre a insisté sur cette question. Je vais vous lire sa réponse au discours du Trône de 2004:

Notre but à long terme, en temps que pays, devrait être de consacrer pas moins de 5 p. 100 de nos investissements dans la recherche et le développement à une démarche fondée sur le savoir en vue d'apporter une aide aux pays moins fortunés. Nous sommes riches en science et en recherche médicale. Nous avons une obligation morale de partager notre capacité avec ceux et celles qui en ont le plus besoin.

C'est exactement ça.

●(1810)

La coalition se réjouit grandement de l'engagement pris par le premier ministre en 2004 de consacrer au moins 5 p. 100 du budget du Canada en recherche de pointe et en développement aux défis qui se posent particulièrement dans les pays en voie de développement et dont les problèmes finissent par nous atteindre par le truchement de nos relations commerciales et de la biosécurité.

La coalition a recensé ce qui s'est fait dans les trois grands conseils de recherche, et a constaté qu'aucun d'entre eux ne consacre 5 p. 100 de son budget de recherche à l'étude des défis qui se posent dans les pays pauvres, malgré l'appel du premier ministre. Toutefois, les Instituts canadiens de recherche en santé sont ceux qui se rapprochent le plus de l'objectif, puisqu'ils consacrent 1 p. 100 de leur budget de 700 millions de dollars à cette fin, soit à peine 7 millions de dollars. Le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie, de même que le Conseil de recherches en sciences humaines n'ont pas pu nous dire quel pourcentage de leurs fonds servait à la recherche destinée à aider les pays pauvres. À notre avis — et cet avis est partagé par tout le monde — ce n'est certainement pas 5 p. 100.

Je ne vous demande certes pas de blâmer les conseils de recherche du Canada, et je ne voudrais pas que vous le fassiez. En effet, ils seraient tout disposés à répondre à l'appel du premier ministre, mais ils en sont bien incapables à moins qu'ils ne reçoivent des fonds supplémentaires et que votre comité n'en prenne la décision politique. Les budgets combinés des IRSC, du CRSNG et du CRSH atteignent environ 1,9 milliard de dollars. Autrement dit, la promesse de 5 p. 100 du budget représenterait 95 millions de dollars. On

pourrait aussi compter sur des sommes plus modestes provenant d'autres programmes de recherche fédéraux.

Voici toutefois ce qu'il faut retenir. Mes collègues ont éloquemment représenté au comité les besoins des industries canadiennes et ont parlé de mesures d'aide, de mesures fiscales et de dépenses supplémentaires se chiffrant à des centaines de millions ou à des milliards de dollars. Pour ma part, je ne vous demande que 95 millions de dollars qui serviront à sauver des vies à l'étranger et ici, c'est-à-dire à nourrir, à éduquer, etc. Puisque les fonds demandés serviront à augmenter la productivité à l'étranger, ils serviront aussi — ce qui est important — à augmenter notre productivité ici même.

C'est tout aussi important pour le prestige du Canada dans le monde. Vous savez sans doute que l'on a beaucoup critiqué notre gouvernement pour le peu d'empressement qu'il mettait à atteindre un autre objectif de développement, savoir que 0,7 p. 100 du PIB du Canada servirait à l'aide à l'étranger. Cinq pays européens ont déjà atteint cet objectif et six d'entre eux se sont fixés un échéancier pour y parvenir. Le Canada a refusé de se fixer un échéancier, mais nous avons néanmoins demandé à nos alliés de nous faire confiance et de nous croire quand nous disons que nous atteindrons cet objectif un jour. Si nous voulons vraiment que nos alliés croient fermement que le Canada atteindra cet objectif de 0,7 p. 100 dans quelques années, nous pourrions déjà renforcer notre crédibilité dès aujourd'hui en nous engageant à consacrer 5 p. 100 de notre budget à la recherche et au développement dès cette année, ce qui est après tout un objectif modeste. Cela donnerait beaucoup de crédibilité au Canada à l'échelle internationale et beaucoup de crédibilité au projet plus grand d'aide à l'étranger.

Je termine en disant: d'abord, accordez aux conseils de recherches du Canada la somme de 95 millions qui permettra de respecter la promesse du premier ministre; ensuite, je vous exhorte aussi à souscrire par une motion unanime à l'engagement qu'a pris le premier ministre de consacrer 5 p. 100 de tous les budgets de recherche du gouvernement fédéral à la création de connaissances et de technologies permettant d'aider les pays pauvres à résoudre leurs problèmes.

Au nom de la Coalition canadienne pour la recherche en santé mondiale, je vous remercie sincèrement de m'avoir écouté.

Merci.

●(1815)

Le président: Merci.

Nous passons maintenant aux membres du comité.

Je demanderai à nos témoins de rester au moins 15 minutes de plus. Nous commencerons par des tours de sept minutes, puis j'accorderai à M. Cullen cinq minutes, avant de clore la séance.

MM. Penson, Bouchard, Hubbard, Comartin et Cullen ont demandé la parole.

Monsieur Penson.

M. Charlie Penson (Peace River, PCC): Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue à nos témoins de cet après-midi.

Compte tenu de la taille du groupe de témoins, nous n'aurons pas beaucoup de temps pour nos questions. Nous avons néanmoins vos mémoires, et j'ai pris des notes.

Comme vous le savez pour la plupart, ce thème de la productivité que nous examinons n'est pas nouveau. En fait, depuis les 12 années que je suis ici, il y a eu de nombreuses études sur la productivité réalisées dans les domaines de l'industrie, du commerce et même des finances. En fait, si nous les avions toutes sur la table, la pile aurait environ deux pieds.

Mais voilà que le ministre des Finances s'y intéresse soudain maintenant. Je ne sais pas très bien ce qu'il préconise. Il semble y avoir une certaine dyslexie en ce qui a trait aux réductions d'impôt des sociétés — on réduit, on ne réduit pas, on réduit, on ne réduit pas — mais de toute façon, nous sommes heureux pour la plupart de ce qu'on reconnaisse qu'il y a une dégradation dans nos conditions de vie. Elle est due en grande partie à cette question de la productivité.

Ce que j'ai retiré surtout des témoignages d'aujourd'hui — et à l'exception de M. Attaran... des témoins d'autres groupes ont aussi mis l'accent sur la même question — c'est qu'il existe un dilemme, puisque certains disent qu'il faut augmenter nos dépenses dans l'amélioration des compétences et l'infrastructure, alors que pour d'autres, nous ne pourrions pas payer ces dépenses si les entreprises fonctionnent mal. Pour ma part, je suis de ceux qui pensent que nous devons d'abord rationaliser nos opérations avant d'aller de l'avant.

Ce que j'ai entendu aujourd'hui, c'est que les investissements sont grevés d'un impôt énorme. C'est aussi ce qu'ont dit de nombreux économistes et gens d'affaires. Les investissements sont importants parce que les capitaux sont mobiles; si l'argent n'est pas investi ici, il peut l'être ailleurs de façon plus avantageuse. Nous devons donc être concurrentiels au titre des investissements.

Mais ce que j'essaie de comprendre — et je demanderai peut-être d'abord à Mme Hughes Anthony puis à M. Pelling de répondre — c'est ce sentiment d'urgence. La dernière fois que j'ai examiné les analyses, l'écart entre le Canada et les États-Unis était d'environ 6 000 \$ par habitant. Vous dites que cet écart dépasse maintenant les 9 000 \$. Notre comité a récemment entendu dire que l'écart entre le Canada et la Suède — et la Suède est un pays socialiste, un pays dont les dépenses sont élevées — s'élève à plus de 20 000 \$ par habitant. Nous avons pris un énorme retard. J'aimerais donc savoir comment nous pourrions payer tout ce que les gens réclament s'il n'y a pas de réinvestissement dans des emplois qui demeureront au Canada de façon à améliorer les conditions de vie des Canadiens, ces emplois dont nous aurons besoin pour surmonter le problème du vieillissement de la population et pour augmenter les compétences.

J'aimerais vous entendre en premier, madame Hughes Anthony.

Mme Nancy Hughes Anthony: Merci beaucoup.

Oui, je suis d'accord avec vous sur le fait que l'urgence de la situation est peut-être mal comprise. Je n'envie pas la tâche de votre comité de réconcilier les nombreux intérêts qui vous sont présentés. On peut se dire que tout va très bien au Canada, puisque nous enregistrons des excédents dans nos budgets, que le taux d'inflation est faible et que tout semble aller très bien par ailleurs. Je souligne néanmoins qu'il y a urgence.

Il y a un fait que je tiens à signaler au comité. Je suis sûre que vous l'avez déjà appris, mais au mois de juillet, pour la première fois, nous n'avons pas été le principal partenaire commercial des États-Unis au chapitre de nos exportations; la Chine nous a damé le pion. Il existe probablement des raisons pourquoi cela s'est produit ce mois-là, entre autres, mais pour moi, cela signifie qu'il existe une énorme concurrence sur le marché mondial. Le Canada semble croire que le marché nord-américain nous appartient, que le marché

d'exportation vers les États-Unis est à nous. Il ne faut pas le croire; on ne peut pas supposer que notre prospérité est éternelle.

En outre, il est impératif que nous examinions les statistiques sur nos investissements étrangers directs. Ces investissements diminuent au Canada depuis plusieurs années. Cela signifie que des investisseurs de Hong Kong, de Londres ou d'ailleurs pensent que le Canada n'est pas un bon endroit où investir.

J'estime donc que la situation est urgente, et la Chambre de commerce a été extrêmement troublée par le niveau des dépenses de programme que le gouvernement a autorisées, surtout l'an dernier. Nous avons examiné les chiffres en septembre; l'augmentation annuelle s'élevait à 15 p. 100. L'économie ne connaît pas une croissance de 15 p. 100; lorsque l'année est très bonne, la croissance économique est de 2,5 et 3 p. 100.

Il est temps d'examiner notre économie, d'analyser les avantages dont nous disposons et de veiller à les protéger, car les menaces sont énormes.

• (1820)

M. Charlie Penson: Monsieur Peeling, avant de vous donner la parole, bienvenue au comité.

Je sais que vous travaillez dans ce secteur depuis de nombreuses années. Il est agréable de voir qu'une société de longue date, qu'un secteur de longue date comme le vôtre, qu'on croyait à l'agonie, comparativement au secteur de la haute technologie, reprend soudain du poil de la bête. Vous avez dit que votre secteur a toujours existé et qu'il a toujours prospéré, je sais, mais il n'y en avait que pour les sociétés de haute technologie. Vous devez être très satisfait de voir que vous avez à nouveau beaucoup de poids.

M. Gordon Peeling: Oui, mais il n'est peut-être pas très bien réparti.

M. Charlie Penson: Je ne parlais pas de vous personnellement, bien sûr.

M. Gordon Peeling: Je vais aller droit à l'essentiel. Tout d'abord, notre secteur est un secteur de haute technologie. Au Canada, nous sommes à la fine pointe du progrès en ce qui a trait à l'exploitation minière à distance et au moyen de robots. Nous disposons d'une technologie de pointe. Ce qui fait notre force, au Canada, à bien des égards, c'est que nous prenons les meilleures technologies mises au point dans d'autres domaines et nous les adaptons à nos besoins pour l'exploitation minière. Nous adoptons et adaptons d'autres technologies en plus de réussir à mettre au point les nôtres.

Je vais également parler de l'urgence de la situation, car à mon avis, pour souligner ce que Nancy a dit, et plus particulièrement dans la perspective de mon secteur — les chiffres ne s'appliquent peut-être pas à l'ensemble de l'économie —, nous disposons d'un délai de cinq à sept ans pour saisir cette occasion. Je représente un secteur qui nécessite beaucoup d'investissements. Les impôts sur les investissements et les impôts des grandes sociétés nuisent à la productivité; ils entravent nos possibilités de réinvestir.

Je représente également l'un des secteurs les plus dynamiques pour ce qui est d'investir à l'étranger. Si nous achetons le marché chinois, ce ne sera pas à partir du Canada, mais à partir du Chili, du Mexique, du Pérou, de l'Australie, de l'Indonésie ou de la Nouvelle-Calédonie. Dans les faits, nous pourrions le faire à partir d'ici, mais le message que reçoit mon secteur, c'est qu'il y a de meilleurs endroits où investir puisque nous n'arrivons pas à avoir une structure fiscale raisonnable en matière d'investissement.

En outre, il faut fixer l'impôt fédéral des sociétés à 19 p. 100, et même à 17 p. 100 à mon avis, et il ne faut pour cela attendre cinq ans; il faudra agir beaucoup plus rapidement si nous voulons que le marché nord-américain soit avantageux pour attirer des investissements. Nancy a parlé de la direction dans laquelle s'orientent les investissements étrangers directs, et cette orientation n'a rien pour nous plaire.

M. Charlie Penson: Monsieur Peeling — excusez-moi de vous interrompre, mais nous avons peu de temps — pas même les nouveaux investissements canadiens... Il y a eu un changement radical dans la façon dont les Canadiens investissent à l'extérieur du pays ces dix dernières années. Cela dépasse maintenant les investissements étrangers directs au pays. Cela aussi devrait allumer des témoins rouges, je crois.

Monsieur Peeling, je voulais vous demander, s'il ne devait y avoir qu'une seule recommandation concernant la fiscalité, de quel côté pencheriez-vous? Est-ce que ce serait la déduction pour amortissement? Le crédit d'impôt à l'investissement? Une baisse de l'impôt des sociétés? Qu'est-ce qui est le plus urgent?

M. Gordon Peeling: Je vais adopter un point de vue général et dire que globalement, ce qui profiterait le plus à l'économie, serait de passer à 19 p. 100 dès maintenant, puis à 17 p. 100 le plus tôt possible par la suite. Oui, je choisirais l'impôt sur le capital.

Il faudra régler certains des problèmes liés à la conversion technologique pour saisir les nouvelles occasions de réduction et de prévention de la pollution associées au changement climatique. Il y a des choses qui ne se feront pas. Je m'occupe de la technologie dans mes établissements de base et les investissements sont censés avoir une durée de vie de 30 ans. Mais si nous devons remplir des obligations d'ici à 2012 et opérer des changements très rapides par la suite, il faut changer notre façon de traiter les structures d'investissement en capital au pays. Il faut procéder plus rapidement que le cycle d'activité qui a été le nôtre par le passé.

Il y a donc plusieurs choses; ça ne peut pas être qu'une seule chose. Mais sur le moyen terme, c'est 19 et 17 p. 100.

• (1825)

M. Charlie Penson: Je voulais seulement dire, dans la déduction pour amortissement, il est admis que les entreprises ont le droit de radier le coût d'être en affaires; la déduction pour amortissement, c'est cela, en fait. La question n'est que de savoir à quel rythme ces dépenses peuvent être déduites. Vous et M. Jones avez dit que dans bien des cas la nouvelle technologie devient très vite désuète et que vous devez pouvoir l'amortir plus rapidement. On admet donc que ces dépenses peuvent être déduites, sauf que vous voulez les déduire plus rapidement.

M. Gordon Peeling: Oui, parce que cela vient changer le rendement. Du coup, il devient rentable pour l'industrie d'investir. Pour un investissement normal, si nous pouvons obtenir un rendement de 15 p. 100 sur les deux ans de la période d'investissement plutôt que 3 p. 100 sur vingt ans, c'est un bon placement. Cela incitera l'industrie à s'occuper de ces problèmes. Si vous ne pouvez me donner qu'une chose et si vous ne m'accordez pas les 17 et 19 p. 100, alors accordez-moi la déduction pour amortissement.

Le président: Merci.

Monsieur Bouchard.

[Français]

M. Robert Bouchard (Chicoutimi—Le Fjord, BQ): Je vous remercie de vos présentations. Vous méritez tous des félicitations parce que ces présentations étaient bien étayées et sont très valables.

Ma première question s'adresse à l'Association de l'industrie touristique du Canada. Contrairement à quelques intervenants qui ont parlé de pénurie d'employés—je pense à l'Association minière du Canada et à la Chambre de commerce du Canada, qui a également fait allusion à l'importance des ressources humaines—, vous ne démontrez pas qu'il y aurait pénurie de personnel dans le secteur touristique. Vos représentations sont surtout d'ordre fiscal.

Existe-t-il un réel problème dans l'industrie touristique en ce qui concerne la pénurie de personnel? Si tel est le cas, avez-vous envisagé des solutions? Telle est ma question. Qui peut y répondre?

[Traduction]

Mme Jennifer Demers: Au nom de l'Association de l'industrie touristique, nous savons qu'il y a des pénuries de main-d'oeuvre. Elles sont saisonnières, certes, puisque le tourisme est une industrie qui l'est aussi.

Dans notre mémoire, nous avons parlé des difficultés mais aussi de l'importance qu'il y a à appuyer des conseils sectoriels comme le Conseil canadien des ressources humaines en tourisme. Pour respecter les injonctions du comité limitant à sept minutes la durée des exposés, je ne suis pas entrée dans les détails ni ne me suis approfondie sur les problèmes de ressources humaines que nous connaissons. Il y a à notre avis des choses que le gouvernement fédéral pourrait faire pour remédier à certaines de ces difficultés.

Bien évidemment, la première serait de continuer à offrir son appui au Conseil canadien des ressources humaines en tourisme. Le conseil fait un travail tout à fait étonnant à veillant à ce que l'industrie touristique puisse compter sur une main-d'oeuvre professionnelle et bien formée.

En second lieu, il faudrait que les politiques en matière d'immigration prennent davantage l'initiative. Il est bien beau de vouloir faire venir au Canada des travailleurs qualifiés, mais très souvent, les pénuries de main-d'oeuvre ne sont pas nécessairement des pénuries de main-d'oeuvre qualifiée. Il s'agirait plutôt d'emplois disponibles dans les hôtels, les stations balnéaires et d'autres secteurs encore de notre industrie, laquelle est très consommatrice de main-d'oeuvre. Si vous laissez venir la main-d'oeuvre, nous pourrions lui trouver du travail. En Alberta, par exemple, à Fort McMurray notamment, on est très loin de pouvoir trouver suffisamment de travailleurs pendant les mois d'hiver, et c'est encore pire l'été. Banff est un autre exemple.

Il y a donc des choses à faire. Tony pourrait probablement en dire un mot également sous l'angle hôtelier.

Le président: Monsieur Pollard, je vous en prie.

M. Anthony Pollard: Merci beaucoup.

Partout au Canada, les pénuries sont graves. À l'heure actuelle, il nous manque environ 40 000 personnes par rapport à nos besoins normaux.

La solution que nous préconisons passe par le ministère des Ressources humaines et le programme concernant les travailleurs étrangers temporaires. Nous avons déjà assez bien réussi à ce titre. Nous demandons la garantie nationale qui est accordée aux travailleurs agricoles. Nous sommes prêts à payer les frais de voyage jusqu'au Canada. Nous pouvons les loger et nous les ferons travailler ici. Après quoi, ils rentreront dans leur pays d'origine.

À l'heure actuelle, je travaille avec les ambassadeurs et les hauts commissaires de huit pays différents. Nous commençons à voir pointer la réussite, mais le gouvernement canadien va devoir devenir un peu plus accommodant, comme il l'est dans le secteur agricole, pour que cela puisse se faire dans le cadre du programme des travailleurs temporaires.

• (1830)

[Français]

M. Robert Bouchard: Merci beaucoup.

Ma deuxième question s'adresse aux représentants de la Chambre de commerce du Canada.

Vous avez parlé de l'élimination de tous les règlements, qui n'offrent aucun avantage significatif à la société, et du chevauchement de règlements entre les paliers de gouvernement: le fédéral, le provincial et les territoires.

Je présume que ce n'est pas la première fois que vous faites des représentations à ce sujet. On sait que, par le passé, des actions et de grandes démarches ont été entreprises pour revoir toute la réglementation. Vous revenez encore sur ce sujet. D'autres organismes nous ont également signalé, au cours de ces consultations, que la réglementation est encore très lourde et qu'il semble y avoir eu peu d'améliorations.

Y a-t-il véritablement eu des améliorations? Si oui, pouvez-vous les préciser? Avez-vous déjà quantifié, sur le plan financier, combien cela peut représenter et quel apport cela peut fournir à l'industrie et à tous ceux qui sont dans le domaine de la production?

Mme Nancy Hughes Anthony: Oui, évidemment.

Comme vous l'avez mentionné, depuis longtemps, à la Chambre de commerce du Canada, c'est un de nos dossiers préférés.

Il est évident que la situation s'est un peu améliorée dans quelques domaines. Je donne crédit aux premiers ministres des provinces et territoires qui se sont récemment penchés sur cette question. Par exemple, on constate plus de mobilité entre les provinces dans certains domaines et disciplines. Toutefois, il y a toujours un chevauchement entre les provinces en ce qui concerne certaines normes et standards, etc. Il existe un exemple concret. Et nous y travaillons actuellement, parce nous constatons que cela peut vraiment apporter d'immenses bénéfices. Il s'agit de la création d'un seul organisme national, pan-canadien, de réglementation des valeurs mobilières administrant un seul code.

Toutefois, nous avons également indiqué dans notre présentation d'autres domaines où il y a matière à amélioration. Essayer de concrétiser la valeur et les répercussions, cela devient assez subtil. En effet, les choses se chevauchent dans le système d'approbation des projets environnementaux par exemple. Cela est franchement un cauchemar à certains égards.

De plus, nous ne sommes pas au courant du nombre exact de projets ou d'investissements qui, après étude de la situation canadienne, s'en vont, parce qu'ils ne peuvent pas supporter la quantité de règlements et de chevauchements entre les provinces, les territoires et, parfois, les gouvernements municipaux, régionaux, etc.

À mon avis, nous avons tous—le gouvernement, le milieu des affaires et le secteur privé—la responsabilité de continuer à travailler à cet égard. Les gouvernements ne sont pas nécessairement toujours les coupables; parfois, cela peut être des entreprises ou des associations professionnelles par exemple, qui ne veulent pas nécessairement partager avec d'autres provinces.

Il faut donc qu'on continue, car il est ridicule de nous présenter au monde comme un pays qui a vraiment réalisé le libre-échange, alors qu'existent toujours des barrières chez nous.

• (1835)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Bouchard.

M. Hubbard, M. Comartin, puis M. Cullen.

M. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Merci, monsieur le président.

Pour commencer, il faut noter l'ironie de la présence simultanée ici aujourd'hui de l'industrie du tourisme, des agences de voyages et du groupe de recherche sur la santé. Si l'on songe à la grippe aviaire et aux problèmes que cela pourrait nous poser, je pense que le tourisme au Canada, d'ailleurs dans la plus grande partie de l'Amérique du Nord, s'arrêterait complètement. Le Canada est relativement préparé à une situation comme celle-là, mais les Américains le sont très peu. Nous pourrions peut-être en entendre davantage à ce sujet un peu plus tard, mais je voudrais commencer par les chemins de fer.

En ce qui concerne les lignes secondaires, vous représentez 60 membres. Il serait intéressant pour nous que vous nous donniez une idée de vos chiffres d'affaires et de vos investissements, mettons pour les deux dernières années, ce qui nous renseignerait un peu mieux et nous permettrait de renseigner également le ministre. Certes, le matériel roulant est un facteur important, mais je pense qu'un pays comme le nôtre doit se demander si son système ferroviaire — la politique ferroviaire a été complètement remaniée il y a environ dix ans — est à la hauteur de ce dont nous avons besoin en fait de remplacement, d'entretien des terre-pleins, bref tous ces investissements que les compagnies de chemin de fer doivent effectuer.

En second lieu, toujours en parlant des chemins de fer, je me suis déjà entretenu à ce sujet avec M. Jones. Dans le secteur ferroviaire, on ne peut pas se contenter de ne faire que de l'entretien. Je pense que les potentialités d'innovation sont énormes. Nous avons ici même, chez nous, l'un des plus gros fabricants de matériel ferroviaire à grande vitesse, en l'occurrence Bombardier, une compagnie qui a des contrats dans le monde entier. Y a-t-il quelque chose qui pourrait nous laisser croire qu'il y a quelqu'un, au Canada, qui songe à la possibilité d'un train à grande vitesse? On parle si souvent de transport aérien, mais pour aller d'ici à Montréal, de Montréal à Toronto, l'avion prend tellement de temps alors que si le système ferroviaire était plus efficace, s'il y avait des trains à grande vitesse comme le TGV, il n'y aurait plus tous ces avions qui sillonnent notre ciel, il n'y aurait plus le problème des droits d'atterrissage, des droits pour la sécurité et tout ce qui s'ensuit.

Monsieur Jones, pourriez-vous nous donner une idée de ce que fait votre secteur pour s'occuper sérieusement de l'entretien des routes et, ensuite, pour chercher de nouveaux moyens d'améliorer le transport, celui des voyageurs en particulier?

M. Chris Jones: Pour commencer, les immobilisations annuelles de notre industrie sont de l'ordre d'un milliard de dollars. Sur ce total, environ 600 millions de dollars vont aux voies, aux terre-pleins des voies, à ce genre d'infrastructure. Environ 400 millions de dollars sont consacrés au matériel roulant. Bien entendu, ce chiffre est plus élevé pour les chemins de fer de catégorie A que pour les compagnies qui exploitent des lignes courtes et qui sont souvent un peu plus gênées financièrement pour le faire.

La politique la plus impérieuse de notre industrie est le respect de la sécurité. Les compagnies investissent constamment dans les voies. Si elles négligeaient la sécurité et l'état des rails, les conséquences seraient très négatives. Elles se soucient donc très fort de sécurité. Il y a eu ces derniers mois un phénomène temporaire avec quelques déraillements et autres accidents, mais je voudrais demander au comité de songer à l'augmentation considérable de l'activité. Nous transportons plus de marchandises que nous ne l'avons jamais fait, de sorte que ce phénomène survient dans le contexte d'une augmentation considérable du trafic ferroviaire.

En ce qui concerne le deuxième élément, le train à grande vitesse, je n'hésiterais pas à dire que les milieux aéronautiques canadiens auraient eux aussi une ou deux choses à dire à ce sujet. Cela fait longtemps déjà que nous affirmons que la densité du trafic sur le couloir Toronto-Montréal-Ottawa justifierait une liaison ferroviaire à grande vitesse. Ce serait d'ailleurs la même chose sur le couloir Calgary-Edmonton. Or, chose amusante, je pense que l'idée d'implanter un couloir ferroviaire à haute vitesse entre Calgary et Edmonton est accueillie encore plus favorablement en Alberta depuis quelques mois.

Très rapidement, je pense que nous devrions songer à l'énorme potentiel hydroélectrique du Québec. Si nous aménageons un jour un réseau ferroviaire électrifié avec des caténaires, nous pourrions envisager d'utiliser cela pour subventionner un réseau à grande vitesse.

M. Charles Hubbard: Je vous remercie.

Pour passer maintenant à la question du droit relatif à la sécurité, c'est quelque chose qui semble beaucoup nous préoccuper dans le cas des aéroports, alors que somme toute, ce droit ne représente qu'une petite fraction du prix d'un billet. Il y a également tous les autres frais sur lesquels vous ne vous êtes guère étendus, semblant plutôt vous concentrer sur la sécurité. Tous les Canadiens — même ceux qui vivent dans les petits villages — devraient payer une partie de ce qu'il en coûte pour assurer la sécurité des gens qui voyagent par avion. Nous voyons tous ces aéroports se transformer en véritable Taj Mahal. Et d'ailleurs, avec l'argent qui est investi depuis quelques années pour l'aéroport de Toronto, on pourrait construire quatre autres ponts pour l'Île-du-Prince-Édouard. Alors pourquoi vous obnubiliez-vous sur ce droit concernant la sécurité? C'est une toute petite fraction, et elle vient encore de diminuer.

Je vois que M. Murphy est prêt à répondre à cette question en particulier.

Il y a peu de temps encore, j'ai dû m'arrêter à Toronto pour prendre un autre vol. Le droit d'atterrissage était de tant et le droit de décollage était de tant, tout cela au même aéroport. Ou du moins, c'est ce que les gens d'Air Canada m'ont dit.

Comment se fait-il qu'on continue à avoir ces droits au départ et ces droits d'atterrissage, ainsi que tout ce qu'on ajoute au prix des billets?

• (1840)

M. Michael Murphy (premier vice-président, Politiques, Chambre de commerce du Canada): Voulez-vous que j'hasarde une réponse, monsieur le président?

Le président: Allez-y.

M. Michael Murphy: Nous n'en avons pas parlé aujourd'hui mais ces dernières années nous avons certainement soulevé cette question à plusieurs reprises. Je ne pense pas que cela se limite au droit pour la sécurité des passagers du transport aérien que le gouvernement a baissé quelques fois depuis deux ans. Je fais essentiellement miennes

les positions exprimées ici aujourd'hui, à savoir qu'il est tout simplement insensé d'imposer ce genre de coût à un secteur précis de l'économie. Vous prenez en compte également d'autres coûts rajoutés. Deux ou trois intervenants ont fait allusion aujourd'hui à la taxe sur l'essence et elle touche tous les moyens de transport. Mais ça c'est une autre affaire. Les loyers des aéroports sont un autre aspect qui se rajoute ici. Il s'agit de coûts très conséquents. Il est vrai que le gouvernement a annoncé au mois de mai les mesures qu'il entend prendre à long terme, mais le défi, en l'occurrence, demeure de taille.

Vous avez évoqué l'aéroport de Toronto. Je pense que l'administration aéroportuaire va accaparer quelque 43 p. 100 de la somme que représentent les loyers. La facture grimpera encore cette année. Pour bien des aéroports, elle ne va cesser d'augmenter. On parle ici de coûts inhérents de l'ordre d'environ un milliard de dollars par année, ou peut-être un peu moins, ce qui n'est pas rien.

Aujourd'hui, on vous a parlé — et il n'est pas question ici d'établir un ordre d'importance dans les moyens de transport — des fardeaux imposés au secteur du transport aérien. Ce secteur est très en vue car la façon dont le loyer aéroportuaire a été appliqué et comment ces coûts sont répercutés dans le système représentent un enjeu de taille. Nos membres, les usagers du système, les gens qui utilisent les aéroports, pas seulement les passagers mais également les gens qui louent des locaux, c'est-à-dire essentiellement les clients des aéroports — tout le monde en a ressenti les effets. Je pense que cela explique pourquoi ces dernières années le sujet a soulevé tant les passions.

M. Charles Hubbard: À propos de ce que dépense le gouvernement, il faut dire que l'augmentation de l'année dernière était ponctuelle. En d'autres termes, il ne s'agit pas de coûts qui sont intégrés à notre budget sur une longue période. Mais en faisant votre proposition, en annonçant ce que vous allez supprimer et ajouter, avez-vous tenu compte du budget de l'an dernier en vous demandant quel serait le résultat? Vous avez de grandes visées et je ne suis pas sûr que le budget soit adéquat: vous voulez plus d'argent pour l'infrastructure, pour d'autres choses encore, et vous voulez réduire du côté de l'assurance-emploi. Je me demande quel va être le résultat final de tout cela. J'ose croire que vous avez fait vos calculs à partir d'une base quelconque.

Pouvez-vous nous en dire plus long? Votre proposition est-elle réaliste compte tenu des contraintes que subit le ministre des Finances?

M. Michael Murphy: Je dirais pour commencer que vous avez trois éléments qui ont tous pour origine les dépenses de programme. L'an dernier, le gouvernement a augmenté ses dépenses de plus de 15 p. 100, un pourcentage qu'aucun d'entre nous n'avait jamais vu — c'est une augmentation incroyable. Nous savons qu'une bonne part de cette augmentation était constituée de transferts aux provinces. Or, si nous ne faisons rien pour limiter ces dépenses, je conviens comme vous qu'il ne sera plus possible de faire quoi que ce soit d'autre, que ce soit rembourser la dette ou... Nous consacrons encore près de 20 cents de chaque dollar au service de la dette qui constitue encore la plus grande dépense de notre économie. Je ne crois pas que ce soit ce que nous souhaitons. Le gouvernement a fixé un objectif pour la dette par rapport au PIB, objectif que nous appuyons. Je ne crois pas que ce soit un objectif très rigoureux, mais nous avons d'autres obligations.

Le troisième élément est l'élément fiscal. Pour la quatrième année, je crois, nous avons tenté, comme l'a répété Nancy, de faire une corrélation entre les secteurs de croissance de l'économie et les dépenses du gouvernement. Ces dernières années, il n'y a pas eu de rapprochement. Par conséquent, nous estimons que, tant que vous ne vous attaquez pas à l'élément fiscal, les deux autres éléments ne bougeront pas.

Du point de vue fiscal et du point de vue de la gestion de la dette, tout est lié aux dépenses. Nous devons donc imposer une certaine discipline qui nous donnera la souplesse nécessaire pour traiter des autres priorités que nous avons énumérées.

En ce qui concerne les dépenses, deux choses sont cruciales. Oui, nous avons fait remarquer qu'il faut hiérarchiser les dépenses, et je crois que c'est une recommandation responsable. À l'heure actuelle, nous procédons au petit bonheur, sans savoir quelles sont nos priorités. Nous en avons choisi deux. L'infrastructure, dont bien des gens ont parlé, et l'enseignement postsecondaire, car il nous donnera un bon rendement au niveau de la productivité, l'un de vos thèmes.

Dans le dernier budget, le gouvernement a réaffecté près de 11 milliards de dollars. Ça s'est fait par l'entremise du BCP, et tous les ministères y ont participé. L'objectif était de réaffecter 13 milliards de dollars et on a réussi à en réaffecter environ 10,9 milliards. Il est donc encore possible de faire mieux; je crois que l'on peut faire beaucoup mieux. J'ignore si l'on a mis en place un programme pour rendre cette initiative plus permanente, mais ce serait une bonne idée.

• (1845)

Le président: Merci, monsieur Hubbard.

M. Comartin, suivi de M. Cullen.

M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci à tous d'être venus.

Parce que nous avons peu de temps et qu'il est déjà tard, je poserai seulement deux questions à Mme Demers, M. Pollard et M. Colette sur les passeports. J'ai deux questions pour vous. Qu'ont fait vos associations pour freiner les tentatives des États-Unis dans ce dossier? Deuxièmement, auriez-vous des mesures à suggérer au gouvernement fédéral, outre celles qui ont déjà été prises?

Mme Jennifer Demers: Merci de votre question.

Tout d'abord, l'Association de l'industrie touristique du Canada a mis sur pied ce que nous appelons une coalition passeport, en partenariat avec l'Association des hôtels, l'Association des agences de voyage, ainsi que 20 autres groupes au Canada, aux États-Unis, et à l'échelle internationale afin de traiter de cette question. Notre coalition collabore avec une coalition américaine existante, une coalition qui se concentre sur le tourisme et les voyages, afin de régler cette question.

Nous avons trois recommandations clé. Tout d'abord l'élimination de la période de mise en place progressive dans le cadre de l'initiative de voyage de l'hémisphère occidental. Cette période a été proposée par le Department of Homeland Security et le Département d'État américain. Ce n'est pas le Congrès américain qui l'a demandée. Donc, s'il faut absolument mettre en place cette initiative sur les passeports, il faut éliminer la confusion qui accompagne la période de mise en place progressive.

Deuxièmement, nous devons déterminer dès que possible quels sont ces soi-disant documents sécurisés qui peuvent être utilisés à la place d'un passeport. Nous travaillons tous ensemble. D'ailleurs,

nous nous réunissons la semaine prochaine pour nous mettre d'accord sur les propositions que nous allons faire.

Troisièmement, il faut mettre en oeuvre une stratégie de communications solides sur la façon d'aborder cette question. Je pense qu'il faudrait adopter une approche à trois volets. Il faudrait commencer par faire connaître les règles et règlements qui existent actuellement, car pour l'instant on n'a pas besoin de passeport. Tourisme Ontario a récemment effectué une étude qui montrait que 40 p. 100 des Canadiens pensaient qu'un passeport était déjà nécessaire pour se rendre aux États-Unis, et que 33 p. 100 des Américains pensaient aussi qu'il fallait un passeport. Cela freine les voyages.

Le dernier élément vise à encourager les gens à se procurer les documents nécessaires, qu'il s'agisse d'un passeport ou d'un permis de conduire adapté, pour le cas où cette proposition, ou d'autres propositions, seraient adoptées.

Sans cette stratégie de communications, il y aurait beaucoup de retards à la frontière à cause de la confusion générée par les documents. De plus, nous ne voulons pas que les coûts pour voyager deviennent prohibitifs.

M. Anthony Pollard: Nous mettons l'accent sur le fait que ce n'est pas une question canadienne, mais une question nord-américaine. Je pense que tous les parlementaires canadiens sont d'accord avec nous pour dire que cela n'a aucun sens. Bien sûr, nous pensons que la question de la sécurité est essentielle. C'est pourquoi mon association travaille avec votre caucus de la frontière, qui est non partisan, pour expliquer qu'il faut collaborer avec les leaders du Congrès des États-Unis afin de leur faire comprendre les répercussions d'une telle mesure. D'ailleurs, cette semaine, nous avons été heureux de constater que le sénateur de New York, Mme Clinton, avait soulevé la question, et que des voix s'élèvent pour s'opposer à cette mesure. Je sais que mes collègues de la Hotel & Lodging Association des États-Unis sont très préoccupés par le fait que des citoyens américains quittant leur pays ne pourraient plus y entrer. Ainsi, cette mesure a une incidence majeure non seulement sur nous, au Canada, mais également sur les Caraïbes, et ainsi de suite. De ce fait, nous travaillons avec toutes les principales entreprises de l'hébergement qui ont des relationnistes à Washington. Nous nous concentrons plus sur les États-Unis que sur le Canada.

Comme je l'ai précisé dans ma déclaration liminaire, je sais que vous avez tous ici des contacts avec vos homologues du Congrès américain. Nous vous prions instamment de nous aider sur cette question également.

• (1850)

M. Jean Colette: Je pense que l'un des principaux aspects c'est que franchir la frontière est une expérience déplaisante. Nous savons que bien des gens trouvent stressants de passer à la sécurité dans les aéroports, par exemple, et c'est un fardeau, selon moi. Traverser la frontière par la route est certainement une autre affaire, en raison de tous les retards. Je pense que l'une des choses que nous devrions faire c'est d'investir davantage dans l'infrastructure pour faciliter le passage à la frontière. Nous voulons une frontière sûre, mais nous voulons également que le passage à la frontière soit plus rapide, plus fluide, et c'est pourquoi il faut plus d'agents aux frontières, plus de voies de circulation, et donc plus d'argent. C'est la principale chose. Je pense que c'est un des principaux problèmes pour ceux qui songent à venir au Canada mais qui savent qu'ils devront attendre quatre heures pour franchir la frontière. Nous devons investir là-dedans, pas seulement dans la sécurité et les passeports, mais dans toutes ces choses, et il faut notamment plus d'employés.

Le président: Souhaitez-vous ajouter quelque chose, madame Hughes Anthony?

Mme Nancy Hughes Anthony: J'aimerais ajouter un point, merci de m'en offrir la possibilité.

Vous avez mentionné notre capacité de faire échec à cette initiative. Je ne suis pas sûre que nous en soyons capables, car il faut que ce soit prescrit dans une loi. Nous travaillons de très près avec nos associés de la US Chamber of Commerce, mais je suis tout à fait d'accord avec Tony pour dire qu'il est important d'adopter une perspective nord-américaine. D'après nous, cela touche également l'industrie du tourisme, mais c'est plus vaste que cela. Cela a un impact sur l'économie même des collectivités frontalières et sur la façon dont nombre d'entre elles exercent leurs activités commerciales quotidiennes.

Je conviens qu'il faut revoir le genre de documents exigés, les délais, s'il y a des enfants, etc.

Comme d'autres, j'ai été très heureuse que le sénateur Clinton se soit soudainement intéressée à cette question. Je m'en suis réjoui. Je ne pense pas que nous puissions bloquer cette mesure, car elle est prescrite dans une loi, mais nous pouvons certainement essayer d'en atténuer l'incidence, particulièrement pour les voyageurs moyens qui présentent peu de risque.

Le président: Merci, monsieur Comartin.

M. Joe Comartin: De rien.

Je dois répondre. Le fait est qu'il y a des discussions en cours aux États-Unis avec le caucus sur la frontière Nord pour essayer de faire abolir cette disposition.

Le président: M. Cullen.

L'hon. Roy Cullen (Etobicoke-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins.

Il se fait tard. J'avais quelques questions à poser, mais je vais être plus ciblé.

Madame Hughes Anthony, je pense que ce que vous proposez, c'est-à-dire poursuivre nos réductions d'impôt et même les accélérer et les élargir, est probablement le moyen le plus rapide d'accroître l'activité. J'aimerais savoir ce qui, d'après vous, aurait la plus grande incidence sur la productivité, des réductions de l'impôt sur le revenu des particuliers ou sur le revenu des sociétés.

En outre, il y a un certain nombre de questions qui me préoccupent. L'une d'entre elles est la formation du capital de risque. Les Canadiens ont probablement une plus grande aversion pour le risque que nos voisins américains. Y a-t-il des interventions gouvernementales qui seraient utiles ou appropriées pour encourager la formation de fonds communs de capital de risque? Nous avons pris des mesures à l'égard des options sur actions et des transferts en franchise d'impôt, mais y a-t-il autre chose que le gouvernement pourrait faire pour encourager l'innovation?

L'autre question est celle du transfert et de la diffusion de la technologie. Nous donnons beaucoup d'argent aux universités à cette fin. En fait, elles disent que c'est une manne qui fait revenir les gens et qu'il se fait beaucoup de recherche à l'heure actuelle. Je sais qu'il faut également faire beaucoup de recherche fondamentale, mais comment pouvons-nous transférer cette science et y trouver des applications commerciales d'une manière qui rehausserait notre productivité?

Mme Nancy Hughes Anthony: Je vais demander à mon collègue, monsieur Murphy, de répondre à votre première question.

M. Michael Murphy: Pour ce qui est de la question fiscale, comme je le disais tout à l'heure, je pense que cela s'inscrit dans la stratégie générale en matière de dépenses et de gestion de la dette. Cela touche au rôle de la fiscalité. Nous avons deux priorités extrêmement importantes qui découlent de deux convictions fondamentales.

Premièrement, il faut trouver le moyen d'encourager les investissements. On en a beaucoup parlé aujourd'hui et j'espère que les autres groupes de témoins en ont également beaucoup parlé. Comment pouvez-vous continuer à faire cela? Il y a une autre étude qui vient d'être faite. Je pense que c'est l'institut C.D. Howe qui a étudié très récemment le taux d'imposition réel du capital dans notre pays. Nous pourrions essayer de dorer la pilule en disant que les choses ne sont pas très reluisantes, mais en réalité, elles sont épouvantables. En fait, seule la Chine est pire que nous pour stimuler l'investissement et ce en raison du cumul de la taxe sur l'impôt des sociétés, des taxes sur le capital, à l'égard desquelles nous avons pris quelques mesures bien modestes dans les derniers budgets, mais il reste encore beaucoup à faire. Pour en revenir à vos objectifs en matière de productivité, toutes ces choses stimulent l'investissement et c'est pourquoi j'y accorde une très grande importance.

L'autre objectif concerne le niveau de vie et la qualité de vie des Canadiens. Payons-nous trop d'impôt? Pour ma part, je le crois. Je pense qu'il y a quelque chose à faire à cet égard. Dans notre mémoire, nous mentionnons certaines mesures que nous préconisons. Les personnes qui gagnent entre 25 000 et 45 000 \$ par année ont un taux marginal d'imposition d'environ 60 p. 100. Je pense que c'est la troisième ou quatrième année que nous vous le signalons, et je sais donc que je ne vous apprends rien de nouveau. Je pense qu'il est très important d'encourager les gens à gagner plus d'argent. Mais pourquoi les gens le feraient-ils si c'est seulement pour payer plus d'impôt? Les gens dans cette tranche de revenu sont accablés. La solution est de réduire le taux d'imposition le plus faible, en passant de 16 p. 100 à 15 p. 100. C'est ce que nous recommandons.

Il faut en faire de même pour ce qui est de l'impôt sur le revenu des sociétés. Il ne suffit pas de rétablir ce qui était prévu dans le budget et ce que nous avons perdu lors de l'adoption du projet de loi C-48 il y a quelques mois. Il faut aller beaucoup plus loin. Nous recommandons de lancer le processus l'an prochain en passant de 20 à 19 p. 100, plutôt qu'une réduction d'un demi-point de 2008 à 2009, ce qui n'aurait que très peu d'effet.

Voilà ma réponse à la première partie de votre question.

• (1855)

Mme Nancy Hughes Anthony: Je crois que je pourrais répondre à la deuxième partie de la question.

Le premier ministre et plusieurs ministres du Cabinet ont discuté de cette préoccupation. Comment se fait-il donc que nous ayons investi tant d'argent dans la recherche et l'innovation et que cela n'ait pas mené à une mise en marché? Je crois qu'il y a une multitude de facteurs entourant cette question et beaucoup d'entre eux sont liés à l'environnement de l'entreprise et au climat d'investissement dont parlait Mike.

Par ailleurs, d'autres aspects importants ont été rajoutés. Ainsi, les petites entreprises ont vraiment du mal à obtenir des crédits d'impôt RS et DE. Il paraît qu'il s'agit des crédits d'impôt les plus merveilleux du monde, mais ils sont si compliqués qu'il faut embaucher une armée d'avocats et de comptables pour y avoir accès.

Alors oui, il y a certainement des moyens de tenter de promouvoir l'environnement de l'entreprise, mais il ne faut pas négliger les chercheurs principaux. Ainsi, si vous voulez embaucher quelqu'un des États-Unis et le faire venir au Canada, il y a des problèmes d'imposition. Je suis désolée de toujours revenir là-dessus, mais il faut tenir compte des questions d'imposition. Songez à la différence entre notre taux marginal d'imposition le plus élevé et celui des États-Unis. Le seuil au Canada est bien moins élevé que celui aux États-Unis, soit de 150 000 \$ par rapport à 300 000 \$. Cela crée un double problème: non seulement il faut faire venir des spécialistes d'ailleurs, mais il faut aussi les garder au Canada.

Il faut bien analyser ces facteurs contextuels. Pour ce qui est des PME, il faut tenir compte de facteurs tels que la conjoncture et la structure de notre secteur commercial, qui est axé sur les petites entreprises. Il faut absolument reconnaître ce fait. Nous avons réussi à avoir cette optique dans plusieurs domaines, et cela nous a permis de faire des ajustements. C'est tout à fait essentiel, car cela engendrera de nombreuses possibilités.

Le président: Merci, monsieur Cullen.

J'ai deux questions. Ma première question s'adresse à la Chambre de commerce. Veuillez nous fournir une réponse brève s'il vous plaît.

Vous dites à la page 13 de votre mémoire qu'il faudrait réaffecter les sommes octroyées aux programmes de faible priorité aux programmes prioritaires. Pouvez-vous me donner un exemple d'un programme de faible priorité?

Mme Nancy Hughes Anthony: Mike, voulez-vous répondre à cette question?

M. Michael Murphy: Oui, certainement. Commençons par l'assurance-emploi, car de grands montants sont en jeu.

Le gouvernement récolte entre 18 et 20 milliards de dollars par an en cotisations à l'assurance-emploi. Nous avons apporté des modifications positives à l'assurance-emploi au cours de la dernière année. En effet, nous avons créé un principe selon lequel l'assurance-emploi allait atteindre son seuil de rentabilité. Ainsi, les cotisations correspondront exactement aux coûts liés aux services du régime.

Nous appuyons ce principe. Toutefois, nous aimerions émettre une réserve: qu'allez-vous inclure dans cette série de mesures? L'assurance-emploi semble être devenue un ensemble fourre-tout de politiques sociales. De nombreux programmes ont été mis en oeuvre par l'entremise de l'assurance-emploi. Il ne s'agit donc plus simplement d'un programme d'assurance. Cela explique que les coûts soient beaucoup plus élevés. Des prestations ont été bonifiées. En 1996, le gouvernement a fait un travail hors pair pour améliorer l'assurance-emploi. Ce changement est aujourd'hui annulé. Il est désormais beaucoup plus facile d'avoir droit à l'assurance-emploi.

Nous avons maintenant l'occasion de réduire considérablement les sommes d'argent affectées à l'assurance-emploi. Le gouvernement pourrait réduire ses dépenses. On pourrait faire bien d'autres choses, mais je n'ai malheureusement pas le temps d'en parler.

● (1900)

Le président: Je vous remercie.

[Français]

J'ai une question pour vous, monsieur Colette.

Si l'on élimine ou réduit la taxe de sécurité qui est de l'ordre de 6 \$ seulement, cela aura-t-il des effets notables sur le coût total du billet?

Cela s'inscrit dans la foulée de ce dont M. Hubbard parlait plus tôt.

M. Jean Colette: Oui. En fait, je voulais démontrer que cela ne concernait pas nécessairement seulement cette taxe, mais bien toutes les taxes qui affligent les billets de transport.

Cependant, je voulais aussi soulever le fait que la sécurité à l'aéroport, c'est également celle du pays. En effet, ce qui entre ou sort de l'aéroport touche à tous les citoyens du Canada. En ce moment, le financement de cette structure établie pour la sécurité repose uniquement sur les épaules des voyageurs, soit d'un certain nombre de citoyens, bien que cela puisse avoir une incidence sur tout le pays. C'est ce que je voulais dire à cet égard.

[Traduction]

Le président: Dans la même veine, madame Demers, puisque vous avez demandé la même chose. Ce droit pour la sécurité a-t-il vraiment une incidence sur le nombre de touristes qui viennent au Canada? Lorsque j'achète un billet d'avion, je ne regarde pas vraiment à combien se monte le droit pour la sécurité, ou que sais-je, dès lors que j'ai décidé d'aller quelque part et que je paie le billet de ma poche.

Mme Jennifer Demers: Des études ont révélé que le nombre de voyages par avion diminue lorsque les prix augmentent, de sorte que cela est tout à fait prohibitif en particulier pour une famille de quatre personnes. Mais la principale raison pour laquelle nous préconisons l'abolition de ce droit, par opposition à une nouvelle réduction, c'est que ce n'est pas de bonne politique publique — pourquoi un secteur en particulier de l'industrie du voyage doit déboursier pour la sûreté et la sécurité et non pas tous les autres. À notre avis, c'est une question de sécurité du public qui profite à l'ensemble des Canadiens et pas uniquement à ceux qui prennent l'avion. C'est pour cette raison que nous militons pour son abolition, pour la simple raison que c'est ni plus ni moins une mauvaise politique publique.

Le président: Je vous remercie.

Je remercie encore une fois tous nos témoins.

Veuillez accepter mes excuses, monsieur Attaran, nous vous avons probablement mis dans le mauvais groupe, mais au moins aurons-nous votre mémoire en archives.

Je remercie également les membres du comité qui ont bien voulu rester jusqu'à 19 heures.

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.