



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des finances

FINA • NUMÉRO 137 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 2 novembre 2005

Président

M. Massimo Pacetti

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

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

Comité permanent des finances

Le mercredi 2 novembre 2005

• (1540)

[Traduction]

Le président (M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.)): Bonjour. Je voudrais remercier tout le monde d'avoir pris le temps de venir aujourd'hui pour assister à cette réunion. Il est important pour nous d'entendre votre témoignage et de recevoir vos mémoires.

Nous sommes ici conformément à l'article 83.1 du Règlement, pour les consultations prébudgétaires de 2005. J'aimerais informer les témoins qu'ils disposent de sept ou huit minutes pour présenter leur exposé préliminaire.

Et maintenant, sans plus de cérémonie, j'invite M. Foster, du Syndicat uni du transport, Conseil canadien, à présenter son exposé.

M. Kenneth Foster (directeur canadien, Syndicat uni du transport - Conseil canadien): Je vous remercie.

Je voudrais bien sûr vous remercier de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant le comité. Vous avez notre mémoire, que nous vous avons déjà fait parvenir, mais je vais me servir de quelques notes pour présenter cet exposé.

Nous demandons au gouvernement fédéral de modifier la Loi et le Règlement de l'impôt sur le revenu pour exonérer les avantages sociaux liés aux transports en commun, que ce soit sous la forme d'un abonnement fourni par l'employeur ou de l'achat de billets ou d'abonnements, de façon à remédier au problème de l'exclusion sociale. Cela est essentiel pour la durabilité des politiques économiques canadiennes.

Le régime fiscal actuel est discriminatoire envers ceux qui ne peuvent pas se permettre d'utiliser un véhicule pour se rendre à leur lieu de travail. La mobilité de la main-d'œuvre est un droit fondamental et un facteur essentiel de développement durable. Pour attirer et garder les membres de leur personnel, surtout dans les centres urbains, les employeurs canadiens auront besoin de recourir à des encouragements tels que les avantages exonérés liés aux transports en commun. Une telle initiative du gouvernement fédéral constituerait un investissement dans le capital humain et favoriserait la mobilité des travailleurs canadiens dans le marché du travail. Cela est particulièrement important dans les secteurs d'emploi les moins rémunérés.

À Vancouver, Victoria, Calgary, Toronto, Niagara Falls et Halifax, les transports en commun donnent accès à des emplois touristiques pour les jeunes et les travailleurs à faible revenu. Dans la région de Niagara, le besoin de ce type de transport est assez important pour que les exploitants d'entreprises touristiques établissent à contrat un service spécial de transport en commun pour leur permettre de recruter des employés dans les collectivités voisines. Cette mobilité donne aux travailleurs canadiens la possibilité d'accepter des emplois chez des employeurs offrant un meilleur salaire ou de meilleures heures de travail, d'acquérir de nouvelles compétences

dans des établissements d'enseignement situés loin de chez eux et d'avoir accès à des garderies de qualité.

Des avantages exonérés liés aux transports en commun aident également les employeurs à attirer et à conserver des employés, notamment parmi ceux qui gagnent un salaire moyen ou peu élevé. Au Canada, en 2002, les usagers gagnant moins de 20 000 \$ par an constituaient 63 p. 100 de la clientèle des petits systèmes de transport en commun, 51 p. 100 de la clientèle des systèmes de taille moyenne et 41 p. 100 de la clientèle des grands systèmes.

En Ontario, le rapport du Premier's Leaders Forum on Strategic Growth mentionne la nécessité de modifier l'utilisation des voitures grâce à des mesures d'encouragement, comme l'imposition de péages routiers, la majoration des taxes sur les carburants et la déductibilité des abonnements de transport en commun pour les travailleurs à faible revenu, afin d'assurer la viabilité économique à long terme de la région à croissance rapide du Golden Horseshoe.

Pour un employeur qui cherche à attirer et à garder des employés – problème qui se pose de plus en plus en situation de pénurie de main-d'œuvre –, il est beaucoup moins coûteux d'augmenter les avantages sociaux non imposables que d'offrir un revenu imposable supplémentaire. Si l'employeur peut accroître son effectif sans avoir besoin de prévoir des places de stationnement supplémentaires, c'est-à-dire sans avoir à dépenser pour construire, louer ou entretenir des places de stationnement destinées aux travailleurs, il peut réaliser d'importantes économies sur les immobilisations, ce qui augmente la productivité de son entreprise. La durabilité s'améliore également puisqu'il devient possible de développer l'économie à long terme sans utiliser du capital naturel pour la croissance courante, au détriment de la croissance à long terme.

L'exonération remédierait à l'injustice subie par les usagers du transport en commun, qui ne bénéficient d'aucun avantage tandis que 80 p. 100 des salariés canadiens profitent d'une place de stationnement gratuite ou fortement subventionnée. Les services de transport en commun, et particulièrement les services de transport accessibles, sont également essentiels pour ceux qui sont trop jeunes, trop malades ou trop âgés pour conduire. Le système actuel est injuste pour ce segment assez important de la population. Certains employés sont incapables de conduire pour des raisons de santé, d'invalidité ou de toxicomanie. L'exonération des avantages liés aux transports en commun mettrait ces employés sur un pied d'égalité avec ceux qui bénéficient d'un stationnement subventionné.

Même si les administrations locales et les gouvernements provinciaux peuvent établir des systèmes de transport en commun et contrôler l'utilisation des terres, des encouragements fiscaux sont essentiels à une gestion efficace de la demande en transport. Toute politique de gestion de la demande en transport, ou GDT, appliquée au niveau local et provincial sera environ 20 p. 100 moins efficace sans exonération des avantages liés aux transports en commun. L'Association des transports du Canada, la Fédération canadienne des municipalités et les planificateurs des transports soulignent que des changements de la politique fiscale fédérale sont essentiels au succès de la GDT.

Comme le signalent le Sierra Club et Transport 2000, tout investissement dans les transports en commun doit être accompagné de mesures destinées à encourager l'utilisation de ces transports, comme l'exonération des avantages liés aux transports en commun.

Selon l'Association canadienne du transport urbain, la meilleure preuve de l'efficacité d'une telle mesure réside dans les résultats des programmes U-Pass appliqués dans les universités, dans lesquels les étudiants qui font la navette se voient offrir un rabais assez important s'ils utilisent le transport en commun. L'exemple le plus frappant s'est produit à St. Catharines, en Ontario, où les étudiants de l'Université Brock ont profité depuis septembre 2003 d'un programme qui leur assure un abonnement à prix réduit inclus dans leurs frais de scolarité. En 2002-2003, avant l'application du programme, 329 000 étudiants de l'Université Brock utilisaient le transport en commun. En 2004-2005, ce nombre est passé à 1 714 448. Cette augmentation de plus de 500 p. 100 des usagers de l'autobus est attribuable à l'introduction de l'abonnement à prix réduit inclus dans les frais de scolarité.

• (1545)

La construction de nouveaux ouvrages de transport en commun, l'achat de nouveaux véhicules et l'aménagement de routes supplémentaires ne suffiront pas en soi pour augmenter considérablement la clientèle des transports en commun. L'exonération des avantages liés aux transports en commun serait plus efficace. Que ce soit sous la forme d'un abonnement fourni par l'employeur ou de la possibilité de déduire du revenu imposable un pourcentage des dépenses consacrées par chacun aux transports en commun, l'encouragement fiscal est essentiel pour augmenter la clientèle des transports en commun et favoriser la durabilité environnementale et économique.

En conclusion, l'idée que le gouvernement fédéral a fait toute sa part, puisqu'il subventionne déjà le transport en commun grâce au nouveau Pacte pour les villes et les collectivités et aux modifications budgétaires de 800 millions de dollars adoptées en 2005, manque de vision.

Notre syndicat recommande aussi au gouvernement de rendre permanent le financement annuel supplémentaire de 400 millions de dollars, tiré de la taxe fédérale sur les carburants, qui était prévu pour une période de deux ans dans les modifications budgétaires de 2005.

Je vous remercie.

Le président: Merci.

Je voudrais vous poser une question très rapidement. Qui représentez-vous? Le syndicat du transport en commun?

M. Kenneth Foster: Oui, nous représentons les chauffeurs de la majorité des systèmes de transport en commun des villes du Canada. Nous avons environ 25 000 membres.

Le président: Je vous remercie.

C'est maintenant au tour de M. Poloz, d'Exportation et Développement Canada.

M. Stephen Poloz (premier vice-président et économiste en chef, Affaires ministérielles, Exportation et développement Canada): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, honorables membres du comité, je vous remercie de m'avoir invité à prendre la parole devant vous aujourd'hui.

• (1550)

[Français]

Bonjour tout le monde. Je ferai mes remarques en anglais, mais soyez à l'aise de poser vos questions en français.

[Traduction]

Je suis très heureux d'avoir l'occasion de vous présenter mon point de vue sur la productivité du Canada et la pertinence de cette dimension dans la réussite de nos entreprises.

La productivité est un sujet extrêmement complexe. Compte tenu du temps dont je dispose, je concentrerai mes observations sur un seul de ses aspects. Je parlerai donc surtout de ce qui constitue, pour moi, la voie la plus prometteuse vers une productivité accrue au Canada, c'est-à-dire la mondialisation de nos entreprises.

Il fut un temps où le commerce international était relativement facile. La proximité géographique et culturelle rendait les échanges commerciaux naturels entre voisins. Mais le monde a nettement rapetissé depuis, et la concurrence internationale est bien plus vive. Le commerce international est donc en train de changer radicalement. Plus précisément, la production se mondialise. Autrement dit, les entreprises divisent leurs produits en composants, chacun étant ensuite fabriqué là où il est plus logique de le faire fabriquer, peut-être dans un autre pays.

Quand nous décidons de fabriquer un produit au Canada, nous n'envisagerons jamais de produire nos propres boulons et écrous pour l'assembler, car il s'agit d'éléments que quelqu'un d'autre fabrique de manière très rentable et que nous nous contentons d'acheter. La mondialisation de la production étend ce raisonnement à toute la chaîne de valeur, afin d'augmenter le rendement.

Cette division permet d'utiliser la main-d'œuvre et les niveaux de salaire correspondant aux besoins de la tâche sous-jacente. Cela implique une spécialisation accrue des travailleurs et une plus grande productivité. Le principe est le même que celui de la chaîne de montage d'Henry Ford. Toutefois, la chaîne de montage d'aujourd'hui fait fi de la géographie et des frontières.

La mondialisation de la production a notamment pour conséquence que beaucoup de biens sont échangés plus d'une fois. Nous devons en effet faire voyager des pièces d'un bout à l'autre de la planète pour arriver à un lieu d'assemblage final, après quoi le produit fini est distribué dans le monde entier, ce qui multiplie davantage le commerce. Voilà pourquoi le commerce croît plus vite que le PIB mondial et pourquoi le commerce est de plus en plus important pour nous tous, tous les jours, car plus le temps passe, plus le commerce, dans les deux sens, est ancré profondément dans nos économies.

C'est aussi pourquoi l'investissement transfrontière augmente encore plus vite que le commerce: les entreprises doivent investir dans des usines ou des coentreprises avec des entreprises étrangères pour mettre en place les chaînes d'approvisionnement mondiales qui donnent lieu au commerce qui leur permet de réaliser ces gains d'efficacité. À EDC, nous qualifions ce nouveau modèle d'échanges de « commerce d'intégration », car il intègre les ventes à l'exportation traditionnelles, d'une part, et l'approvisionnement et l'investissement étrangers, d'autre part, en un tout qui maximise la productivité et – ce n'est pas une coïncidence – la rentabilité des entreprises.

Il y a beaucoup d'exemples de ce phénomène au Canada. Ils ont tous une chose en commun: les entreprises misent sur le commerce international, aussi bien les importations que les exportations, non seulement pour étendre leur champ d'activité, mais aussi pour devenir plus productives, et plus compétitives. Elles se servent du commerce comme d'un outil.

Certains peuvent considérer que le commerce d'intégration revient tout bonnement à exporter des emplois canadiens, mais cette façon de voir les choses ne tient pas compte du contexte global. Une entreprise qui ne maximise pas sa productivité en passant par le commerce international finira par fermer, et tous les emplois seront perdus. En revanche, une mondialisation réussie lui permettra de connaître une expansion durable et génératrice de nouveaux emplois.

Heureusement, les entreprises canadiennes et surtout américaines mondialisent régulièrement leurs opérations depuis plus de 50 ans. Pour illustrer, monsieur le président, en 1955 – année de ma naissance, soit dit en passant –, un emploi sur trois aux États-Unis se situait dans la fabrication. Aujourd'hui, il y en a moins d'un sur dix. En fait, on compte aujourd'hui dans le secteur manufacturier américain un million de travailleurs de moins qu'il n'y en avait en 1955.

Ce changement s'est produit non ces deux ou trois dernières années, mais sur 50 ans de tendance constante pendant lesquels la productivité des travailleurs américains s'est multipliée par six. Comment? Entre autres, en recourant au commerce international pour spécialiser davantage les usines américaines.

Aujourd'hui, le commerce international est quatre fois plus important pour l'économie américaine qu'en 1955. C'est l'un des principaux moteurs de ce qu'on appelle le miracle américain de la productivité. A-t-on perdu des emplois au cours de cette mondialisation? Absolument. Mais on en a créé bien plus encore, comme nous le savons bien en considérant l'exemple américain. Quiconque affirme que les 50 dernières années ont été mauvaises pour l'économie américaine se fourvoie certainement.

• (1555)

Par comparaison, le commerce international n'est qu'environ deux fois plus important pour l'économie canadienne d'aujourd'hui qu'il l'était en 1955. C'est sous cet angle que nous avons du rattrapage à faire. Nos travailleurs du secteur manufacturier sont à peu près cinq fois plus productifs qu'ils ne l'était en 1955. C'est là que réside la différence... entre cinq et six fois.

Nous avons déjà franchi un pas important en établissant comme prémisses que le commerce international, peu importe son orientation, favorise la prospérité du Canada. Après tout, le gouvernement du Canada appuie le commerce d'intégration, comme en fait foi son Énoncé de politique internationale. Pour obtenir des résultats concrets, nous devons encourager nos sociétés à étendre leur portée mondiale grâce à l'expansion des marchés, aux investissements

directs à l'étranger et au développement des chaînes d'approvisionnement mondiales.

Ce soutien peut prendre diverses formes. Je n'en mentionnerai que quelques-unes. Nous pouvons faire notre possible pour faire progresser le libre-échange à différents niveaux, sur les plans multilatéral, régional et bilatéral. Nous pouvons négocier des ententes de protection des investissements – qui jouent un rôle très important dans les investissements directs à l'étranger – avec des marchés en développement à faibles coûts. Nous pouvons envoyer davantage de représentants sur le terrain dans les marchés en développement pour aider les entreprises canadiennes à trouver les partenaires qu'elles recherchent, aussi bien pour vendre que pour acheter. Nous pouvons mettre à la disposition des entreprises, indépendamment de leur taille, des outils financiers et de gestion des risques.

La performance du Canada sur le plan de la productivité accuse du retard par rapport à d'autres économies. Je crois cependant que nous nous rattraperons au cours des quelques prochaines années. Après tout, la mondialisation d'un si grand nombre d'entreprises américaines ces dernières années s'explique en partie par la solidité du dollar américain. Cela a mis beaucoup de pression sur les entreprises américaines pour qu'elles accroissent leur productivité et a réduit le coût des investissements qu'elles devaient faire à l'étranger.

Pendant que le dollar américain était fort, notre devise était faible. Les entreprises canadiennes ont donc été moins encouragées à intégrer, non par paresse, mais plutôt parce que la faiblesse du dollar canadien a accru le prix des importations de technologie et les coûts des investissements à l'étranger. Ces conditions sont maintenant inversées. Le secteur manufacturier canadien semble réagir à la situation. Ainsi, le volume des importations de machines et d'équipement croît aujourd'hui à un rythme annuel de 16 p. 100, ce qui permet de croire que les entreprises investissent beaucoup. De fait, au lieu des chiffres lamentables de productivité que nous sommes habitués à voir, le secteur manufacturier canadien a affiché un accroissement de productivité de plus de 5 p. 100 l'année dernière. C'est là une excellente performance, qui est malheureusement masquée par la faiblesse de la productivité dans d'autres secteurs de l'économie.

Ma conclusion est la suivante. Nous avons réuni tous les ingrédients nécessaires à une reprise de la productivité au Canada. Nous assistons déjà à un début de progression. Les bons types d'investissements, dans l'équipement nouveau et les chaînes d'approvisionnement mondiales, produiront des dividendes tangibles en productivité. Nous pouvons en faire davantage pour favoriser cette progression dans l'intérêt de nos entreprises. Afin d'atteindre la productivité dont il a besoin pour renforcer sa compétitivité mondiale et intérieure, le Canada doit aller au-delà de son rôle traditionnel de pays exportateur pour devenir une vraie nation marchande.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Monsieur Poloz, où avez-vous trouvé ce chiffre de 16 p. 100 d'augmentation des achats de machines et d'équipement?

M. Stephen Poloz: Monsieur le président, ce chiffre vient du *Quotidien* de Statistique Canada intitulé « Commerce international de marchandises du Canada ». Les importations de machines et d'équipement augmentent à un rythme d'environ 5 ou 6 p. 100, mais à cause de la hausse du dollar et de la baisse des prix des machines – c'est la raison pour laquelle j'ai parlé du volume des importations –, cela revient à 16 p. 100.

Le président: Est-ce que ce sont les dernières statistiques?

M. Stephen Poloz: Je crois qu'elles remontent à août ou peut-être à septembre.

Le président: Et quelle était la croissance de la productivité? Avez-vous dit 4 p. 100?

M. Stephen Poloz: C'est plus de 5 p. 100 pour le secteur manufacturier. Ce chiffre représente la croissance sur 12 mois enregistrée au deuxième trimestre, c'est-à-dire au milieu de l'année.

Le président: Je vous remercie.

Nous avons maintenant M^{me} Clarke, de l'Ontario CAPC/CPNP Coalition of Projects.

Mme Brenda Anne Clarke (présidente, Ontario CAPC/CPNP Coalition of Projects): Bonjour. Je m'appelle Brenda Clarke. Je représente la Coalition ontarienne des projets réalisés dans le cadre du Programme d'action communautaire pour les enfants (PACE) et du Programme canadien de nutrition prénatale (PCNP).

Il n'existe aucune association nationale qui représente la PACE et le PCNP. Toutefois, au cours des derniers mois, j'ai eu l'occasion de m'entretenir sur une base informelle avec un certain nombre de collègues, un peu partout au Canada. Je suis donc persuadée que mes observations reflètent fidèlement la situation à l'échelle nationale.

Je suis heureuse d'avoir l'occasion de prendre la parole devant le comité, dans ce 58^e groupe des consultations prébudgétaires. Je dois dire que j'admire la patience et le courage dont vous faites preuve en écoutant un si grand nombre d'entre nous.

Depuis 1993, l'Ontario et le reste du Canada ont bénéficié du Programme d'action communautaire pour les enfants et du Programme canadien de nutrition prénatale, que je désignerai par les sigles PACE et PCNP dans le reste de mon exposé. Il s'agit de deux programmes fédéraux auparavant financés par Santé Canada, qui relèvent maintenant de l'Agence de santé publique du Canada. Pour l'ensemble du pays, le gouvernement fédéral a engagé près de 80 millions de dollars par an, sous forme de subventions et de contributions, pour financer 464 projets PACE et 900 projets PCNP qui offrent des services aux femmes enceintes et aux familles ayant des enfants de six ans ou moins.

Les deux programmes visent les membres les plus vulnérables de nos collectivités. Les familles qui ont le plus besoin de nous sont isolées sur le double plan géographique et social. Elles ne gagnent pas beaucoup d'argent et ne sont pas très instruites. Leurs membres viennent d'arriver au Canada ou courent d'autres risques. Nous desservons les femmes enceintes à grossesse risquée ou qui portent un bébé présentant le syndrome d'alcoolisme foetal. Qu'est-ce que cela signifie? Qu'est-ce que la PACE et le PCNP ont de particulier? Pourquoi ces programmes constituent-ils un bon investissement fédéral, et de quelle façon nos activités assurent une plus grande productivité aux Canadiens?

Je vais utiliser les six prochaines minutes pour répondre à ces questions. La PACE et le PCNP sont particuliers parce que nous offrons l'aide voulue, au moment voulu et à l'endroit voulu dans les collectivités du pays. Les services sont directs et adéquats. Imaginez une récente immigrante vivant à Scarborough. Elle ne parle que quelques mots d'anglais. Elle est enceinte, n'a pas de médecin et est atteinte de diabète gestationnel. Growing Healthy Together, qui fait partie du PCNP, est le seul programme de nutrition prénatale de Scarborough qui offre des services d'interprétation dans toutes les langues nécessaires et, comme les autres programmes du PCNP, des suppléments alimentaires et des vitamines, des liens avec les services de santé et un réseau social et d'information. Par la suite, après la

naissance du bébé, si l'immigrante a encore besoin d'aide, Baby's Best Start, programme du PACE, peut lui envoyer à domicile une personne parlant sa langue pour l'aider à assumer ses responsabilités parentales dans son nouveau pays.

Le PACE et le PCNP sont particuliers parce qu'ils collaborent avec plus de 6 000 partenaires, partout au Canada, et peuvent, par l'entremise de leurs dirigeants, obtenir du financement complémentaire des gouvernements provinciaux, des administrations locales et des entreprises. C'est un facteur de plus qui fait que ces deux programmes constituent un bon investissement. En effet, ils arrivent à obtenir une aide en nature, sous forme de produits alimentaires, de personnel, de locaux et d'équipements d'une valeur annuelle d'environ 7 millions de dollars. De plus, ils réduisent l'utilisation du système des soins de santé. En faisant en sorte qu'un bébé ne soit pas atteint du syndrome d'alcoolisme foetal à sa naissance à Yellowknife ou à Saint-Hyacinthe, on permet aux systèmes de santé d'économiser un minimum de 1,5 million de dollars en soins directs. C'est un bon investissement.

Imaginez maintenant une mère avec un bébé de six semaines à Medicine Hat. Elle souffre de dépression, vit loin de sa famille et a un mari qui s'absente des semaines entières pour son travail. Le programme PACE Building Blocks coordonnera les services de santé mentale nécessaires pour traiter la dépression de cette femme, lui donnera des renseignements sur ses responsabilités parentales, l'aidera à trouver un moyen de transport pour assister à la séance hebdomadaire du programme et lui recommandera d'autres ressources communautaires appropriées. En faisant un petit investissement aujourd'hui, on peut faire d'importantes économies sur les services de santé physique et mentale et de bien-être de l'enfance.

Le PACE et le PCNP favorisent une plus grande productivité des Canadiens vulnérables. À Vancouver-Nord, des parents sont engagés et formés par la PACE dans le cadre d'un programme de formation préalable à l'emploi afin d'offrir de l'aide aux familles isolées, tout en acquérant eux-mêmes des compétences. À Montréal-Nord, Portage la Prairie, Stony Plain, Miramichi et ailleurs, les stagiaires du PACE et du PCNP acquièrent l'expérience et la confiance nécessaires pour être engagés comme membres du personnel des projets locaux des deux programmes.

Nous offrons également aux enfants la possibilité de se développer sur les plans intellectuel et social. Imaginez un enfant de quatre ans dans le comté de Haliburton, qui n'a jamais eu l'occasion de jouer avec d'autres enfants et dont les parents sont analphabètes. Comme les parents n'ont pas eu une bonne expérience de l'école, l'enfant est très craintif quand il doit aller à l'école maternelle. Grâce au programme Bright Starts du PACE, nous apprendrons à cet enfant à reprendre confiance et à s'enthousiasmer pour l'école, nous relèverons son niveau de connaissance de la langue, ses facultés de raisonnement, son initiative et ses aptitudes sociales pour qu'il puisse aller à l'école sans complexe. Que ce soit grâce à School's Cool ou à un programme différent comme ABC for Kids ou Tick Tock Time, que ce soit à Grande Prairie, Burnt Church ou Portneuf, les enfants profitent des programmes préscolaires qui, sans exception, font intervenir les parents dans le processus d'apprentissage.

Mais le PACE et le PCNP ne sont pas juste particuliers à cause des programmes destinés aux parents, de l'aide aux femmes enceintes ou des activités du matin offertes aux familles canadiennes, y compris les familles autochtones, métisses et inuites. Les programmes d'action communautaire sont fidèles à leur nom. Ils servent la communauté, font des choix et prennent des mesures adaptées aux besoins locaux. C'est la raison pour laquelle à part les autres formes d'aide, le programme Parenting for the Future du PACE à Stony Plain et à Spruce Grove offre l'un de ses programmes pour les parents et les petits dans cinq foyers pour personnes âgées de la région.

Les aînés profitent de leur participation au programme car le chant et les mouvements peuvent faire partie de leur propre thérapie récréative. Ces derniers temps, les parents et les enfants ont commencé à aller tout seuls visiter leurs nouveaux amis. C'est un merveilleux programme s'étendant à plusieurs générations qui a vu le jour simplement parce que nous manquions de locaux.

Les parents, les familles et les enfants qui bénéficient du PACE et du PCNP partout dans le pays savent que ces programmes sont particuliers. Cette liasse de papier que j'ai devant moi représente l'expression manuscrite des pensées et des sentiments des participants du district d'Algoma. Il y a environ 200 feuilles dans la liasse. Ces lettres, et 5 000 autres, ont été directement envoyées au bureau du ministre Dosanjh. Des copies des 5 000 lettres ont également été transmises à des députés locaux des endroits où les projets sont réalisés, des députés qui ne sont pas présents aujourd'hui, comme M. Bell, M. Hubbard, M^{me} Wasylycia-Leis, M. McKay et M^{me} Minna.

J'ai parlé à des membres du personnel des projets du PACE et du PCNP dans chacune de vos circonscriptions. Je sais que vos bureaux ont reçu des copies des lettres de vos électeurs qui ont été envoyés au bureau du ministre.

Des parents qui ont participé au projet du PACE et du PCNP partout dans le pays, en Colombie-Britannique, au Manitoba, au Nunavut, dans les Territoires du Nord-Ouest, en Ontario, au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve-et-Labrador et dans l'Île-du-Prince-Édouard, ont écrit au ministre pour parler de leur expérience personnelle du PACE et du PCNP. Dans East York et ailleurs dans le pays, nos participants disent: merci d'être là.

Monsieur Pacetti, madame Ambrose, monsieur Pallister, monsieur Penson et monsieur Solberg, j'ai parlé à des membres du personnel des projets du PACE et du PCNP dans vos circonscriptions. Je sais que ces gens seraient heureux de vous parler en personne du travail innovateur qui se fait tous les jours dans vos collectivités. Dans le seul mois dernier, nous avons servi 65 000 participants dans le cadre des programmes du PACE. L'année dernière, le PCNP a permis de dispenser des services à 165 000 femmes qui couraient des risques parce qu'elles étaient enceintes ou allaitaient leur bébé.

En permettant aux familles vulnérables d'obtenir des renseignements et de l'aide, d'acquérir des compétences et de savoir à qui s'adresser, le PACE et le PCNP ont réduit le recours aux services de santé et aux services sociaux et ont contribué au développement d'enfants sains et confiants qui dirigeront un jour notre pays. Mais les choses deviennent de plus en plus difficiles pour nous parce que le PACE reçoit aujourd'hui, en 2005, exactement le même financement qu'en 1993. Toutefois, en mobilisant les collectivités et en fournissant des ressources suffisantes, le PACE et le PCNP favorisent le maintien de programmes dans de grandes et de petites collectivités à une fraction du prix.

Nous sommes tous connus et jugés d'après la façon dont nous traitons les membres les plus vulnérables de notre population, c'est-à-dire nos enfants, nos aînés, les personnes qui ont des besoins spéciaux et celles qui se débattent dans des difficultés particulières. Vous avez la possibilité d'influencer la vie quotidienne de Canadiens vulnérables et de montrer que le Canada se soucie de chacun de ses citoyens. Le PACE et le PCNP sont de puissants moyens de faire justement cela, c'est-à-dire utiliser notre réseau national pour maximiser les avantages fédéraux qui ont commencé en 1993. Nous offrons une aide réelle au bon moment et au bon endroit aux familles qui en ont le plus besoin.

• (1600)

Le président: Merci, madame Clarke.

C'est maintenant au tour de M^{me} Brisebois, du Conseil canadien du commerce de détail.

• (1605)

Mme Diane Brisebois (présidente et directrice générale, Conseil canadien du commerce de détail): Merci, monsieur le président et membres du comité.

C'est un plaisir de me présenter à nouveau devant vous pour vous faire part du point de vue du Conseil canadien du commerce de détail sur le budget fédéral 2006-2007.

Je sais que les députés connaissent le CCCD. Je me limiterai donc à vous présenter un aperçu rapide de nos membres. Les membres du CCCD exploitent des entreprises partout dans vos circonscriptions. Nous représentons plus de 9 000 détaillants ayant plus de 30 000 commerces de détail dans le pays. Nos membres représentent tous les genres et toutes les tailles d'entreprises de détail, mais 90 p. 100 d'entre eux sont des marchands indépendants, c'est-à-dire des propriétaires d'un seul magasin.

UNKNOWN UNKNOWN: Fin 2004, les ventes au détail totalisaient plus de 346 milliards de dollars au Canada. Toutefois, ce qu'on sait beaucoup moins de ce secteur, c'est que ses investissements au Canada se sont élevés à près de 7 milliards de dollars en 2004, dans des domaines tels que la construction de nouveaux magasins, les systèmes de distribution et de logistique, la technologie, la commercialisation, etc. Les entreprises de notre secteur continuent à investir pour accroître la productivité, l'innovation, le rendement et la concurrence.

Même si les ventes brutes augmentaient au fil des ans, la plupart des détaillants vous diront que l'expansion a eu un prix. Notre secteur ne peut croître, créer des emplois, augmenter les salaires et investir davantage dans nos collectivités que si le gouvernement fédéral applique des politiques fiscales conçues pour augmenter à long terme le revenu disponible des Canadiens.

Je me rends bien compte qu'à titre de représentants élus, vous comprenez que vos électeurs ont besoin de voir augmenter leur pouvoir d'achat et leur capacité d'épargner, de fonder une famille et d'améliorer leur niveau de vie. Monsieur le président, comme vous et les membres du comité le savez, la croissance actuelle et future de notre secteur dépend dans une grande mesure de la capacité des Canadiens d'acheter des biens et des services. Nos membres, qui sont vos électeurs, qu'il s'agisse de grands, de moyens ou de petits détaillants, sont présents dans toutes les collectivités du pays, y créant des emplois, y faisant d'importants investissements et s'empressant le plus souvent d'ouvrir leur bourse pour répondre aux besoins communautaires locaux. Les détaillants souhaitent continuer à travailler avec vous pour développer l'emploi, augmenter les salaires et créer des occasions pour les jeunes et les nouveaux Canadiens qui entrent sur le marché du travail. Toutefois, pour le faire, nous devons échapper à la tentation de recourir aux expédients et aux solutions à court terme. Le CCCD est conscient des nombreuses demandes qui vous sont adressées – nous avons entendu les exposés pendant toute la journée – et des contraintes auxquelles vous, représentants du gouvernement, êtes soumis, surtout en situation minoritaire. Nous espérons sincèrement cependant que vous recommanderez les politiques fiscales à long terme nécessaires pour restituer aux Canadiens des montants assez importants.

Pourquoi cela est-il essentiel? De 1990 à 2004, le revenu disponible réel par habitant n'a augmenté qu'à un taux annuel de 0,3 p. 100. Pendant la même période, les recettes fédérales ont augmenté cinq fois plus vite, au rythme annuel de 1,7 p. 100. Les Canadiens s'attendent à juste titre que leur gouvernement national crée les conditions propices à la prospérité, mais au cours des 15 dernières années, comme les chiffres le montrent, leur niveau de vie n'a pas sensiblement augmenté. Même si les tendances d'achat semblent contredire cette affirmation, il suffit de considérer la hausse considérable de la dette des Canadiens pour comprendre que leur capacité future d'accroître leurs dépenses est plutôt fragile.

Le CCCD a commandé à Statistique Canada une simulation des effets des politiques fiscales et de transfert du revenu du gouvernement fédéral sur le revenu des ménages canadiens. Les impôts fédéraux ont considérablement augmenté de 1990 à 1997, se sont stabilisés pendant un petit moment, puis ont recommencé à monter. Nous savons que vous vous inquiétez de cette situation, tout comme la communauté des détaillants du Canada. Le secteur canadien du détail dépend non seulement du pouvoir d'achat des Canadiens, mais aussi de la confiance des consommateurs, de la vigueur de l'économie et de la croissance de nos marchés d'exportation et d'importation. Pour ces raisons, le CCCD vous exhorte à appuyer un engagement pluriannuel visant à réduire sensiblement l'impôt perçu des Canadiens.

Monsieur le président et membres du comité, j'ai concentré la plus grande partie de mon exposé sur notre principale recommandation parce qu'elle exige un engagement ferme de la part du gouvernement. La politique fiscale doit être conçue pour appuyer le bien-être des Canadiens à long terme.

Le secteur du détail est souvent comparé au serin que les mineurs emportent avec eux. Nos membres sont aux premières lignes de l'économie canadienne. Ils ne profitent pas des politiques fiscales à court terme. Ils peuvent cependant accroître les investissements dans les collectivités, créer des emplois, augmenter les salaires, croître et prospérer si vous donnez votre appui à des politiques fiscales à long terme qui augmentent le revenu disponible des Canadiens.

Le CCCD a également recommandé dans son mémoire quelques petits changements de la politique gouvernementale, que vous voudrez bien envisager, nous l'espérons. Ces changements concernent la taxe d'accise sur les bijoux, l'amortissement et l'harmonisation nationale des taxes de vente. Le CCCD serait heureux de vous fournir plus de détails au besoin. Bien sûr, comme vous l'aurez sans doute remarqué, notre mémoire présente beaucoup de données à l'appui de nos observations. J'espère qu'il vous sera utile.

Merci beaucoup.

● (1610)

Le président: Merci, madame Brisebois.

Nous avons maintenant M. Hutchison, du Toronto Board of Trade.

M. Robert Hutchison (président, Toronto Board of Trade): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Bob Hutchison. Je suis président du conseil d'administration du Toronto Board of Trade. Je suis accompagné de notre président et chef de la direction, Glen Grunwald. Nous avons transmis des documents écrits au sujet desquels nous vous présenterons d'autres détails dans notre exposé.

Comme le savent les membres du comité, le Toronto Board of Trade est la plus grande chambre de commerce du Canada. Nous représentons plus de 10 000 membres, qui nous ont confié le mandat d'agir comme champions d'une ville dynamique et compétitive.

Comme vous le savez et comme le gouvernement fédéral l'a reconnu, Toronto est sans exagération le moteur économique du Canada. La contribution de la ville aux recettes fiscales fédérales dépasse les 20 milliards de dollars par an. Aucune région comparable ne fait une telle contribution. Il est donc important non seulement pour Toronto, mais pour tout le Canada, que notre ville demeure saine et compétitive pour continuer à contribuer de la sorte et pour participer à la satisfaction des besoins des Canadiens, partout dans le pays.

Toutefois, le TBT craint, comme il l'a déjà dit auparavant, que la compétitivité et la vigueur de Toronto ne soient menacées, ce qui mettrait en danger non seulement Toronto et l'Ontario, mais le bien-être de l'ensemble du Canada. Cette situation est attribuable à un certain nombre de facteurs, mais plusieurs d'entre eux relèvent du gouvernement fédéral.

Depuis plus de 10 ans, les recettes que le gouvernement fédéral tire des contribuables de Toronto augmentent à un rythme beaucoup plus rapide que les dépenses fédérales dans la ville. Ces recettes s'accroissent en outre plus vite que le PIB torontois. Le résultat cumulatif de ce phénomène est qu'en 2004, l'écart entre ce que le gouvernement fédéral a perçu des contribuables de Toronto et ce qu'il a réinvesti dans la ville a atteint 6,7 milliards de dollars, presque 7 milliards. Ce sont les propres chiffres du gouvernement fédéral. Le problème n'est pas imaginaire. Il est très réel, et il empire. Le TBT espère que tous les gouvernements compétents, y compris le gouvernement fédéral, l'affronteront d'une façon responsable.

Nos mémoires, cette année, sont en quelque sorte centrés sur Toronto, mais c'est à cause de l'important rôle national que joue la ville.

Je vais maintenant demander à Glen Grunwald de parler des détails de nos mémoires, après quoi, monsieur le président, j'aimerais formuler une observation finale.

• (1615)

M. Glen Grunwald (président et directeur générale, Toronto Board of Trade): Merci, Bob, et merci au comité de nous avoir donné cette occasion de vous présenter notre point de vue.

Pour que Toronto et le Canada demeurent compétitifs à l'échelle internationale, le gouvernement fédéral doit investir davantage dans les villes et dans les gens, notamment dans trois secteurs: les transports en commun, le logement abordable et l'éducation.

Comme vous le savez, un réseau de transport efficace est un élément vital pour une agglomération urbaine dynamique et compétitive. Le gouvernement fédéral a commencé à reconnaître la situation en partageant une partie des recettes de la taxe fédérale sur les carburants, initiative pour laquelle le TBT félicite le gouvernement.

Toutefois, ce partage des recettes ne profite qu'à l'infrastructure durable. Nous ne savons pas vraiment quels montants iront aux transports en général et aux transports en commun, en particulier. Le Canada a besoin d'une source de financement permanente et sûre ainsi que d'un plan national pour répondre à ses besoins de transport. C'est la raison pour laquelle nous recommandons l'élaboration d'une stratégie nationale du transport en commun, qui serait appuyée par un fonds d'infrastructure d'un milliard de dollars par an réservé au transport en commun.

Deuxièmement, des logements abordables constituent un facteur de première importance pour la création de villes attrayantes, habitables et compétitives. C'est un sujet important pour le monde des affaires parce que nous avons besoin d'attirer des employés et de les garder. Malheureusement, aussi bien à Toronto qu'ailleurs au Canada, l'offre de logements abordables est très insuffisante. Nous demandons à tous les paliers de gouvernement de collaborer avec le secteur privé pour élaborer une stratégie nationale concertée du logement pouvant remédier au problème des sans-abri et augmenter l'offre de logements abordables.

La troisième destination des investissements dans les villes devrait être la main-d'oeuvre de demain, ce qui nous permettrait de maintenir notre avantage concurrentiel aujourd'hui et à l'avenir. Nous recommandons au gouvernement fédéral et aux Canadiens d'investir davantage dans tous les aspects de l'éducation postsecondaire: universités, collèges, centres d'apprentissage et collèges d'enseignement professionnel.

Nous avons besoin de ressources plus importantes pour mieux intégrer les immigrants dans la population active, même si nous progressons sur la voie d'une plus grande équité dans le financement de l'établissement des immigrants.

Enfin, nous souhaitons que le gouvernement fédéral modernise le régime fiscal et les systèmes d'aide aux étudiants pour encourager les gens, d'une part à faire des études postsecondaires et, de l'autre, à investir dans les établissements de haut savoir.

À part les investissements accrus, le gouvernement fédéral peut renforcer la compétitivité du Canada en recourant à une fiscalité plus intelligente. Par exemple, une étude réalisée en 2004 par Finances Canada révèle que pour chaque dollar qu'une société épargne en profitant d'un amortissement accéléré, il y a un gain économique de 1,40 \$. D'après la même étude, la réduction de l'impôt sur le capital engendre aussi une plus grande activité. À chaque dollar de réduction de cet impôt correspond un gain économique de 0,90 \$. Les taux d'amortissement devraient correspondre à la durée utile des biens. De plus, l'impôt sur le capital, qui frappe injustement les industries de capital et entrave la croissance de la productivité, devrait être éliminé dans le budget 2006.

Pendant que nous parlons de fiscalité, nous tenons à confirmer notre appui au protocole d'entente de mai 2005 avec la province d'Ontario en vue de l'harmonisation de la perception et de l'administration de l'impôt sur les sociétés. C'est une question très importante pour les entreprises, tant grandes que petites. Si elle est bien faite, l'harmonisation peut entraîner une réduction de fait des impôts pour les entreprises ontariennes en leur épargnant entre 76 et 130 millions de dollars par an en coûts d'observation.

Il y a un autre problème fiscal qui nécessite une réforme d'urgence: ce sont les loyers déraisonnables imposés par le gouvernement fédéral à l'aéroport, qui représentent un impôt injuste sur la compétitivité. Dans la nouvelle structure, les loyers imposés à l'aéroport international Pearson de Toronto représenteront 63 p. 100 de l'ensemble des loyers aéroportuaires du Canada, même si l'aéroport Pearson n'a que 40 p. 100 de la circulation aérienne nationale. Cela est contraire aux recommandations du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, contraire à la nécessité pour Toronto d'offrir un aéroport-pivot compétitif et contraire au simple principe de l'équité. La ville de Toronto ne reçoit absolument rien en contrepartie des 160 millions de dollars qu'elle verse chaque année en loyers aéroportuaires. Cet impôt doit être sensiblement et équitablement réduit.

Enfin, je noterai que les entreprises ont besoin d'un certain degré de certitude sur le plan fiscal. Le gouvernement fédéral doit veiller à ce que le régime fiscal demeure aussi bien compétitif à l'échelle internationale que prévisible. Je vous remercie.

• (1620)

M. Robert Hutchison: Nous avons une dernière observation à formuler. Nous la présentons respectueusement, mais c'est une chose qu'il importe de dire.

Le gouvernement fédéral a annoncé un certain nombre de mesures aussi positives qu'importantes concernant Toronto. Il a fait des promesses concernant de nouveaux investissements dans la revitalisation du secteur riverain, l'établissement des immigrants, l'harmonisation et la réduction de l'impôt sur le revenu des sociétés, etc. Malheureusement pour Toronto et pour le Canada, pour toutes sortes de raisons, peut-être très bonnes, certaines de ces mesures n'ont pas été mises en œuvre. Je tiens à dire qu'il est très important pour les Canadiens, et en particulier pour les contribuables et les gens d'affaires, que le gouvernement fédéral tienne les engagements qu'il a pris dans le cadre du processus budgétaire et dans différentes déclarations.

Les entreprises ont besoin d'un certain degré de certitude. Nous sommes en concurrence avec des sociétés étrangères pour obtenir des investissements. L'un des pires messages que le Canada puisse transmettre à l'étranger aux entreprises qui cherchent des occasions d'investissement chez nous, c'est que nous avons de l'incertitude, des attermolements et, en toute franchise, des promesses non tenues.

Nous ne disons pas cela simplement pour critiquer. Nous essayons de faire comprendre au comité et au gouvernement que c'est là une question d'une importance vitale pour les décisions d'investissement au Canada. Le capital, les gens et la technologie sont éminemment mobiles. Si nous n'offrons pas un fondement solide pour les investissements au Canada, nous ne les obtiendrons tout simplement pas. C'est l'un des points forts des économies de l'avenir.

Nous vous remercions de nous avoir invités comme d'habitude, monsieur le président et membres du comité. Merci.

Le président: Merci, monsieur Hutchison.

C'est maintenant au tour de M. Collins, du Toronto Real Estate Board.

M. Michael Collins (membre, Comité des relations gouvernementales, Toronto Real Estate Board): Je vous remercie, monsieur le président et membres du comité.

Je m'appelle Michael Collins. Je représente le Toronto Real Estate Board, ou, plus brièvement, le TREB. Je suis aussi courtier en immeubles dans le Grand Toronto.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Tim Lee, de l'Ontario Real Estate Association. Nous sommes ici tous les deux pour présenter le point de vue de l'Association canadienne de l'immeuble, qui vous a déjà présenté un exposé sur quelques questions que nous jugeons très importantes. Je vous présenterai un bref aperçu de notre point de vue sur ces questions, après quoi M. Lee vous donnera des renseignements d'un point de vue provincial.

Les courtiers en immeubles sont fiers de leur contribution à l'économie canadienne. Une étude récemment réalisée par Clayton Research pour le compte de l'Association canadienne de l'immeuble révèle que chaque opération d'achat ou de vente d'une maison produit des retombées d'environ 25 000 \$, faisant ainsi une contribution totale de 12,4 milliards de dollars à l'économie, sans compter le prix de vente. Les courtiers sont également fiers du travail qu'ils font dans leur collectivité. Que ce soit pour appuyer les ligues sportives mineures ou pour organiser des collectes au profit des sociétés de bienfaisance, les courtiers en immeubles sont toujours en première ligne.

Pour dire les choses très simplement, nous nous soucions de nos collectivités. C'est la raison pour laquelle le TREB s'inquiète de la proposition du ministère des Finances qui, à notre avis, nuira à la région métropolitaine de Toronto. Il s'agit en particulier des modifications de la Loi de l'impôt sur le revenu qui, en imposant des restrictions sur la déductibilité de l'intérêt et d'autres dépenses, auront de sérieuses incidences négatives sur le marché de l'immobilier. Nous croyons qu'en définitive, cette proposition fera du tort au bien-être économique et social du Grand Toronto.

Comme vous le savez sans doute, cette proposition remonte à 2003. Les courtiers en immeubles du pays avaient alors fait part de leurs préoccupations au gouvernement fédéral. Nous avons été heureux lorsque que le gouvernement a tenu compte de ces préoccupations dans le budget 2005 en s'engageant à proposer une mesure législative plus modeste. Malheureusement, de récentes discussions entre l'Association canadienne de l'immeuble et le ministère des Finances nous permettent de croire que le ministère n'envisage que de légères modifications. Cela signifie que la déductibilité de l'intérêt sera limitée aux situations dans lesquelles le contribuable peut prouver que les dépenses engagées avaient pour but de gagner un revenu net d'une entreprise ou d'un investissement immobilier.

Autrement dit, la déductibilité dépendra de l'intention du contribuable de tirer un revenu annuel positif de l'investissement. L'intention d'obtenir un gain de capital ne comptera pas. En excluant les gains de capital, le ministère des Finances fait abstraction d'une réalité fondamentale, à savoir que la plupart des décisions immobilières se fondent, du moins en partie, sur l'espoir de réaliser un gain de capital. De nombreux investisseurs choisissent de placer leur argent dans l'immobilier en sachant que les loyers perçus ne dépasseront pas les dépenses courantes. Cela est particulièrement vrai aux premiers stades d'un investissement. Ils vont de l'avant parce qu'ils s'attendent à ce que le gain de capital réalisé au moment de la vente compensera ces dépenses.

Nous avons plusieurs raisons de nous inquiéter des effets de cette proposition, si elle est adoptée, mais la plus importante concerne, à notre avis, ses incidences sur le programme urbain du gouvernement, et plus particulièrement sur les efforts qu'il déploie pour assurer une plus grande offre de logements abordables. La région du Grand Toronto est l'une des moins abordables du pays. Voilà pourquoi les logements abordables constituent une priorité pour les courtiers en immeubles torontois, qui ont pris sur eux d'affronter ce problème.

Nous avons tout fait, de la collecte de fonds en faveur des sociétés de bienfaisance à la collaboration avec les gouvernements en vue de trouver des solutions, mais, en définitive, la meilleure façon de régler le problème à long terme est de compter sur le secteur privé. Les gens qui investissent dans les immeubles résidentiels comptent parmi les plus importants fournisseurs de logements à louer. Tous les jours, les courtiers aident de petits investisseurs à acheter des biens immobiliers qui finissent par enrichir le marché locatif. Qu'ils achètent un logement en sous-sol, une maison unifamiliale ou un triplex, ces investisseurs constituent un élément essentiel du marché des logements abordables. Toutefois, ils sont aussi très vulnérables à de petits changements des coûts. En prenant des mesures qui rendront plus difficile le financement des investissements et le recouvrement des dépenses, le ministère des Finances découragera la construction de nouveaux logements à louer ainsi que l'entretien de ceux qui existent.

L'Association canadienne de l'immeuble vous a déjà fait part de diverses d'autres préoccupations relatives à cette proposition. Nous vous exhortons à réexaminer cette question et à vous opposer à la proposition du ministère des Finances, dans sa forme actuelle.

Je voudrais maintenant céder ma place à M. Lee, qui vous présentera le point de vue provincial.

• (1625)

M. Tim Lee (président, Comité des relations gouvernementales, Ontario Real Estate Association, Toronto Real Estate Board): Merci, Michael.

Je mentionnerai, très brièvement, que l'Ontario Real Estate Association est une association professionnelle sans but lucratif fondée en 1922. Elle défend les intérêts de plus de 38 000 courtiers en immeubles qui exercent leurs activités dans toutes les collectivités de l'Ontario.

Depuis quelques années, notre association s'inquiète de plus en plus du déséquilibre des programmes fédéraux de péréquation et de transfert et de l'écart fiscal qui en a résulté pour les contribuables ontariens, qui versent au gouvernement fédéral 23 milliards de dollars de plus d'impôts qu'ils ne reçoivent de services.

Je sais que vous avez tous entendu parler de cet écart et que beaucoup d'entre vous ont une opinion sur la question. Je n'ai pas l'intention de discuter aujourd'hui de la taille de cet écart ni de la question de savoir si les programmes de transfert fédéraux sont équitables ou si le fédéralisme asymétrique que le gouvernement pratique depuis peu est bon ou mauvais pour le pays. Je laisserai ces questions aux économistes et à d'autres qui s'y connaissent mieux que moi. Toutefois, les discussions concernant les paiements de transfert et les écarts fiscaux sont importantes parce que le déséquilibre actuel a des effets négatifs directs sur l'Ontario et sa capacité de dispenser des services de qualité en santé et en éducation, de remettre en état notre infrastructure qui tombe en décrépitude et de moderniser nos services sociaux.

À part l'écart lui-même, il ne semble pas y avoir suffisamment de transparence ou de responsabilité dans la façon dont les paiements de transfert sont répartis ni dans leurs répercussions sur les provinces bénéficiaires et celles qui contribuent. Qu'arriverait-il à la Confédération si l'Ontario passait du côté des provinces démunies? Qu'arriverait-il au Canada atlantique si les paiements de transfert sont considérablement réduits parce que l'Ontario n'a pas les fonds nécessaires pour continuer à jouer son rôle de principal moteur de la croissance économique du Canada et de principale source des recettes fiscales fédérales? Nous croyons que le gouvernement fédéral devrait songer à ces questions pour s'assurer qu'il n'est pas en train de tuer la poule aux œufs d'or.

Malheureusement, les Ontariens ont de plus en plus l'impression que l'argent de leurs impôts sert à réaliser des gains politiques à court terme plutôt que de financer des projets et des politiques pouvant en fait aider les provinces les moins nanties à améliorer leur situation financière. Les députés des trois partis politiques de l'Ontario ont fait part au gouvernement fédéral de ces préoccupations, mais il semble que personne n'écoute, et cela comprend les députés libéraux élus dans la province.

Nous recommandons au gouvernement fédéral d'engager immédiatement des négociations avec la province d'Ontario afin de trouver un équilibre pouvant répondre aux besoins de l'Ontario, comme à ceux du reste du Canada. Monsieur le président, l'Ontario a toujours contribué pour aider les autres provinces, et nous ne demandons pas du tout que cela s'arrête. Nous demandons simplement au gouvernement fédéral de faire un effort de bonne foi pour remédier à l'écart fiscal et trouver un meilleur équilibre entre les impôts acquittés et les services reçus.

Merci beaucoup.

•(1630)

Le président: Merci, monsieur Lee.

À vous, monsieur Penson. Nous commençons le tour de table à six minutes.

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

Je voudrais souhaiter la bienvenue aux membres du groupe et les remercier des bons exposés qu'ils ont présentés, une fois de plus, cette année.

Je vais m'adresser d'abord à M. Poloz d'Exportation et Développement Canada, peut-être parce qu'il dit des choses que j'aime entendre et que nous avons des points de vue assez proches.

Monsieur Poloz, j'aimerais si possible avoir plus de détails sur certains points. Quand vous parlez de commerce d'intégration, je sais ce que vous entendez. J'ai visité l'usine Honda d'Alliston où les principales pièces venant du Japon sont assemblées pour faire des véhicules qui sont vendus au Mexique et aux États-Unis. C'est un exemple très simple du commerce d'intégration, que nous voyons partout. Je sais que la mondialisation est un aspect très important des sociétés canadiennes aussi.

Je suis sûr que vous appuyez la libéralisation du commerce dans le monde, de même que l'élimination des obstacles au commerce. Le cycle de Doha semble s'être embourbé quelque peu, mais pourrait bien retrouver une certaine vigueur sous peu. Les principaux objectifs se situent dans le secteur agricole, dans lequel se déversent chaque année des subventions totalisant 350 milliards de dollars à l'échelle mondiale, je crois. Les objectifs consistent à réduire les subventions à l'exportation, les barrières qui font obstacle à l'accès aux marchés de même que le soutien intérieur.

Un grand nombre d'agriculteurs canadiens, y compris dans mon coin de la région de Grande Prairie, aimeraient que les négociations aboutissent. Nous croyons pouvoir produire en concurrence avec tous les producteurs du monde, mais nous ne pouvons pas affronter le trésor de l'Union européenne ou des États-Unis.

Je me demande si vous avez suivi les événements, si vous vous attendez à des progrès et si vous avez un point de vue sur ce que nous pouvons attendre de ce cycle.

M. Stephen Poloz: Je vous remercie de votre question.

Je ne suis pas très optimiste quant aux progrès qui pourraient être réalisés, même si nous avons soudainement vu quelques signes encourageants ces dernières semaines. Nous en sommes maintenant au point où les participants commencent à se sentir mal à l'aise par suite de l'absence de progrès, ce qui leur impose des pressions accrues pour qu'ils se montrent un peu plus souples.

Je garde cependant de l'espoir, car les négociations multilatérales de ce genre peuvent être désespérément lentes. Les distorsions qui existent sont tellement énormes, comme vous l'avez dit vous-même, que les gens ont besoin d'une adaptation considérable pour être en mesure de les éliminer.

Par contre, le modèle du commerce d'intégration se fonde moins sur le libre-échange – c'est-à-dire l'élimination des droits de douane, etc. – que sur les accords de protection des investissements. Ainsi, si une société canadienne doit faire un investissement au Mexique, le grand intérêt de l'ALENA est qu'il accorde à la société un traitement égal, ce qui est très important pour la croissance du commerce.

Il serait extraordinaire d'en arriver à libérer le système agricole mondial. Je partage votre espoir, mais je ne suis pas très optimiste.

M. Charlie Penson: Examinons les accords sur les investissements dont nous avons besoin. Je croyais que le Canada avait déjà conclu un certain nombre d'accords bilatéraux de ce genre. Y a-t-il des lacunes sur ce plan? Faudrait-il que nous allions plus loin?

•(1635)

M. Stephen Poloz: Il serait bon que nous en ayons davantage. Commerce international Canada travaille fort sur plusieurs fronts, ce qui doit être encouragé. Vous devriez demander aux responsables du ministère s'ils sont à court de ressources, compte tenu de la demande des sociétés canadiennes. À mon avis, les entreprises canadiennes n'ont pas suffisamment investi dans le monde parce qu'elles s'inquiètent des risques, aussi bien sur le plan de la propriété intellectuelle qu'en ce qui concerne la possibilité de modification des lois fiscales, qui pourraient alors nuire à la valeur future de leurs biens à l'étranger. EDC prête son concours pour ce genre de choses, notamment le financement et l'assurance, mais le cadre existant dépend des négociations...

M. Charlie Penson: Monsieur Poloz, je suis sûr que Maude Barlow serait enchantée si nous entreprenons une nouvelle ronde de négociations portant sur un accord multilatéral relatif aux investissements. En effet, elle et son organisation semblent avoir assez bien réussi la dernière fois. Je suis d'accord avec vous que les investisseurs veulent avoir une certaine protection lorsqu'ils font des investissements dans le monde. Ils veulent être certains que leurs investissements ne seront pas nationalisés et qu'ils seront traités avec équité.

Je voudrais explorer avec vous quelques autres questions. Vous avez dit qu'à votre sens, beaucoup de sociétés canadiennes ont fait le virage nécessaire sur le plan des investissements. Vous pensez qu'il en résultera une plus grande productivité. Le taux de change du dollar canadien étant élevé, les sociétés devraient pouvoir en profiter pour maximiser leurs investissements. Toutefois, une hausse des taux d'intérêt ne pourrait-elle pas faire monter davantage le taux de change du dollar, ce qui aurait tendance à nuire à nos exportations?

M. Stephen Poloz: Je ne le pense pas. D'ailleurs, nous venons de publier aujourd'hui les dernières prévisions d'EDC concernant les exportations mondiales, que vous trouverez sans doute intéressantes.

À notre avis, les taux d'intérêt n'auront pas à monter très haut pour que le taux d'inflation reste bas. Il y a déjà des indices de ralentissement dans de nombreux secteurs, ce qui permet de croire que le marché a déjà réagi au cycle des taux d'intérêt, comme nous nous y attendions. Par conséquent, il est peu probable que le dollar canadien aille beaucoup plus haut, sauf si les prix du pétrole recommençaient à grimper. C'est le principal élément...

M. Charlie Penson: Le cycle des taux d'intérêt dont vous parlez tient-il compte de la différence de 1 p. 100 que nous avons avec les États-Unis au niveau du taux à 24 heures?

M. Stephen Poloz: Oui. En fait, nous nous attendons à voir, probablement au cours de l'année prochaine, une certaine réduction de l'écart entre le Canada et les États-Unis, mais je crois que le marché en a déjà tenu compte dans la valeur actuelle du dollar. Les Américains ont en fait les mêmes prévisions que nous. Il est donc probable que la valeur du dollar a déjà réagi à cette évolution.

Le président: Merci, monsieur Penson.

À vous, monsieur Loubier.

[Français]

M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. Poloz.

Vous avez mentionné tout à l'heure que vous favorisiez la signature d'ententes bilatérales par le Canada. Vous dites qu'en ce qui concerne les investissements, les accords multilatéraux prennent du temps à être forgés. Toutefois, les approches multilatérales ne sont-elles pas justement une garantie lorsque cela fonctionne et lorsqu'on atteint l'objectif, que peu importe la destination de nos investissements, tous ces pays vont respecter au moins un cadre donné sur le plan multilatéral? C'est ma première question.

Deuxièmement, encore faudrait-il que chacun des pays respecte ces ententes. On s'aperçoit que les États-Unis, en particulier, l'Europe aussi mais dans une moindre mesure, ne respectent même pas les accords qu'ils signent, ni sur le plan bilatéral, ni sur le plan multilatéral, et ce, même s'il y a des jugements à répétition favorables au Canada, comme dans le dossier du bois d'oeuvre, par exemple.

On a vu d'autres cas depuis les 12 dernières années. Les Américains reviennent avec un pouvoir qui est extraordinaire. Je veux vous questionner au sujet de l'État américain qui subventionne ceux qui portent plainte et qui continuent à les soutenir jusqu'à ce qu'ils gagnent leur cause, alors qu'on n'a pas cet équivalent du côté canadien. Par exemple, lorsque vous représentez un secteur et que vous avez une plainte à porter contre un partenaire américain qui vous fait de la concurrence déloyale, c'est vous ou votre secteur qui devez assumer tous les coûts des démarches juridiques à cet égard. J'aimerais vous entendre à ce propos.

Par la suite, j'aurais une question pour M. Foster.

M. Stephen Poloz: Merci pour vos questions. Je vais répondre en anglais.

[Traduction]

Au sujet des accords commerciaux, vous avez parfaitement raison. L'idéal est d'avoir des accords multilatéraux qui établissent un cadre à l'intérieur duquel chacun fonctionne. Toutefois, nous constatons que plus l'entente multilatérale envisagée est vaste, plus elle est difficile à réaliser. Avec 150 ou 160 pays autour de la table, il est extrêmement difficile de s'entendre sur quoi que ce soit.

Voilà pourquoi je crois que les initiatives bilatérales du Canada peuvent encore être utiles. Elles prouvent que la libéralisation du commerce aide les deux parties. Plus nombreux sont les accords bilatéraux qui marchent, comme entre le Canada et le Costa Rica ou entre le Canada et le Chili... Il est manifeste que ces accords ont aidé les deux pays. Ces succès incitent les gens à être moins méfiants à l'égard de la libéralisation du commerce. Par conséquent, les initiatives bilatérales ont un rôle à jouer dans le cadre plus vaste du multilatéralisme.

Pour ce qui est de votre seconde question, vous avez tout à fait raison de dire qu'il ne sert à rien de conclure un accord si les deux parties n'en respectent pas les dispositions. Toutefois, je ne dirais pas nécessairement que cela s'applique à nos accords avec les États-Unis. Il ne faut pas perdre de vue que les différends actuels ne touchent qu'environ 4 p. 100 de notre commerce. En fait, le cadre établi donne d'excellents résultats, sans compter que les différends ont des racines qui vont bien au-delà de l'accord de libre-échange. Bien sûr, j'aurais préféré que ces différends soient réglés plus rapidement et que les affaires se poursuivent d'une manière plus équitable et plus certaine. Je me rends compte cependant, d'un point de vue pratique, que la question est très complexe.

J'espère avoir plus ou moins répondu à vos questions.

● (1640)

[Français]

M. Yvan Loubier: Monsieur Poloz, trouvez-vous normal que, du côté américain, celui qui dépose une plainte contre le Canada est subventionné par l'État, alors qu'à contrario, lorsque les citoyens canadiens savent qu'ils sont victimes de préjudices de la part d'un exportateur américain, ceux-ci n'ont aucun soutien pour mener leur cause jusqu'au bout?

Je prends les producteurs de bois d'oeuvre. Cela fait 5 milliards de dollars qu'ils mettent en droits compensatoires dans cette cause-là. Cependant, nous avons oublié les frais juridiques derrière cela. Tous ces frais juridiques sont assumés par les citoyens d'ici, alors que ceux qui déposent des plaintes et qui en remettent du côté américain —et c'est cela qui aide à multiplier les plaintes et la facilité avec laquelle les Américains portent plainte de cette façon— sont subventionnés.

Si nous parlons d'accord bilatéraux ou d'accords multilatéraux innovateurs pour faire en sorte que chaque pays soit traité de la même façon et ait les mêmes possibilités de recours, il ne faut pas qu'il y en ait un où le plaignant est subventionné et l'autre qui doit se défendre tout seul. Cela n'est pas un commerce équitable.

M. Stephen Poloz: Je suis entièrement d'accord avec vous.

[Traduction]

En fait, la situation est très complexe. Je ne prétends pas savoir comment la régler. C'est le résultat le plus bizarre dans le domaine du commerce et peut-être même dans toute l'histoire, mais cela montre qu'il y a beaucoup de gens, aux niveaux les plus élevés du gouvernement des États-Unis, qui ne comprennent pas vraiment que le pays profite du commerce international et que les distorsions introduites sont en fait très coûteuses pour les Américains.

Toutefois, il est bien facile pour moi de dire toutes ces choses. Je regrette, monsieur, mais je n'ai vraiment pas grand-chose de concret à dire à ce sujet.

[Français]

M. Yvan Loubier: C'est vrai.

J'ai une question pour M. Foster.

Il y a, à l'heure actuelle, un projet de loi d'initiatives parlementaires, comme on les appelle, qui a été présenté par ma collègue de Longueuil. Il ferait en sorte que tous les usagers du transport en commun puissent bénéficier d'un crédit d'impôt après avoir soumis une preuve annuelle de l'utilisation du transport en commun.

Est-ce, dans votre esprit, une mesure qui est efficace ou doit-elle être mise de côté? Doit-on la remplacer, voter contre celle-ci ou doit-on appuyer une telle initiative qui a été utilisée ailleurs de façon ponctuelle au Canada? Même aux États-Unis, cela a fonctionné. Ce genre de crédits a fonctionné surtout sur des campus universitaires où on a fait en sorte que des étudiants ont accru leurs demandes de transport en commun ou bien pour des groupes de travailleurs bien particuliers avec un crédit d'impôt remboursable, par exemple.

[Traduction]

M. Kenneth Foster: Je vous remercie de votre question.

Nous sommes bien au courant du projet de loi C-306. Nous en avons discuté avec M^{me} St-Hilaire – nous figurons bien sûr dans sa liste de courriel – et nous sommes prêts à offrir notre appui à n'importe quel moment. Nous savons aussi que le Bloc a été l'un des premiers partis, je crois, à présenter une telle proposition, ce dont nous le félicitons.

En ce qui concerne la partie de la question relative à la preuve d'utilisation, nous n'y voyons pas d'inconvénient. Pour moi, cela ne pose aucun problème. La différence entre notre proposition et celle du Bloc, c'est que nous envisageons la mesure législative actuellement en vigueur aux États-Unis. Si le gouvernement préfère en faire moins, nous pouvons nous contenter de la loi américaine adoptée au départ, qui portait sur un titre de transport exonéré fourni par l'employeur.

● (1645)

[Français]

Le président: Merci M. Loubier.

[Traduction]

Monsieur Angus.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Merci, monsieur le président.

Madame Clarke, je vous remercie d'avoir exposé les grandes réalisations du Programme d'action communautaire pour les enfants.

Je peux dire que chez moi, dans la circonscription de Timmins—Baie James, le travail réalisé constitue un effort de première ligne, qui est d'une importance vitale. À Timmins, nous avons les programmes Healthy Babies et Healthy Children. Dans le district

de South Cochrane, nous avons aussi Kelly Wakeford et Brighter Futures, de même que le programme de nutrition Children Matter à Kirkland Lake. C'est un travail très, très important. J'appuie pleinement les efforts déployés en vue du maintien de ces programmes.

Je voudrais vous demander de m'expliquer comment le financement est utilisé dans un programme rural ou septentrional type. Pouvez-vous nous donner un exemple caractéristique?

Mme Brenda Anne Clarke: Je viens de Sault Ste. Marie. C'est le projet auquel je participe. Notre secteur couvre le district d'Algoma, qui s'étend sur 50 000 kilomètres carrés. Il faut près de huit heures pour aller d'un bout à l'autre du secteur en voiture.

Pour les projets du PACE, nous avons cette année un budget de 340 000 \$, dont nous devons réserver 10 p. 100 pour des évaluations nationales et provinciales.

Pour le PCNP, nous avons un budget de 100 000 \$, ce qui est nouveau. En effet, nous avons été augmentés l'année dernière parce que nous avions auparavant le taux le moins élevé, ou presque, de la province par participant.

Avec 100 000 \$, nous dispensons des services à quelque 450 femmes par an parce que les unités locales de santé publique nous offrent les services d'infirmières de santé publique, qui nous aident à donner la formation prénatale, ainsi que les services d'une diététicienne. Nous avons une seule diététicienne pour tout le secteur, mais elle fait un excellent travail, en nous aidant au moins à obtenir les renseignements dont nous avons besoin.

Nous devons payer neuf employées sur les 300 000 \$ dont nous disposons. Il est donc évident que ces employées ne reçoivent pas un gros salaire. D'une certaine façon, elles font un travail qui est plus ou moins marginalisé. Souvent, elles sont engagées à temps partiel. De plus, il nous arrive souvent de les mettre à pied et de suspendre nos programmes pendant l'été. Nous n'avons pas réussi au fil des ans à maintenir nos programmes 12 mois par an parce que les dollars de 1993 n'ont plus la même valeur en 2005.

M. Charlie Angus: Merci beaucoup.

Mme Diane Brisebois: Vous pouvez vous servir de mes statistiques, si vous voulez. Elles peuvent vous être utiles.

M. Charlie Angus: Monsieur Foster, dans mon coin, les transports en commun consistent en un autobus qui passe une fois toutes les deux heures le samedi et va jusqu'au centre commercial local. Toutefois, comme mon frère travaille sur la ligne Bloor-Danforth le matin, je suis un chaud partisan de votre cause.

Parce que nous sommes à Toronto, je concentrerai mes questions sur les transports en commun torontois. Sommes-nous en train de gagner ou de perdre la bataille pour ce qui est de l'expansion du réseau de transport en commun dans la région métropolitaine de Toronto?

M. Christopher Byford (directeur, Recherche et communications, Syndicat uni du transport - Conseil canadien): Je crois que nous pouvons être tentés de dire que nous gagnons la bataille par suite de la récente injection de fonds attribuable au Nouveau Pacte pour les villes et les collectivités, dont Toronto a obtenu une bonne part. Les modifications budgétaires obtenues par le NPD – merci beaucoup – qui garantissent 800 millions de dollars sur deux ans aux transports en commun confirment aussi cette impression.

Dans une certaine mesure, oui, nous avons réalisé de petits gains. Toutefois, si l'on considère en particulier la TTC, dont les autobus sont très vieux, beaucoup ayant 25 ans, il est évident qu'une bonne partie du montant initial provenant des deux sources servira simplement à remplacer le matériel roulant. Il n'y aura donc en réalité aucune expansion.

Le Canada a ceci de particulier qu'il n'y a jamais eu une planification et un financement centralisés du transport en commun. Le gouvernement fédéral ne s'est jamais occupé de ce domaine, contrairement à ce qui se fait dans les autres pays. Bien sûr, la situation a changé par suite du récent financement fédéral, mais j'ai toujours fait l'analogie avec le film *Jusqu'au bout du rêve* (*Field of Dreams*): le fait de construire ne signifie pas nécessairement que les gens viendront. Même avec de nouveaux autobus et quelques nouveaux éléments d'infrastructure, comme des stations et autres, nous devons encourager les gens à les utiliser. Pour moi, la façon de le faire, de persuader les gens de renoncer à leur voiture pour emprunter le métro et l'autobus, c'est d'autoriser la déduction du prix des abonnements.

• (1650)

M. Charlie Angus: Nous avons travaillé très fort afin d'obtenir un peu d'argent pour le transport en commun. Ce serait vraiment décevant de voir cet argent servir essentiellement au remplacement des vieux autobus et des vieilles voitures de métro. En considérant la TTC et les transports en commun du Grand Toronto, il n'y a pas de doute que nous prenons du retard. Nous avons introduit le transport léger et rapide, nous avons la ligne Sheppard, mais avons-nous pour le Grand Toronto un plan coordonné tenant compte de l'énorme accroissement démographique des 20 dernières années?

M. Kenneth Foster: Pas à notre connaissance. Il y a quelques années, un groupe avait été formé dans le Grand Toronto. Je crois que c'est M. Tonks qui le dirigeait. Nous étions représentés au sein de ce comité. Nous n'avions pas l'impression alors qu'il serait possible d'amener les différentes municipalités à travailler ensemble. Il semblait toujours y avoir des conflits de pouvoirs. À l'époque, je n'enviais vraiment pas M. Tonks qui devait tenter d'amener les élus locaux à un consensus. Avec le temps, cependant, nous avons pu constater que ces élus connaissent de plus en plus le transport en commun, alors que ce n'était pas le cas auparavant. Je crois donc que cela a été très utile.

Mais vous avez raison au sujet des montants offerts par le gouvernement fédéral et la province. C'est vraiment dommage qu'il ait fallu si longtemps car, comme vous le dites, le matériel actuel est en si mauvais état que nous ne pourrions jamais nous rattraper. Je ne crois vraiment pas que nous puissions le faire.

M. Charlie Angus: J'ai une autre question à poser aux représentants du Toronto Board of Trade.

Il me semble que si je devais monter une affaire à Toronto aujourd'hui, ce serait difficile, compte tenu de la population, du fait que notre métro n'est plus à la hauteur et de l'encombrement croissant du Grand Toronto. Croyez-vous que le manque de planification et d'investissements réguliers dans la région a nui à la compétitivité de la ville?

M. Glen Grunwald: Oui. Je sais que le gouvernement provincial doit annoncer sous peu la création d'une administration des transports du Grand Toronto. Nous ne sommes pas sûrs du rôle et des pouvoirs qu'elle aurait. Nous avons toujours été en faveur d'un organisme de planification régional qui s'occuperait non seulement de planification, mais aussi de financement, de concert avec le gouvernement fédéral, pour qu'il nous soit possible de faire des

investissements judicieux dans le transport en commun et le transport en général dans le Grand Toronto.

Pour répondre à votre question, oui, nous sommes très heureux de voir que de nouveaux fonds fédéraux seront consacrés aux transports en commun, mais nous croyons quand même que ces transports ne sont pas suffisamment financés. D'après nos statistiques et notre rapport, Toronto recevra environ 120 millions de dollars par an provenant de la taxe sur les carburants. Toutefois, pour entretenir le réseau actuel et faire face aux besoins normaux de croissance, mais pas nécessairement aux besoins d'expansion, il faut 750 millions de dollars par an. Par conséquent, même avec la nouvelle injection de fonds, nous aurons un déficit à cause de l'état actuel du réseau de transport en commun de la ville.

Voilà pourquoi nous encourageons le gouvernement fédéral à offrir un financement supérieur à ce qui est prévu dans le plan quinquennal annoncé et à adopter une stratégie nationale de développement des transports en commun qui permettrait de consacrer à ces transports un milliard de dollars par an, à l'échelle nationale.

M. Charlie Angus: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Angus.

J'ai moi-même quelques questions à poser très rapidement.

Monsieur Foster, avez-vous une idée de ce que coûterait votre projet d'abonnement au transport en commun? Je crois que la question s'est posée à Ottawa, mais nous n'avons pas de données concrètes sur ce qu'un tel projet pourrait coûter. Tout ce que nous savons, c'est qu'il est question d'accorder aux gens un rabais s'ils achètent un abonnement annuel. Je me demande si vous disposez de chiffres quelconques. Le calcul est difficile à faire. Je crois d'ailleurs que c'est le principal inconvénient que les Finances voient à ce projet. Si vous avez des chiffres quelconques ou si vous pouvez en obtenir, nous serions très heureux de les avoir.

M. Christopher Byford: Je crois que, pour les Finances, l'inconvénient a toujours été d'estimer le coût. C'est difficile à faire. Les États-Unis disposent de quelques statistiques, mais elles sont dispersées et ne reflètent pas toujours la situation que nous avons au Canada.

C'est la raison pour laquelle nous avons concentré nos arguments sur la durabilité environnementale et économique ainsi que sur les membres de notre société qui gagnent les salaires les moins élevés. Pour nous, quel que soit le coût dans ces conditions, il sera compensé par l'accroissement de la clientèle des transports en commun.

• (1655)

Le président: Le problème est que si c'est trop bas, la clientèle n'augmentera pas vraiment et, si c'est trop haut, ce ne serait pas réalisable parce que le coût serait trop élevé. C'est donc un dilemme.

Monsieur Poloz, je ne vous ai pas entendu formuler de recommandations particulières au nom de votre organisme. J'ai compris que vous souhaitez que les sociétés canadiennes fassent plus d'investissements à l'étranger. Comment nous proposez-vous de les encourager à le faire? Quelles recommandations cherchez-vous?

M. Stephen Poloz: Monsieur le président, nous essayons de faire en sorte que chacun comprenne mieux ce dont les sociétés canadiennes ont besoin. Je ne crois pas qu'elles aient besoin de programmes coûteux destinés à augmenter leur productivité. Elles ont plutôt besoin d'un meilleur accès au monde. Cela peut se faire de différentes façons, par exemple grâce aux accords de protection des investissements dont nous avons parlé. Il faudrait peut-être avoir à cet effet plus de personnel sur le terrain. Nos sociétés ont besoin d'un plus grand nombre d'intermédiaires – je veux parler des délégués commerciaux canadiens – sur le terrain, dans les marchés particuliers où elles souhaitent faire des investissements, pour les aider à trouver le bon endroit et les bons partenaires et à établir les liens nécessaires. Nous pourrions ainsi développer considérablement le commerce entre le Canada et les marchés en développement.

Nous devrions avoir une plus grande présence dans les marchés qui connaissent une croissance de 8 à 10 p. 100 par an, afin de développer nos exportations et, en même temps, de renforcer notre compétitivité.

Le président: Serait-il utile de conclure plus d'accords de libre-échange?

M. Stephen Poloz: Absolument. C'est une tâche difficile dans le monde où nous vivons, mais l'investissement à faire en vaut toujours la peine.

Le président: Madame Clarke, vous avez dit que je n'ai rencontré aucun représentant des organisations qui travaillent dans ma région.

Mme Brenda Anne Clarke: Je n'ai pas dit que vous ne l'avez pas fait. J'ai dit que vous pourriez le faire.

Le président: Pouvez-vous me donner quelques noms? Je connais la plupart des groupes d'action sociale puisque j'ai grandi dans la région.

Mme Brenda Anne Clarke: Il y a la Fondation de la Visite dans votre région, je crois.

Le président: Nous pourrions en discuter plus tard, parce que je n'en ai jamais entendu parler.

Monsieur Hutchison, avec qui collaborez-vous? Faites-vous partie de la Chambre de commerce du Canada?

M. Robert Hutchison: Nous représentons le Toronto Board of Trade, qui est affilié à la Chambre de commerce du Canada et à l'Ontario Chamber of Commerce. Nous sommes la plus importante chambre de commerce du pays.

Le président: La raison pour laquelle je vous pose cette question, c'est que certaines des questions que vous avez soulevées sont semblables à celles qu'a évoquées le Bureau du commerce de Montréal. Nous avons également entendu parler des mêmes questions à Vancouver, je crois. Je me demande si la Chambre de commerce du Canada parle en votre nom, ou si ce que vous dites est complètement différent.

M. Robert Hutchison: Je dois dire, honnêtement, que le programme urbain a été principalement défendu par les maires de Vancouver, de Montréal, de Calgary, de Toronto et d'une ou deux autres villes. Nous participons certainement aux activités de la Chambre de commerce du Canada, mais son mandat est beaucoup plus vaste. Il est plus ou moins établi que les questions urbaines sont assez distinctes.

Le président: Je vous remercie.

Vous voyez à quel point les questions que nous avons à examiner sont variées, mais c'est le défi que nous avons à relever.

Encore une fois, merci d'avoir pris le temps de venir nous faire part de votre point de vue.

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.