



Chambre des communes
CANADA

Sous-comité sur le déséquilibre fiscal du comité permanent des finances

SFIS • NUMÉRO 009 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 4 avril 2005

Président

M. Yvan Loubier

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

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

Sous-comité sur le déséquilibre fiscal du comité permanent des finances

Le lundi 4 avril 2005

•(0835)

[Traduction]

Le président (M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ)): Bonjour. Je vous remercie de votre présence à cette séance du Sous-comité sur le déséquilibre fiscal.

Je souhaite la bienvenue à M. McMahon et M. Finlayson. Vous aurez chacun 15 minutes pour votre déclaration d'ouverture, puis les députés vous poseront des questions. Merci beaucoup d'être ici aujourd'hui.

Monsieur McMahon.

M. Fred McMahon (directeur, Centre pour les questions de globalisation, L'Institut Fraser): Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord dire que l'Institut Fraser et moi-même apprécions beaucoup votre invitation. Je félicite le sous-comité de sa volonté d'entendre divers points de vue.

Lorsqu'il y a une conférence des premiers ministres, la population canadienne ou ses dirigeants ont tendance à observer un drôle de rituel. À leur arrivée, les gens disent pieusement « qu'il ne s'agit pas d'une question d'argent, mais bien du besoin de réformer le système des soins de santé ». Après quoi, ils se mettent à se disputer au sujet du financement.

Ça peut vous paraître une façon assez inhabituelle de commencer un exposé sur le déséquilibre fiscal, mais si nous n'arrivons pas à véritablement aborder les dossiers importants, en particulier celui de la santé, c'est en raison du déséquilibre fiscal au Canada. Beaucoup d'autres personnes sont mieux placées que moi pour vous parler des aspects financiers, des raisons du déséquilibre fiscal, de sa magnitude, etc. Moi, ce dont je veux vous parler, c'est des conséquences du déséquilibre fiscal sur les discussions concernant les politiques et la prise de décisions au Canada.

C'est malheureux, mais le partage des responsabilités et, par le fait même, de l'obligation de rendre compte engendre de véritables problèmes de reddition de comptes pour ce qui est du régime d'assurance-maladie. Il est beaucoup plus facile de rejeter la faute sur l'autre et de demander plus d'argent que d'entreprendre une réforme. Toute réforme est difficile. Les gens qui ont besoin de prothèses pour remplacer une hanche ne descendent pas dans la rue pour insulter les politiciens et exiger un meilleur système de santé. Mais chaque fois qu'il y a des intérêts spéciaux, que ce soit l'intérêt des syndicats ou des régions où on menace de fermer un hôpital, on voit des gens dans la rue qui insultent les politiciens.

Il est très difficile de réformer le système de soins de santé, vu les nombreux intérêts spéciaux qui en profitent. Malheureusement, en raison du partage des responsabilités, on a tendance à parler uniquement de ceux qui donnent assez ou pas assez d'argent et à s'en tenir à des vœux pieux au début de chacune des conférences au lieu d'aborder le véritable besoin d'une réforme. Ça me rappelle une vieille farce qui remonte à l'époque du capitalisme mafieux en

Russie : deux membres de l'élite russe marchent dans la rue. Le premier se vante de sa cravate en disant, « C'est vraiment une superbe cravate. Je l'ai payée 1 000 \$ US dans une boutique au coin de la rue », ce à quoi l'autre répond, « Imbécile! T'aurais pu payer 5 000 \$ à Genève! ».

Ce que j'essaie de dire, c'est que l'on n'accorde de la valeur qu'à ce qui est investi dans nos politiques ou aux sommes que nous dépensons et non aux résultats qu'elles devraient donner. Habituellement, à la fin de chaque conférence sur la santé, soit que les gouvernements ou le gouvernement fédéral promettent d'injecter plus d'argent dans la santé ou les provinces en demandent plus.

Il n'existe aucun régime pur dans le monde. À l'exception des États unitaires, il y a toujours un chevauchement. Malheureusement, le Canada en est un exemple extrême; il y a des compétences provinciales et des fonds fédéraux, et le peu de provinces qui auront le courage d'entreprendre une réforme auront les mains liées par le fédéral.

Le déséquilibre fiscal est, à mon avis, la principale raison pourquoi le Canada, parmi tous les pays ayant un système de soins de santé universel, a le pire système. Nous avons l'habitude de nous comparer aux États-Unis. Il me semble difficile d'établir une comparaison avec les États-Unis, qui n'ont pas un système universel, pour déterminer qui du Canada ou des États-Unis a le pire système. De toute évidence, parmi presque tous les pays industrialisés ayant un système de soins de santé universel, à l'exception des États-Unis, le Canada semble avoir le système le moins efficace. La Suède et la France, par exemple, ont un système de soins de santé supérieur à celui du Canada.

Comme je l'ai dit, je crois que nous sommes incapables d'aborder ce problème et d'entamer une réforme principalement en raison du manque de hiérarchie des responsabilités et de la facilité que l'on a à demander plus d'argent vu le déséquilibre fiscal.

Je crains que les choses n'iront qu'en s'empirant.

•(0840)

Ottawa se sert déjà du déséquilibre fiscal pour s'immiscer plus agressivement dans d'autres domaines de compétence provinciale, de l'éducation postsecondaire aux services de garderie, sans oublier la politique municipale.

Il y a aussi d'autres problèmes de reddition de comptes puisque bon nombre de ces fonds sont répartis par l'entremise de tierces parties. Non seulement y a-t-il de la confusion quant à l'obligation de rendre compte entre les gouvernements fédéral et provinciaux, mais en plus, on ajoute un intermédiaire pour brouiller davantage les choses. Tout cela est dû en grande partie au contexte de déséquilibre fiscal où Ottawa a un paquet d'argent à distribuer.

Quant aux provinces, vu le déséquilibre fiscal et la montée des coûts des soins de santé, elles sont en quelque sorte poussées hors de leurs domaines de compétence ou ont d'énormes difficultés à assurer un niveau de financement adéquat pour les municipalités et l'éducation. Ce serait une tragédie si notre système d'éducation postsecondaire et la gestion municipale devaient s'inscrire au même rang que notre système de soins de santé dans les classements internationaux.

Dans le contexte de la mondialisation, les centres urbains vont devenir des moteurs de croissance alimentés par le capital humain. Les politiques municipales et les politiques sur l'éducation postsecondaire occuperont donc une place centrale et très importante pour l'avenir du Canada. Si l'on finit avec une répartition imprécise des responsabilités et de l'obligation de rendre compte ainsi qu'un manque de transparence, qui découlent tous du déséquilibre fiscal, on va vraiment payer ça cher.

Mais que faire? Je vois trois possibilités.

La première, c'est que nous procédions à une réforme du système actuel. Monsieur le président, ce sous-comité fait partie d'une longue liste de comités qui se sont penchés sur la structure fiscale du Canada. J'admets que l'expression « déséquilibre fiscal » est relativement nouvelle, mais depuis les 20 ou 30 dernières années, il y a eu plusieurs tentatives pour réformer le transfert des recettes fiscales au Canada.

À mon avis, de telles réformes n'accompliront pas grand-chose en bout de ligne. On peut réparer une voiture pour améliorer la conduite, mais on ne peut pas la transformer en avion ou sous-marin. Donc, tant que les responsabilités et l'obligation de rendre compte demeureront partagées et qu'il restera des incertitudes sur le financement—qui sont caractéristiques du régime actuel—on continuera d'avoir les problèmes que j'ai déjà mentionnés en ce qui a trait à l'élaboration de politiques et à la tenue de discussions dans ce domaine.

Une deuxième solution serait de confier ces domaines de compétence au fédéral pour qu'il en soit le seul responsable. Cet argument ne tient certainement pas car Ottawa ne veut pas cette responsabilité. Lorsque la possibilité qu'Ottawa gère un système d'assurance-médicaments a été discutée, il est devenu évident que le gouvernement fédéral ne voulait pas de ce casse-tête. Je pense que ce serait la même chose pour la gestion d'un système de soins de santé national. De plus, le Québec et probablement l'Alberta, ainsi que d'autres provinces, s'y opposeraient. Ce ne serait pas une très bonne politique. Sur le plan stratégique, il est préférable d'avoir une certaine concurrence entre les divers gouvernements.

« Laissez mille fleurs s'épanouir », a dit le président Mao, selon Daniel Patrick Moynihan, pour parler de l'élaboration de politiques aux États-Unis et de l'octroi aux États et aux municipalités du droit d'établir leurs propres politiques. Les gens remarquent les meilleurs systèmes et les copient.

La meilleure solution est de se tourner vers les provinces. Ainsi, on respecte la Constitution canadienne, on permet à 10 fleurs de s'épanouir et on favorise l'amélioration des régimes par ce type de concurrence.

• (0845)

Pour ma part, je crois que la fédéralisation de ces enjeux est impossible. Il est très difficile de les confier aux provinces, mais cette option a au moins le mérite de ne pas être impossible. J'ose espérer, même si cette option n'est pas sur la table actuellement, que votre comité la soulèvera ou qu'elle sera mise sur la table à la suite d'événements qui devraient se produire d'ici peu de temps, pour

qu'on ait un vrai débat sur l'établissement d'une hiérarchie de responsabilités sans équivoque en matière d'établissement de politiques au Canada. Cette hiérarchie a été perturbée sans bon sens par le déséquilibre fiscal et l'utilisation par Ottawa de ce déséquilibre pour s'immiscer dans des domaines de compétence provinciale.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McMahon.

Monsieur Finlayson, vous avez 15 minutes.

M. Jock Finlayson (vice-président directeur, Politiques, Business Council of British Columbia): Merci, monsieur le président. C'est un privilège de comparaître devant vous aujourd'hui.

Aux membres du sous-comité qui ne viennent pas de la Colombie-Britannique, c'est-à-dire la plupart d'entre vous, je vous souhaite la bienvenue dans notre province. Nous avons enfin une journée ensoleillée, alors profitez-en car ça ne durera pas longtemps.

Je vais d'abord me présenter. Je suis le vice-président directeur du Business Council of British Columbia, qui est une association représentant environ 200 moyennes à grandes entreprises de la Colombie-Britannique. Le champ d'action de notre association est axé sur les politiques publiques au niveau provincial et fédéral qui touchent l'économie et le climat économique.

Pour ceux d'entre vous qui viennent du Québec, notre organisation s'apparente beaucoup au Conseil du patronat du Québec puisque nos mandats et structures sont très similaires.

Vu le peu de temps dont j'ai disposé pour me préparer à la séance d'aujourd'hui, je n'ai pas eu l'occasion de discuter avec notre conseil d'administration de tous les sujets abordés par votre sous-comité. Par conséquent, certains de mes commentaires ce matin seront plutôt des observations personnelles, même si je suis certain qu'elles sont partagées par la plupart des entreprises que représente l'association.

Comme nous le savons tous, il y a un débat assez vigoureux entre les universitaires et les politiciens canadiens au sujet de l'existence d'un supposé déséquilibre fiscal vertical entre le gouvernement fédéral et les provinces. Vous ne serez pas étonnés d'entendre que le ministère des Finances fédéral allègue que ce déséquilibre n'existe pas et dit, entre autres choses, que les provinces ont accès à toutes les principales sources de revenus, que beaucoup d'entre elles ont accordé des baisses d'impôt au cours des dernières années, que la dette d'Ottawa dépasse de beaucoup la dette provinciale commune en tant que pourcentage du produit intérieur brut et que la population vieillissante mettra davantage de pression sur le gouvernement fédéral au chapitre des dépenses dans les services sociaux, pour des décennies à venir.

Les provinces, dont le gouvernement de la Colombie-Britannique, ont une toute autre position, c'est-à-dire, comme l'a mentionné Fred, qu'elles subissent beaucoup plus de pression que le gouvernement fédéral, particulièrement en ce qui a trait aux dépenses dans la santé. J'aimerais ouvrir une parenthèse pour vous faire remarquer que le budget consacré aux soins de santé dans ma province représentait en 1990 un tiers des dépenses de la province, mais qu'il s'élèvera pour la prochaine année financière, soit 2005-2006, à 44 p. 100 des dépenses. Le Conference Board prévoit que les dépenses dans le domaine de la santé constitueront plus de la moitié des dépenses provinciales au Canada au début de la prochaine décennie. Vu l'augmentation continue des besoins en matière de soins de santé et la nécessité d'investir davantage dans l'infrastructure, les provinces subissent énormément de pressions.

Je n'essaierai pas de régler les divergences d'opinion entre le ministère des Finances et les gouvernements provinciaux sur l'existence réelle ou fictive d'un déséquilibre fiscal, mais je vais faire quelques observations qui pourront peut-être jeter un peu de lumière sur ce sujet. D'abord, si on regarde les tendances en matière de fiscalité intergouvernementale au Canada depuis dix ans, il ne fait aucun doute qu'il y a une différence importante entre ce qui se passe au fédéral et dans les provinces.

Après 25 ans de déficit budgétaire, le gouvernement fédéral connaît depuis 1997-1998 des surplus. La dette fédérale, comme vous le savez sans doute, est passée d'environ 562 milliards de dollars à environ 500 milliards de dollars; cette baisse est d'autant plus remarquable si on examine la dette en proportion du PIB, puisqu'on est passé de 70 p. 100 à moins de 40 p. 100. Des économistes du secteur privé prévoient que la dette fédérale s'élèvera à moins de 30 p. 100 du PIB d'ici la fin de la décennie, ce qui est évidemment une tendance très positive.

Il est également important de noter que les surplus budgétaires fédéraux antérieurs et ceux prévus ainsi que la réduction de la dette se produisent à des moments où les dépenses de programmes du gouvernement fédéral montent en flèche. Les dépenses de programmes du fédéral sont passées d'un peu plus de 100 milliards de dollars en 1996-1997 à près de 160 milliards de dollars pour l'année financière qui vient tout juste de se terminer. Cela représente une augmentation de 55 p. 100 en moins de dix ans. Depuis le début de ce nouveau siècle, soit depuis l'an 2000, les dépenses de programmes du gouvernement fédéral ont augmenté d'environ un tiers. Si l'on se fie au budget fédéral déposé en février dernier, cette tendance se poursuivra au cours des prochaines années.

• (0850)

Je vous ferais aussi remarquer que le gouvernement fédéral a réduit les impôts au même moment, à partir de 2000, et qu'il a baissé considérablement le taux d'imposition des particuliers et des entreprises. Beaucoup de gens aimeraient d'autres baisses d'impôt, mais celles que nous avons connues sont considérables. Malgré des revenus fiscaux moins élevés et une augmentation marquée des dépenses fédérales, le gouvernement fédéral a des surplus budgétaires importants et le fardeau de la dette ne cesse de s'alléger.

Qu'en est-il au niveau provincial? Outre l'Alberta, qui est un cas à part en ce qui concerne le rendement fiscal, toutes les provinces canadiennes continuent d'éprouver d'énormes difficultés à équilibrer leurs budgets, même si l'économie va bien, et de subir d'énormes pressions pour augmenter leurs dépenses dans la santé, les services sociaux et l'infrastructure. Le rapport dette-PIB des provinces, si on tient compte de l'ensemble des provinces, a à peine baissé depuis 2000, et ce malgré l'effet des énormes surplus budgétaires de l'Alberta. Donc, ces tendances laissent supposer que le gouvernement central reçoit une trop grande proportion de l'ensemble des taxes perçues par le secteur public au Canada.

Vous connaissez sûrement l'étude publiée par le Conference Board du Canada l'été dernier, qui est un document indépendant important sur ce sujet et qui révèle l'écart grandissant entre le rendement fiscal des deux ordres de gouvernement et qui prévoit que cet écart ne cessera de s'accroître jusqu'en 2015. Je crois qu'il est important de noter que l'étude du Conference Board a été effectuée avant les ententes fédérales-provinciales conclues à l'automne 2004 sur la santé et la péréquation et qui feront augmenter considérablement les transferts aux provinces au cours des prochaines années.

Si l'on tient compte de ces deux ententes, ainsi que d'autres mesures contenues dans le budget fédéral de 2005, il semble assez

évident que la magnitude du déséquilibre fiscal vertical au Canada sera un peu moins important que ce qu'avait estimé le Conference Board dans son rapport, l'été dernier. En d'autres termes, s'il y a déséquilibre, je crois qu'il ira en diminuant en raison des dépenses et des engagements considérables du gouvernement fédéral.

Je dirais par contre que la plus grosse faille du régime actuel de paiements de transferts intergouvernementaux au Canada n'est pas l'existence réelle ou non d'un déséquilibre fiscal, mais plutôt l'impact qu'a le régime sur la transparence et la reddition de comptes. Peu importe les avantages qu'offre le régime, les ententes actuelles régissant les transferts entre le gouvernement fédéral et les provinces n'obtiennent pas, à mon avis, une note de passage pour ce qui est de satisfaire aux critères clés, soit la transparence et la reddition de comptes. La transparence signifie que les électeurs connaissent les raisons qui sous-tendent les dépenses et les décisions fiscales, qu'ils savent qui est responsable en bout de ligne pour la prestation de services et de programmes et qu'ils comprennent comment fonctionnent réellement les programmes. Pour ce qui est de la reddition de comptes, il faut savoir si celui qui engage les dépenses est également tenu de percevoir les recettes fiscales qui y sont associées.

Les provinces fournissent et gèrent, dans ce régime de plus en plus complexe et opaque, divers services pour lesquels elles ne reçoivent aucuns fonds publics, alors que le gouvernement fédéral perçoit des dizaines de milliards de dollars de recettes fiscales pour l'aider à couvrir le coût de services qu'il n'est pas tenu de fournir ni de gérer.

Il me semble que la reddition de comptes sur le plan politique et la transparence sont touchées lorsqu'un gouvernement perçoit des fonds pour couvrir des dépenses encourues par un autre organe ou pour fournir des services dont il n'est pas tenu d'assumer tous les frais. À maints égards, je crois que la population canadienne n'arrive pas à comprendre les décisions prises par les différents paliers de gouvernement en ce qui a trait aux dépenses et à la fiscalité, ni les conséquences de ces décisions sur la prestation de services et programmes financés par le secteur public ainsi que sur la reddition de comptes dans des domaines comme la santé et d'autres aspects de la politique sociale.

De plus, je dirais que les changements récemment apportés au régime de transfert fiscal exacerberont, à tout le moindre, sa complexité, réduiront la reddition de comptes et entraîneront peut-être une plus grande incohérence.

D'abord, le gouvernement fédéral s'est engagé, dans le Plan décennal pour consolider les soins de santé—qui a été adopté l'automne passé—, à injecter beaucoup plus d'argent, soit plus de 40 milliards de dollars au cours des dix prochaines années, dans les soins de santé par des transferts aux provinces. Même si certains diront qu'il faut encore plus de financement, on saura encore moins, en raison de ce plan, à qui incombe la responsabilité de produire de meilleurs résultats en matière de santé et de fournir les services que veut apparemment la population canadienne.

De plus, rien n'indique que cette avalanche de fonds fédéraux entraînera une quelconque réforme des systèmes de santé, peu importe à quel niveau. Je crois qu'il est plus réaliste de penser que tous ces fonds fédéraux additionnels ne feront que retarder le changement et faciliter la tâche des décideurs qui ont peur du risque et qui veulent reporter de quelques années encore la remise en question des problèmes structurels à long terme de notre système de soins de santé.

• (0855)

Ensuite, les récents changements au calcul des paiements de péréquation devraient mettre de la pression sur le budget fédéral et rendre le programme moins équitable puisqu'il s'écartera du principe fondamental selon lequel la péréquation vise à donner de l'aide financière aux provinces ayant moins de revenus. Par le biais, en particulier, de la nouvelle clause d'indexation annuelle, le gouvernement fédéral s'est engagé à augmenter continuellement les transferts futurs aux provinces recevant des paiements de péréquation même si certaines réussissaient avec le temps à réduire l'écart au chapitre de la richesse par rapport à la moyenne canadienne.

Les deux ententes ad hoc conclues plus tôt cette année avec la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve feront en sorte que le programme de péréquation s'écartera encore davantage de son but initial. D'ailleurs, si l'on se fie à la politique fédérale actuelle, il est possible qu'Ottawa continue de verser des paiements de péréquation aux provinces bénéficiaires même si ces dernières devaient devenir un jour plus riches que les provinces qui ne reçoivent pas actuellement de tels paiements. C'est très difficile pour moi de comprendre le bien-fondé d'une telle politique dans un régime de péréquation.

Pour terminer, il m'apparaît évident que les politiques sur les transferts devraient promouvoir la transparence, la reddition de comptes politiques et la bonne gestion, comme c'est le cas dans d'autres domaines de politique gouvernementale. Il est préférable pour les provinces ainsi que pour les administrations locales d'utiliser leurs propres recettes fiscales pour financer des programmes et des services dans des domaines qui relèvent uniquement ou principalement de leur compétence plutôt que de se fier à des subventions ou à des transferts du gouvernement central.

Pour assurer un degré raisonnable de stabilité et d'équité au programme, il faut évidemment que le gouvernement central continue d'aider les provinces ayant une assiette fiscale moindre. Toutefois, au lieu de se retrouver dans une variété de programmes fédéraux, comme se fut souvent le cas au cours des quinze dernières années, il faudrait restreindre un tel rapport au programme de péréquation. Dans une fédération comme le Canada, on peut facilement justifier le recours à un système de paiements de transfert, comme le programme de péréquation. Il est toutefois plus difficile de trouver des raisons convaincantes pour expliquer pourquoi le gouvernement central devrait intervenir intensivement dans tous les autres types de transferts intergouvernementaux, particulièrement dans des domaines qui ne sont pas de compétence fédérale.

Pour finir, comme l'a déjà dit l'ancien premier ministre de l'Ontario, Bob Rae, puisque le gouvernement fédéral perçoit beaucoup plus d'argent qu'il n'en a besoin pour fournir des services et des programmes qui relèvent de sa compétence, il peut donc se permettre d'allouer une plus grande marge de manœuvre fiscale aux provinces et, par la même occasion, de réduire ses dépenses directes dans les programmes qui relèvent principalement des provinces.

En même temps, si Ottawa souhaite conserver une certaine visibilité dans des domaines qui sont importants pour la population

canadienne, mais qui sont de compétence provinciale, il devrait rechercher des occasions d'assumer la responsabilité de certains aspects des soins de santé ou d'autres programmes sociaux d'envergure nationale pour alléger un peu la pression sur les provinces. Voilà ce qui sous-tend, à mon avis, la suggestion qu'a faite l'année dernière le premier ministre de la Colombie-Britannique, Gordon Campbell, c'est-à-dire que le gouvernement fédéral devrait mettre sur pied un programme national d'assurance-médicaments, en assurer la prestation et en assumer les coûts, bien que cette suggestion, comme l'a mentionnée Fred, n'a pas été bien accueillie par le gouvernement central.

J'aimerais vous remercier de m'avoir donné l'occasion d'être ici aujourd'hui. Je serai ravi de discuter de ce sujet avec vous et de répondre à vos questions.

• (0900)

Le président: Merci, monsieur Finlayson.

Monsieur Dobell, soyez le bienvenu. Vous avez 15 minutes pour faire votre déclaration d'ouverture.

M. Rod Dobell (professeur émérite de politique publique, University of Victoria, à titre personnel): Merci, monsieur le président.

Je vous prie de m'excuser de mon retard. Puisque je ne suis pas un horaire fixe comme avant, j'ai complètement oublié qu'il fallait changer l'heure. Le délai que je m'étais fixé pour terminer la révision du document et vous fournir une copie propre est passé. Par conséquent, pardonnez-moi de ne pas vous avoir transmis une version finale sur papier. Comme vous me l'avez suggéré, ma déclaration sera fondée sur ce document.

Il n'est pas question de déséquilibre fiscal vertical. La question est mal posée. Le programme de péréquation ne parvient pas à faire exactement ce que l'article 36 de la Loi constitutionnelle prévoit, mais sa portée a été étendue. On procède actuellement à son renouvellement, et des modifications y seront apportées. On peut s'interroger sur le fait qu'on se soit éloigné d'un programme de péréquation qui n'est plus strictement fondé sur des formules, mais il n'en reste pas moins que celui-ci règle certains des problèmes liés au déséquilibre horizontal et aux inégalités fiscales entre les provinces par le développement de ce que de nombreuses personnes estiment être une caractéristique fondamentale de notre régime de fédéralisme fiscal.

L'équilibre entre les dépenses des gouvernements provinciaux et celles du gouvernement fédéral change sans cesse. Il ne fait aucun doute que les programmes provinciaux dans les domaines de la santé, de l'éducation et des services sociaux subissent d'importantes pressions, mais je ne vois pas de raison pouvant justifier qu'une province obtienne plus de fonds que maintenant grâce à l'argent des contribuables des autres provinces. Si les gouvernements provinciaux ont pu baisser les impôts, ils peuvent les augmenter de nouveau aussi.

La fédération a connu une grande décentralisation. Je ne vois pas pourquoi il faudrait réduire encore davantage le champ d'action du gouvernement fédéral. L'argument selon lequel il faut transférer davantage de points d'impôt ne tient tout simplement pas la route.

La solution à long terme au déséquilibre transitoire actuel est une plus grande collaboration entre les pouvoirs publics pour parvenir à une meilleure subsidiarité; une plus grande harmonisation pour assurer la cohérence des politiques qui font l'objet de responsabilités partagées; une meilleure capacité d'adaptation aux circonstances changeantes et aux nouveaux défis et une meilleure sensibilisation de la population aux compromis et aux efforts mutuels déjà investis dans le régime. Nous devrions reconnaître et respecter une fédération qui est fondamentalement aussi solide et réussie que la nôtre. D'après moi, il s'agit ici plutôt d'apporter des modifications à un régime qui est, somme toute, solide.

Voilà en résumé ce que j'avais à dire. Laissez-moi revenir en arrière pour vous décrire un peu mon parcours, ce qui vous permettra de comprendre pourquoi je n'ai pas de solutions simples à vous proposer.

J'ai commencé ma carrière universitaire en tant que théoricien économique spécialisé dans les modèles de croissance mathématique. Après avoir enseigné pendant quelque temps à l'université Harvard, je suis revenu au Canada. Alors que j'enseignais l'économie politique à l'université de Toronto, on m'a demandé d'aller à Ottawa pour enseigner aux cadres supérieurs de la fonction publique comment prendre de bonnes décisions. Je suppose que ce fut la première fois où j'ai pu constater qu'une classe avait de véritables limites en ce qui a trait aux leçons de la vie.

J'ai également travaillé pendant quelques années en tant que secrétaire adjoint au Conseil du Trésor, à Ottawa, puis je me suis joint à une équipe internationale de l'OCDE. Dans cet environnement, j'ai pu constater une fois de plus les différents points de vue que peuvent avoir les gens au sujet d'une question. À la fin de mon mandat à l'OCDE, j'étais un peu désabusé et je ne voulais pas continuer à enseigner la théorie économique aux étudiants des cycles supérieurs. J'ai donc atterri à Victoria pour occuper le poste de directeur de l'école d'administration publique. J'ai aussi eu la chance d'explorer l'univers de la défense des intérêts non gouvernementaux en tant que président de l'Institut de recherche en politique publique pendant sept ans, puis je suis revenu ici comme professeur émérite de politique publique.

Une des expériences les plus significatives pour moi pendant toutes ces années a été d'avoir eu l'occasion de participer, en tant que directeur de recherche, à deux groupes de travail parlementaires : le comité Frith sur les pensions, en 1983, et le comité Breau sur le fédéralisme fiscal, en 1981.

• (0905)

Ensuite, on m'a invité à écrire une rubrique sur les finances intergouvernementales pour l'Encyclopédie du Canada.

Vu toute l'expérience que j'ai acquise et toutes les perspectives auxquelles j'ai été exposées, mes filles m'ont offert une plaque sur laquelle il était écrit « Suis-je confus? Oui, mais je suis maintenant confus à un niveau supérieur et au sujet de choses beaucoup plus importantes qu'avant ».

Ce que j'essaie de dire, c'est que lorsque des solutions simples et générales sont mises de l'avant avec beaucoup de confiance, j'ai énormément plus de doutes et je suis beaucoup moins confiant que bon nombre des autres personnes que vous avez entendues. Je crains en particulier les solutions fondées sur des prévisions à long terme qui ont été établies au moyen de modèles compliqués. J'ai beaucoup trop d'expérience dans ce domaine pour sous-estimer la façon dont elles s'appliquent à des circonstances particulières.

Pour revenir à votre question, je dois vous dire, avec tout le respect que je vous dois, que votre mandat est mal formulé et

imprécis. Vous vous demandez quelles sont les solutions à long terme au déséquilibre fiscal entre les deux ordres de gouvernement. Pour moi, la question n'est pas valide car elle présume qu'il y a un déséquilibre fiscal structurel. Le libellé de votre mandat enfreint la première règle de l'analyse politique, c'est-à-dire qu'il faut d'abord poser la bonne question et s'assurer de bien la camper pour qu'elle ne rejette pas d'emblée toutes les options pertinentes et les pistes d'analyse importantes.

Il faut commencer par se demander s'il existe actuellement un déséquilibre fiscal vertical au Canada, ce à quoi je réponds, absolument pas. Un déséquilibre fiscal vertical est attribuable à un problème dans la structure d'un régime et n'est pas qu'un résultat transitoire découlant de décisions discrétionnaires en matière de taxation et de dépenses. Je reviendrai plus tard sur ce point.

J'aimerais aussi mentionner deux autres éléments qui m'indiquent que le mandat de votre sous-comité est peut-être malheureusement mal formulé. Il faut absolument se rappeler, comme l'a souligné le comité Breau, que la structure fédérale du Canada se compose de deux ordres de gouvernement qui sont autonomes et indépendants. Voici ce que disait le comité :

Un régime politique fédéral se caractérise par la répartition des pouvoirs de l'État entre deux ordres de gouvernement, dont l'existence est garantie par une constitution écrite précisant les pouvoirs de chacun. C'est en ce sens que chaque ordre de gouvernement peut être considéré comme autonome. En régime fédéral, les deux ordres de gouvernement ont chacun leur existence propre, aucun n'est subordonné à l'autre.

Dans ce sens, les recettes ne sont pas partagées entre les provinces et le gouvernement fédéral, bien que des pouvoirs de taxation peuvent être redélegués. Il ne faut pas faire comme s'il avait été question de décisions entre un gouvernement subordonné à un autre pour le partage des revenus.

L'équilibre fiscal découle de décisions discrétionnaires prises indépendamment par des gouvernements autonomes qui doivent rendre des comptes, chacun de leur côté, à leurs électeurs.

J'aimerais rappeler au comité—même si le comité en est sûrement conscient—que les circonstances changent avec le temps. Le contexte évolue. Les préoccupations et les éléments de controverse concernant des déséquilibres fiscaux, verticaux ou horizontaux, ont changé au cours des décennies. Le déséquilibre fiscal était un véritable enjeu pendant la grande dépression des années 1930, ce qui a mené à une réforme fondamentale proposée par la commission Rowell-Sirois. Par la suite, diverses mesures visant à remédier au manque de ressources des provinces et aux inégalités en matière de capacité fiscale ont été prises.

Au moment de la création du groupe de travail parlementaire sur le fédéralisme fiscal, en 1981, la préoccupation était tout à fait autre. On parlait d'un déséquilibre fiscal majeur puisque le gouvernement fédéral accusait supposément de grands déficits structurels pendant que les provinces profitaient de transferts fiscaux importants et que certaines jouissaient même de surplus considérables. Maintenant, nous revoilà avec des prévisions de surplus fédéraux à long terme accompagnées de déficits provinciaux.

Il faut reconnaître que la balance a penché d'un côté comme de l'autre au fil des ans. Il y a 25 ans à peine, à l'époque du groupe de travail parlementaire sur le fédéralisme fiscal, la conclusion selon laquelle il n'y avait pas de déséquilibre fiscal visait à répondre aux allégations et aux requêtes du gouvernement fédéral.

● (0910)

Le groupe de travail Breau a refusé de reconnaître un mandat qui l'aurait obligé à accepter les contraintes d'un budget fédéral dans lequel le gouvernement proclamait son besoin de réduire les transferts aux gouvernements provinciaux pour répondre à l'éventualité de déficits fédéraux futurs. Le groupe de travail est venu à la conclusion que la capacité à long terme du gouvernement fédéral sur le plan structurel d'obtenir des revenus et celle de s'acquitter de ses responsabilités en matière de dépenses concordaient.

On ne peut pas dire que la capacité du gouvernement fédéral d'obtenir des revenus a atteint un plafond structurel plutôt qu'un plafond politique ou discrétionnaire. À mon avis, le sous-comité pourrait très bien trouver qu'on peut arriver à une conclusion symétrique en ce qui concerne l'allégation selon laquelle un déséquilibre fiscal vertical pose des difficultés aux gouvernements provinciaux.

Pour moi, un déséquilibre fiscal vertical découle de problèmes structurels. Certains ont tendance à dire qu'il y a un déséquilibre fiscal entre les deux ordres de gouvernement, comme le note le comité Breau, en raison de la baisse, au fil du temps, de la part de revenus des gouvernements et du fait que le gouvernement fédéral a accusé dans les dernières années des déficits considérables. Toutefois, si on examine tout cela de plus près, le concept de déséquilibre fiscal n'est pas si simple. Ce n'est pas parce qu'un palier de gouvernement accuse à répétition des déficits qu'il y a un déséquilibre fiscal. Il n'y a un déséquilibre que si la situation fiscale du gouvernement se détériore sans qu'il puisse intervenir, ce qui veut dire que la situation doit être attribuable à un problème structurel. Le concept de déséquilibre fiscal exige que l'on fasse attentivement la part entre un problème structurel dans la conception d'une confédération et un problème de déséquilibre budgétaire découlant de décisions politiques concernant les revenus et les dépenses.

L'argument de base pour rejeter l'allégation d'un déséquilibre fiscal vertical semble très simple. Chaque province a accès à toutes les assises fiscales importantes et jouit d'un accès exclusif à certaines sources de revenus en pleine expansion, notamment aux baux pour l'exploitation des ressources naturelles et aux recettes provenant du jeu. Il revient à chaque gouvernement provincial de décider s'il veut percevoir ces taxes et s'il peut maintenir son niveau de dépenses en réduisant les impôts. Chaque province a le droit d'être différente. Chaque province peut déterminer les niveaux de dépenses et de taxation que pourront tolérer ses électeurs.

Vous êtes ici depuis assez longtemps—et ça ne prend pas tellement de temps—pour avoir entendu les discours entourant la situation budgétaire de la Colombie-Britannique. Nombre de ministres disent que le gouvernement de la Colombie-Britannique a maintenant les ressources nécessaires pour effectuer des dépenses dans des domaines où cela lui a été impossible au cours des quatre dernières années. Vous savez aussi bien que moi que les gouvernements peuvent dépenser selon leurs moyens pour répondre à ce qui est perçu par les électeurs comme des besoins. Dans ce cas-ci, le passage d'une situation déficitaire causée par une réduction d'impôt à la situation actuelle où il y a des surplus pouvant être dépensés est presque entièrement attribuable à l'augmentation des transferts du gouvernement fédéral.

S'il dispose des ressources nécessaires, le gouvernement fédéral répondra sans aucun doute aux besoins de ses électeurs, qui sont signalés par de nombreux députés dont certains ne sont pas du côté du gouvernement. Si on veut augmenter les dépenses pour la sécurité militaire, humaine et environnementale, comme nous l'avons vu

récemment dans le cas de la santé et de l'éducation et d'autres priorités pressantes, il n'est pas raisonnable de présumer, dans le cadre de la discussion sur le déséquilibre fiscal vertical, que le gouvernement fédéral, s'il est dans une situation fiscale satisfaisante, n'effectuera pas de nouvelles dépenses dans des domaines de programmes existants ou même nouveaux.

Ce que j'essaie de dire, c'est que les préoccupations entourant l'équilibre des dépenses ne portent pas sur la structure de la fédération ou la délégation actuelle des pouvoirs de taxation. Ces préoccupations se rapportent plutôt aux différences d'opinion sur les priorités en matière de dépenses, comme les dépenses du secteur privé par rapport au secteur public, entre les gouvernements fédéral et provinciaux et entre des programmes au sein d'un même ordre de gouvernement. Il s'agit alors d'enjeux publics légitimes et non pas d'un déséquilibre fiscal vertical.

On dit souvent, comme on vient tout juste de le faire, que parmi les principes de base qui sous-tendent le fédéralisme fiscal, il y a le principe selon lequel chaque gouvernement doit rendre des comptes à ses électeurs et justifier les dépenses qu'il fait pour certains programmes grâce aux revenus qu'ils perçoit auprès de ses propres contribuables. Bien entendu, il y a des transferts d'argent considérables qui se font au moyen des paiements de péréquation et qui remettent entre les mains des gouvernements provinciaux beaucoup de ressources sans aucune restriction sur leur utilisation, mais il s'agit ici plutôt de solutions pour régler un problème de déséquilibre fiscal horizontal.

● (0915)

Les problèmes liés aux paiements de transfert directs ont souvent fait l'objet de discussions. Ces paiements faussent ou limitent le pouvoir discrétionnaire des gouvernements provinciaux s'ils offrent un financement de 50 p. 100 par le truchement de subventions de contrepartie pour assurer le partage des coûts, ou s'ils précisent à quoi doivent servir les subventions versées. La responsabilité de ces transferts aux provinces est un problème difficile auquel on s'est attaqué de différentes façons. Cependant, le fait que les parlementaires fédéraux aient peut-être à insister pour que les provinces rendent des comptes pour les fonds accordés donne lieu à des discussions ardues sur les conditions et semblent indiquer que les augmentations de subventions conditionnelles ou directes ne sont peut-être pas une solution à long terme souhaitable pour répondre aux besoins financiers des provinces.

En fait, le site du rapport Breau reprend des travaux de la commission Rowell-Sirois qui expliquent comment, concrètement, on peut essayer d'imposer des conditions aux provinces et les menacer implicitement de leur refuser les transferts si les conditions ne sont pas respectées. On expliquait très clairement comment il était difficile de retirer l'aide fédérale même à cette époque.

Le transfert des dépenses ou les mandats non financés sont vraiment un problème qu'il faut chercher à résoudre là où il existe. Toutefois, à l'heure actuelle, on peut soutenir que ce problème existe moins entre le gouvernement fédéral et les provinces qu'entre les provinces et les municipalités.

Je continue donc de souscrire à la conclusion du groupe de travail Breau, selon laquelle le régime de relations financières est foncièrement valable mais doit s'adapter aux nouvelles circonstances. Il faut comprendre que le régime actuel est le résultat d'anciennes batailles menées pour concilier les visées nationales d'une société avec ses préoccupations d'autonomie régionale en ce qui concerne la prestation de programmes destinés à différents groupes culturels pour répondre à divers besoins.

Je vais laisser tomber la partie sur la reddition des comptes, sujet qui a beaucoup retenu l'attention des membres du groupe de travail parlementaire en 1981. C'est un problème général : les parlementaires fédéraux doivent autoriser le transfert de fonds fédéraux pour le financement de dépenses et de programmes jugés d'intérêt national mais qui sont en partie ou en totalité du ressort des provinces. Pour ces parlementaires, il était impossible d'échapper à la responsabilité de vérifier les conditions de mise en oeuvre des programmes pour lesquels un intérêt national important était en jeu. C'est un problème de reddition des comptes intéressant qui va se présenter dans différents secteurs—en particulier dans le cas très complexe des transferts aux gouvernements autonomes des Premières nations.

En conclusion, j'aimerais soutenir que le cadre actuel est très solide et remarquablement fructueux. Cependant, nous devons reconnaître que nous avons l'une des fédérations les plus décentralisées au monde. Nous devons admettre que tout au Canada est à facettes multiples et qu'une gestion conjointe va être inévitable pour presque toutes les initiatives envisagées. Il y a des problèmes de gestion conjointe dans un contexte où l'incertitude est inévitable et où il est très difficile de prévoir l'avenir, même à très court terme. Nous avons affaire à des systèmes très complexes, sur le plan des ressources naturelles et sur le plan social. L'adaptation et la négociation vont être essentielles en tout temps.

J'espère que votre comité va envisager une plus grande participation des parlementaire aux négociations, et une plus grande participation des non-parlementaires aux discussions.

• (0920)

J'estime qu'il est important de reconnaître que la subsidiarité doit respecter des cadres appropriés pour faciliter les décisions. Les nouveaux rôles des municipalités régionales nécessiteront peut-être de nouveaux genres de transferts intergouvernementaux, ce qui va constituer un problème intéressant à examiner pour vous.

Il me semble qu'il faudrait abandonner l'idée que les différents gouvernements doivent se faire concurrence. Il n'est pas utile, à mon avis, que des groupes ou des gouvernements régionaux essaient de rivaliser les uns contre les autres. Ce n'est pas nécessaire, tout comme il n'est pas nécessaire de toujours vouloir réduire les taux d'imposition. Nous devons comprendre que, dans l'intérêt des citoyens, les gouvernements doivent collaborer et établir des cadres à l'intérieur desquels la concurrence est possible.

La collaboration va être nécessaire et elle doit reposer sur l'autonomie de chaque ordre de gouvernement et le besoin de coopération. Plus important encore, il me semble qu'il faut chercher à bâtir la confiance et non pas à justifier le transfert de points d'impôt, et il me semble qu'il faut accepter que les choix soient différents selon les endroits, tout comme les résultats et, par voie de conséquence, les équilibres budgétaires.

Je lance donc un appel pour que nous prenions conscience que, dans une fédération complexe, le financement intergouvernemental est une question de rajustements continuels dans un contexte de grande incertitude, ce qui nécessite un débat constructif ainsi que qu'une plus grande confiance et plus de bonne volonté. Il y a des problèmes qui sont communs et on peut les régler en maintenant le dialogue.

Voilà ce que j'avais à dire. Je ne vous ai sûrement rien appris de nouveau, mais j'espère susciter votre réflexion.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dobell.

[Français]

Nous allons commencer par M. Bell, qui est ici chez lui. Je le remercie de nous accueillir de cette façon.

[Traduction]

Vous avez cinq minutes.

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

Monsieur Dobell, je me reporte à la page 9 du texte de votre exposé. J'aimerais savoir si ce que je lis est vrai ou si je comprends mal. Vous dites en substance au premier paragraphe que la part du gouvernement fédéral de l'ensemble des recettes publiques a diminué avec le temps et que le gouvernement fédéral enregistre des déficits importants...

M. Rod Dobell: Je suis désolé, parce que ce n'est pas clair dans cette version du document que le texte a été condensé. Il aurait fallu indiquer que c'était la situation en 1981.

M. Don Bell: Oh, d'accord.

M. Rod Dobell: Je voulais montrer que nous utilisons les mêmes arguments, mais dans le sens contraire.

Désolé, c'est un passage tiré du rapport Breau, à la page 33.

M. Don Bell: Merci. Cela m'aide à comprendre.

J'aimerais maintenant poser une question à M. McMahon. Est-ce que je prononce bien votre nom?

• (0925)

M. Fred McMahon: Oui.

J'ai constaté, quand j'étais en Irlande récemment, qu'il y a bien des façons de prononcer mon nom.

M. Don Bell: M. Dobell fait référence aux administrations municipales et c'est un aspect qui m'intéresse compte tenu de mes antécédents. Vous avez parlé de responsabilités partagées en laissant entendre qu'Ottawa est en train d'empiéter sur des domaines de compétence provinciale. Plus particulièrement, vous avez fait référence au secteur municipal. J'ai travaillé 30 ans dans ce secteur et ce qui m'inquiète—comme on l'a souligné ici—c'est que j'ai vu les gouvernements provinciaux transférer des responsabilités aux municipalités sans qu'elles puissent générer de recettes fiscales.

En tant qu'ancien maire, j'ai préconisé le partage de la taxe sur l'essence. En fait, la Fédération canadienne des municipalités a soutenu évidemment que les municipalités devraient être considérées comme un ordre de gouvernement et avoir le pouvoir de prélever des impôts directement.

Je me demande si vous avez examiné cette question. Si on doit un jour créer des cités-États—comme on semble en discuter en Europe, je pense—n'est-il pas important alors que les municipalités aient droit à une certaine reconnaissance et à une plus grande marge fiscale?

M. Fred McMahon: Oui, je pense qu'il est essentiel que les municipalités aient une plus grande marge fiscale et puissent percevoir elles-mêmes des impôts. Je répète qu'il faut clairement définir les responsabilités. S'il semble que l'argent est donné par le gouvernement fédéral, les municipalités vont rencontrer le gouvernement fédéral, comme elles le font aujourd'hui, et tout le monde va se demander qui aura droit ou non à l'argent pour répondre aux besoins de réforme, d'infrastructure ou autres.

Je pense également qu'il faut bien comprendre de quoi on parle quand on discute de déséquilibre fiscal. Sans vouloir offenser M. Dobell, je crois que son exposé montre bien qu'il y a un déséquilibre fiscal, tout comme l'histoire qu'il a retracé.

Qu'est-ce qu'un déséquilibre fiscal? Il y a déséquilibre fiscal quand un ordre de gouvernement n'a pas les moyens de financer les programmes dont il est responsable. Toute l'histoire des transferts fédéraux-provinciaux dans notre pays montre justement, depuis les travaux du comité Breau dont j'ai fait le compte rendu comme jeune journaliste dans les années 1980, que les gouvernements provinciaux comptaient sur l'argent du fédéral pour financer les programmes. Voilà comment se définit le déséquilibre fiscal.

Quel est le lien entre être ou non en situation de déficit? Même un homme riche peut s'endetter. Si je suis endetté avec un salaire de 200 000 \$ par année, cela ne veut pas dire que je gagne moins d'argent que celui qui fait 50 000 \$ par année. Donc, oui, le gouvernement fédéral peut enregistrer des déficits même s'il a un pouvoir de taxation plus grand, mais cela n'a aucun rapport avec la question du déséquilibre fiscal. Ce qui compte au sujet du déséquilibre fiscal, c'est de savoir si un ordre de gouvernement a les moyens de gérer les programmes dont il est responsable. La situation au Canada depuis les travaux du comité Breau, et même avant, montre que ce n'est pas le cas, qu'il y a vraiment un déséquilibre fiscal au Canada.

Il y a des raisons structurelles qui l'expliquent, ce dont nous pourrions parler plus tard. Ce que je crains pour les municipalités, c'est le même genre de déséquilibre fiscal, si les municipalités, au lieu de compter sur leurs propres revenus, se mettent à dépendre des revenus du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial ou des deux, créant ainsi de la confusion entre les responsabilités de chacun.

J'aimerais parler de la simplicité. La simplicité est un principe reconnu depuis longtemps en science et en philosophie; le rasoir d'Occam n'a rien de nouveau. À vrai dire, la simplicité est plus importante pour la bonne gouvernance et la saine politique, afin que les citoyens sachent où leur argent va, qui le dépense et qui est responsable de tel ou tel programme. Par conséquent, nous avons besoin de responsabilités claires, et cela s'applique aussi au monde municipal.

Le président: Merci, monsieur Bell.

[Français]

Madame Ambrose, s'il vous plaît.

[Traduction]

Mme Rona Ambrose (Edmonton—Spruce Grove, PCC): Merci de vos exposés. Ma question s'adresse à M. McMahon.

Vous avez dit que le déséquilibre fiscal offrait au gouvernement fédéral l'occasion de s'ingérer dans les domaines de compétence provinciale, mais vous avez surtout indiqué qu'il ne servait à rien de rafistoler le cadre fiscal. Vous avez donné l'exemple des soins de santé.

J'aimerais que vous nous en disiez davantage sur l'impact économique du déséquilibre fiscal en nous indiquant plus particulièrement si ce que vous expliquez au sujet des soins de santé pourrait s'appliquer dans le cas de la péréquation. Je sais que vous n'avez pas vraiment abordé la question, mais j'ai lu des passages de votre livre *Looking the Gift Horse in the Mouth* ainsi que des articles que vous avez publiés récemment. Vous avez traité en détail des ressources énergétiques au large du Canada Atlantique et des subventions régionales, et c'était avant le récent débat sur l'accord Atlantique.

Donc, pourriez-vous nous fournir des détails là-dessus et nous donner votre avis sur le récent débat entourant l'accord Atlantique en expliquant plus particulièrement l'incidence que vous pensez qu'il aura sur la formule de péréquation?

• (0930)

M. Fred McMahon: Merci de votre question, et merci de lire certains de mes écrits. Je vous en suis reconnaissant.

En fait, je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce que Jock a si bien résumé. Il a relevé certaines des absurdités de la chose.

L'accord Atlantique, l'exclusion des recettes liées à l'exploitation pétrolière et gazière et ce qui va en découler est tout simplement absurde. La péréquation pose des problèmes, et cela depuis longtemps, mais je suis d'accord avec Jock pour dire qu'elle doit servir en fin de compte à combler les besoins financiers des provinces les plus pauvres. Cela va devenir particulièrement important si Ottawa cesse de gérer les soins de santé, comme il devrait le faire, et libère cet espace fiscal.

Il reste qu'exclure les recettes liées à l'exploitation pétrolière et gazière n'a aucun sens. Ainsi, une province qui reçoit des paiements de péréquation est encouragée à favoriser le secteur des ressources primaires, qui n'entre pas dans la formule de péréquation, aux dépens des autres secteurs d'activité. La formule de péréquation pénalise une saine politique économique et récompense une mauvaise politique budgétaire—du moins c'est ce qu'elle a fait jusqu'à maintenant, et qui sait ce que l'avenir nous réserve. Si vous avez une mauvaise politique et que votre prospérité économique s'en ressent, on augmente les paiements de péréquation versés au gouvernement provincial qui a ainsi plus de ressources à dépenser. Croyez-le ou non, la formule de péréquation a donc, à certains égards, un effet pervers en incitant la province à ralentir sa croissance parce qu'elle accroît le pouvoir et la capacité du gouvernement provincial de récompenser les gens.

Je suis aussi très préoccupé par ce que Jock a dit si, selon la formule actuelle, l'Ontario devait subventionner une province de Terre-Neuve plus riche.

Je pense que nous sommes confrontés à de graves problèmes sur le plan de la péréquation.

[Français]

Le président: Vous avez encore une minute et demie.

[Traduction]

Il vous reste plus d'une minute.

Mme Rona Ambrose: Merci.

Monsieur Finlayson, je ne sais pas si vous pouvez nous donner votre avis sur la formule adoptée, surtout le nouveau plancher créé. Il est très restrictif par rapport à ce que nous avions avant dans la formule de péréquation, qui était plus souple. Si l'économie de l'Ontario connaît un recul, on craint que cette province ait à payer plus que ce qu'elle devrait. C'est une grande préoccupation évidemment pour le Canada parce que l'Ontario est le moteur économique du pays.

Pourriez-vous nous donner votre avis là-dessus?

• (0935)

M. Jock Finlayson: Merci de votre question.

J'ai lu le témoignage que le ministre des Finances de l'Ontario a fait devant votre sous-comité. Si j'avais été à sa place, j'aurais dit à peu près la même chose que lui. L'Ontario est dans une situation très difficile actuellement, et je crois vraiment que les deux derniers accords sur la péréquation, en plus d'autres récents changements apportés, et surtout ce nouveau plancher et la disposition d'indexation, déstabilisent le programme de péréquation.

J'espère que le groupe de travail formé par le ministre des Finances pour examiner la péréquation va formuler des propositions originales qui vont redonner à ce programme son objectif premier. C'est-à-dire que les provinces devraient s'occuper de recueillir l'argent nécessaire au financement des programmes qui sont de leur ressort et que le gouvernement fédéral devrait intervenir pour répondre aux besoins quand les provinces n'ont pas la capacité de payer. C'est un concept très simple, et je pense que l'entente fédérale-provinciale de l'automne dernier l'a compliqué inutilement, en raison de toutes les pressions exercées par les provinces. À chaque ronde de négociation, nous pouvons bien en discuter, mais les provinces cherchent de l'argent et en cherchent toujours plus. Les principes à l'origine du programme sont beaucoup moins d'intérêt pour les élus. Je pense que c'est vraiment ce que nous avons constaté au cours de la dernière année, ce qui est surtout au détriment du fédéralisme fiscal.

[Français]

Le président: Merci, madame Ambrose.

Monsieur Côté.

M. Guy Côté (Portneuf—Jacques-Cartier, BQ): Merci beaucoup de vos présentations. C'était très intéressant.

J'aimerais faire quelques commentaires. On vérifie si le déséquilibre fiscal existe, mais au-delà de cela, il y a des réalités.

J'ai bien aimé ce que vous avez inscrit en conclusion, monsieur Finlayson. Vous mentionniez, entre autres, qu'au lieu d'y aller de plusieurs programmes très spécifiques, le gouvernement fédéral aurait peut-être intérêt à travailler sur le plan de la péréquation.

Ce qui est encore plus intéressant—et je vais vous citer en anglais, parce que je trouve que votre énoncé reflète bien l'attitude très fréquente du gouvernement fédéral—, vous dites: « *if it wishes to maintain visibility* ». C'est ce qui arrive trop souvent.

On peut prétendre, avec tout le respect voulu pour M. Dobell, que le déséquilibre fiscal n'existe pas. Par ses politiques, en ne respectant pas ses champs de compétence, en empiétant sur ceux des municipalités, dans le domaine de la santé, en injectant continuellement de l'argent, le gouvernement fédéral crée ce déséquilibre fiscal.

Vous citez souvent le comité Breau, monsieur Dobell. À la page 16, vous mentionnez que le système des relations fiscales fonctionne assez bien, mais qu'il est « *in need of some adaptation to new circumstances* ». Selon moi, le gouvernement fédéral n'a pas fait cette adaptation.

Comme M. McMahon le disait tout à l'heure, les surplus ou les déficits ne sont pas des effets du déséquilibre fiscal, mais je crois que, depuis une dizaine d'années, l'accumulation des surplus au gouvernement fédéral et le fait que ce dernier ait retiré de l'argent aux provinces au milieu des années 1990 ont créé ce déséquilibre fiscal. Puisqu'il a été en mesure de payer sa dette beaucoup plus rapidement que les provinces, le gouvernement fédéral a des surplus et les provinces ont encore des déficits, à l'exception de l'Alberta, dont le cas est un peu particulier.

Voici ma question. Dans votre présentation, monsieur Dobell—M. McMahon m'a presque enlevé les mots de la bouche tout à l'heure—, j'avais presque l'impression que, par l'opposition, vous démontriez l'existence de ce déséquilibre fiscal. Vous parlez beaucoup de coopération et du fait qu'il ne doit pas y avoir de concurrence entre les différents paliers de gouvernement. N'est-ce pas justement de la concurrence que le gouvernement fédéral fait en empiétant continuellement sur les champs de compétence du Québec?

Très souvent on a parlé de rondes de négociations. Souvent cela s'est terminé par des décisions unilatérales du gouvernement fédéral. Dans la dernière ronde, à propos de la péréquation, ce fut encore le cas.

On parle d'une plus grande participation, autant des parlementaires que des non-parlementaires. Quand on voit le gouvernement fédéral continuer d'investir des sommes immenses dans différentes fondations et conclure des ententes particulières avec la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador, cela ne démontre-t-il pas justement que cela existe, que le pouvoir fédéral de dépenser est beaucoup trop grand par rapport à ce qui est prévu dans la Constitution et que, dans les faits, un gouvernement principal et des gouvernements associés sont en train de se créer?

[Traduction]

M. Rod Dobell: On peut discuter de l'intrusion du gouvernement fédéral dans les décisions provinciales concernant des dossiers particuliers. Je ne crois pas que cela ait un lien avec le fait que l'appareil fédéral ait rendu les gouvernements provinciaux incapables d'assumer leurs responsabilités. On dit qu'il y a déséquilibre fiscal quand le gouvernement provincial n'est pas en mesure de financer les programmes dont il est responsable conformément à la Constitution. À mon avis, il n'a pas été prouvé que les provinces sont incapables de financer ces programmes.

Je persiste donc à dire qu'il n'y a pas de déséquilibre fiscal dans le moment. Les équilibres et les surplus budgétaires actuels sont la conséquence de décisions prises par des gouvernements provinciaux. Le gouvernement fédéral a ses pouvoirs de taxation et les gouvernements provinciaux ont les leurs. La situation actuelle est attribuable au fait que le gouvernement fédéral a cherché à réduire son déficit au milieu des années 1990, comme le lui conseillaient vivement la plupart des Canadiens.

On a soutenu qu'il y avait un lien entre les transferts aux gouvernements provinciaux et le programme de réduction du déficit. Les arguments à ce sujet ont été assez controversés, mais je pense qu'on peut les défendre. Donc, le gouvernement fédéral a pris des décisions à l'époque concernant son équilibre budgétaire. Depuis quelque temps, les gouvernements provinciaux ont décidé de ne pas augmenter les impôts, mais ils ont le pouvoir de les augmenter.

La nature de la participation du gouvernement fédéral à certains programmes en préoccupe certains. Selon le principe du rasoir d'Occam, les entités ne devraient pas être multipliées sans nécessité, ce qui revient un peu à ce que Einstein disait, à savoir que les problèmes devraient être les plus simples possibles, sans être simplistes. De plus, je pense qu'il n'y a de compartiment étanche au Canada, et qu'il ne peut pas y en avoir. Beaucoup de ces programmes nécessitent une participation réciproque. Les préoccupations nationales sont d'intérêt commun.

On peut aller loin, comme les récentes ententes l'ont montré clairement, en ayant recours à ce qu'on appelle l'asymétrie. Ce ne sont pas toutes les provinces qui sont tenues de participer à tous les programmes de la même façon. Le gouvernement fédéral n'a pas besoin de participer de la même façon avec tous les gouvernements provinciaux, de l'avis de la plupart des gens je crois, dans la mesure où les provinces peuvent choisir leur façon de participer.

Le problème des recettes provenant de l'exploitation des ressources naturelles et de la péréquation est vraiment important. Il faut déterminer comment traiter l'évaluation très imprévisible—et bien souvent hautement spéculative—des ressources qui sont distribuées bien inégalement dans l'ensemble du pays. À mon avis, la formule actuelle vise à assurer une certaine stabilité dans les dépenses pour que les gouvernements provinciaux aient la possibilité de préparer leur budget de façon un peu plus éclairée.

Le concept de la moyenne mobile pour les versements est une étape dans cette direction. Il pourrait peut-être y avoir une moyenne mobile de la valeur des ressources ou des réserves pour tenir compte des fluctuations des recettes fiscales.

Je ne peux donc pas vous dire si l'intervention ou l'intrusion du gouvernement fédéral dans les programmes provinciaux est exagérée, mais il semble que la participation des provinces à certains de ces programmes a été bien établie depuis longtemps, ce qui nécessite un certain financement qui dépasse la subvention générale inconditionnelle prévue dans le programme de péréquation.

• (0940)

• (0945)

[Français]

Le président: Merci, monsieur Côté.

Madame Crowder, vous disposez de cinq minutes.

[Traduction]

Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD): Merci, et merci à tous de vos exposés.

Monsieur Dobell, j'ai quelques questions à vous poser, mais j'aimerais auparavant faire un bref commentaire.

Il est difficile d'expliquer en termes simples des réalités qui sont complexes, mais en deux mots, il me semble que les Canadiens, de manière générale, veulent un État fédéral fort—utilisons l'exemple des soins de santé—, un système de soins de santé universel et accessible qui, dans une certaine mesure, garantit aux Canadiens l'accès aux mêmes soins, partout au Canada. C'est là tout un défi, car au cours des dix dernières années, la capacité des provinces de livrer les soins de santé s'est, dans les faits, effritée.

On peut avancer toutes sortes de raisons pour expliquer cette situation. On a beaucoup invoqué la réduction des transferts fédéraux, mais j'ai déjà été conseillère municipale et je sais qu'il y a également eu des baisses de dépenses au niveau municipal.

On a fait deux ou trois commentaires, et j'aimerais savoir ce que vous pensez. M. McMahon a parlé de simplicité...d'une reddition de comptes plus simple, de la nécessité de mettre sur pied un mécanisme plus clair et plus transparent pour les Canadiens. C'est un défi énorme, car il y a trop de programmes et de services qui se recoupent. On a souvent du mal à faire la part des choses, et je ne vois pas comment on peut les rendre plus simples.

J'aimerais savoir ce que vous pensez de ce point en particulier, et aussi de ce que M. Finlayson a dit au sujet de... la péréquation, du fait que les provinces pourraient être chargées de générer les recettes dont elles ont besoin pour financer les programmes dont elles sont directement responsables. Autrement dit, les gouvernements provinciaux généreraient uniquement des recettes pour les programmes qui relèvent de leur compétence, ce qui rendraient inutiles les transferts pour les soins de santé, par exemple.

J'aimerais avoir votre opinion là-dessus.

M. Rod Dobell: Encore une fois, concernant la simplicité, la question qu'il faut se poser est la suivante: jusqu'où doit-on simplifier les choses? Le financement intergouvernemental est un mécanisme assez complexe qui ne peut sans doute pas être simplifié. Pour ce qui est de la reddition de comptes et de la visibilité, le comité Breau a tenu à ce sujet des propos intéressants. Il a dit que les parlementaires fédéraux, le gouvernement fédéral, s'ils ne sont pas visibles, ne peuvent rendre des comptes de manière adéquate aux citoyens, que les citoyens doivent être conscients des rôles que jouent les gouvernements dans tous les programmes.

Il y a une chose que l'on constate : lorsque des groupes de citoyens sont mobilisés et invités à participer à des discussions, les résultats obtenus sont étonnants. Les processus de délibération qui ont cours ces jours-ci montrent que les citoyens comprennent remarquablement bien les enjeux qui sous-tendent les dossiers fort complexes. En Colombie-Britannique, beaucoup d'entre nous ont été impressionnés par la façon dont l'assemblée des citoyens s'est attaquée à la question très complexe que constitue le système de votation : elle a déposé un rapport à tout le moins étonnant qui montre à quel point elle a su cerner avec efficacité les enjeux. On constate la même chose dans de nombreuses autres réunions participatives.

Donc, il faut, dans la mesure du possible, mettre l'accent sur la simplicité, définir le plus clairement possible la hiérarchie des responsabilités, tout en tenant compte du fait, comme vous l'avez dit dans la deuxième partie de votre question, que les Canadiens veulent des programmes à caractère national. Des pressions vont être exercées pour que le gouvernement fédéral participe à des programmes qui mettent en valeur les principes de base suivants : l'accès, l'équité, le respect des droits des citoyens, peu importe où ils vivent.

Or, est-ce que ces programmes nationaux qui vont être mis sur pied peuvent être financés uniquement au moyen d'une subvention générale? Je ne le crois pas. Nous devons faire en sorte que le programme de péréquation se rapproche le plus possible de l'objectif énoncé à l'article 36 : fournir des services raisonnablement comparables à des niveaux d'imposition raisonnablement comparables. Une fois cet objectif atteint, il restera des domaines où le gouvernement fédéral voudra encourager le développement en fonction de certains objectifs ou critères. Il me semble que, dans ce cas-ci, il est normal que les parlementaires fédéraux demandent un financement additionnel.

J'ajouterais que je n'ai pas l'impression que les paiements de transfert ont un impact aussi négatif qu'on le laisse entendre. D'après certains, le programme de péréquation encourage la prise de décisions qui laissent à désirer puisqu'elles permettent de soutirer encore plus d'argent du programme. Je ne crois pas que ce facteur intervienne vraiment dans les décisions des provinces. Parallèlement, l'idée qu'il y a plus d'argent n'entraîne pas nécessairement le report de décisions importantes. Dans certains cas, vous pouvez avoir le dos au mur, mais les motifs qui sous-tendent les décisions, à mon avis, ne sont pas strictement monétaires.

• (0950)

Le président: Merci, monsieur Dobell.

Merci, madame Crowder.

[Français]

Avant de donner la parole à M. Bell, j'aimerais vous poser une question, professeur Dobell.

Dans votre mémoire, vous dites que les gouvernements ne doivent pas entrer en concurrence l'un avec l'autre. Vous faites souvent allusion au rapport Rowell-Sirois de 1940, que j'ai eu l'honneur d'analyser et d'étudier à l'université, il y a déjà quelques années. Le rapport Rowell-Sirois parlait d'un respect strict des compétences des deux paliers de gouvernement. Or, à l'heure actuelle, le gouvernement fédéral envahit beaucoup de champs de compétence des provinces en matière de santé et d'éducation. La question vous a été posée, mais je n'ai pas entendu de réponse à ce sujet. Même si le gouvernement n'est pas le principal pourvoyeur de fonds en santé ou en éducation, étant donné que 75 ou même 80 p. 100 du financement est fait par les provinces, il arrive à dicter ses vues et à tenir souvent les provinces en otage, comme on a pu le voir l'automne dernier.

Dans le souci du respect du rapport Rowell-Sirois et étant donné le fait que les deux paliers de gouvernement ne doivent pas entrer en concurrence, ne pensez-vous pas que, contrairement à l'une de vos affirmations, il y a actuellement des ajustements importants à faire dans les capacités fiscales respectives des provinces et du gouvernement fédéral?

Ma deuxième question porte sur le fait qu'il y a toujours un seul contribuable. Vous demandez à un seul contribuable de faire face à des perspectives d'augmentation des impôts provinciaux pour financer des services essentiels. De son côté, le gouvernement fédéral continue à accumuler des surplus importants. Que répondez-vous à cette remarque?

[Traduction]

M. Rod Dobell: Encore une fois, les circonstances actuelles sont, à mon avis, transitoires. Il s'agit d'une situation ponctuelle qui n'a rien à voir avec les impôts que doivent verser les contribuables en tant que citoyens provinciaux et fédéraux. Je n'accorderais pas tellement d'importance à la situation financière actuelle, voire à court terme, et future des gouvernements fédéral et provinciaux.

Si j'ai bien compris la question, la commission Rowell-Sirois a énoncé le principe fondamental suivant : les gouvernements doivent générer leurs propres recettes, et leurs compétences doivent être clairement définies. Il est vrai que, dans le cas de l'éducation, par exemple, le gouvernement fédéral empiète sur ce champ de diverses façons. La Fondation des bourses du millénaire, par exemple, constitue un programme de recherche parmi d'autres. Elle pourrait être perçue comme une initiative nationale légitime au lieu d'un empiètement dans le domaine de l'enseignement post-secondaire en tant que tel.

Or, il me semble que tout est question, ici, de jugement politique, et je n'ai vraiment rien à dire là-dessus.

• (0955)

M. Fred McMahon: Monsieur le président, puis-je faire un bref commentaire?

Le président: Allez-y.

M. Fred McMahon: S'il est vrai que le bien-être de nos citoyens nous tient à coeur, nous devrions alors encourager la concurrence entre les divers gouvernements pour qu'ils offrent les meilleurs services possibles dans le cadre du système. Si une province conçoit un programme qui est plus efficace qu'un autre, il faudrait le reproduire au profit des citoyens.

Le Canada serait en bien meilleure posture s'il livrait concurrence, par exemple, à la Suède ou à la France en vue de fournir les meilleurs services médicaux possibles aux Canadiens. Nous pourrions apprendre beaucoup du modèle français ou suédois, des autres modèles européens continentaux, voire du modèle en place à Singapour. Mais comme nous ne livrons pas concurrence à ces pays, nous avons tendance à nous ancrer dans un système qui, clairement, ne fonctionne pas comme il le devrait. À cause de lui, des centaines de milliers de Canadiens souffrent inutilement pendant de longues périodes, chose que l'on ne voit pas vraiment en Suède ou en France.

Le président: Merci.

M. Bell, vous avez une minute.

M. Don Bell: M. Finlayson, vous dites à la page 3 de votre exposé, si je ne m'abuse, que les provinces ont de la difficulté à équilibrer leurs budgets, qu'elles continuent de subir d'énormes pressions en vue d'accroître les dépenses qu'elles consacrent aux soins de santé, aux services sociaux et aux infrastructures. Vous avez dit que, mises ensemble, ces tendances donnent à penser que le gouvernement central prélève une trop grande part des impôts perçus par l'ensemble du secteur public canadien.

D'après M. McMahon, il y a déséquilibre fiscal lorsqu'un palier de gouvernement n'arrive pas à financer les programmes pour lesquels il est responsable. M. Dobell, en faisant allusion au rapport Breau, a affirmé qu'on ne peut laisser entendre que la capacité du gouvernement fédéral de générer des recettes a atteint un plafond structurel par opposition à un plafond politique ou discrétionnaire.

Est-ce qu'il revient vraiment à chaque palier de gouvernement de déterminer, politiquement parlant, ce que les contribuables sont prêts à accepter, et n'est-ce pas pour cette raison que des élections sont déclenchées? À moins de se voir transférer des responsabilités, et c'est ce qui s'est passé dans le cas des municipalités, comment un palier peut-il prétendre qu'il y a un déséquilibre?

M. Jock Finlayson: Je suis d'accord, dans une certaine mesure, avec ce que dit M. Dobell. Au bout du compte, les gouvernements, qui sont chargés d'assurer le fonctionnement de l'économie, peuvent choisir d'augmenter ou de réduire les impôts. Donc, à cet égard, l'allégation des provinces voulant qu'il existe un déséquilibre fiscal doit être prise avec scepticisme.

À mon avis, le problème que pose l'actuel système de transferts fiscaux intergouvernementaux n'en est pas un de déséquilibre, mais plutôt de reddition de comptes de plus en plus complexe et faible, un système opaque qui n'est pas bien compris des citoyens et des contribuables canadiens. Le système serait plus efficace si le gouvernement fédéral, au lieu de s'activer à générer des recettes, transférerait une partie de celles-ci à d'autres paliers de gouvernement. Ces derniers, qui sont chargés d'assurer la prestation de services—le gouvernement fédéral joue un rôle limité à cet égard—pourraient taxer leurs propres citoyens dans le but de fournir les services et les programmes qu'ils réclament.

À mon avis, le système, dans son ensemble, est devenu inutilement complexe par suite de l'évolution qu'ont connue les transferts fédéraux-provinciaux alors que les surplus budgétaires fédéraux, eux, ne cessent d'augmenter, et ce, depuis six ou sept ans.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Bell.

[Traduction]

Madame Ambrose, vous avez une minute.

Mme Rona Ambrose: Ma question s'adresse à M. Finlayson. J'ai eu l'occasion de lire quelques articles dans lesquels vous avez été cité ces dernières années. Vous parliez du sujet que vous venez d'aborder, c'est-à-dire le système fédéral de transfert fiscal.

Je voudrais vous parler des cycles économiques, et surtout de la situation de la Colombie-Britannique à court terme. Vous avez laissé entendre que le système actuel ne tient pas vraiment compte des problèmes économiques à court terme comme ceux que connaît la Colombie-Britannique, que le système est injuste et que les recettes sont réparties de façon inégale. De façon plus précise, vous vous demandez pourquoi une famille à faible revenu en Colombie-Britannique devrait recevoir moins qu'une famille à faible revenu d'une autre province. Vous ajoutez que le système d'imposition est inégal.

Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

●(1000)

M. Jock Finlayson: Oui. Je me souviens vaguement d'avoir fait ce commentaire, mais je ne sais plus quand.

La question que je me posais à l'époque était la suivante: si le rôle du gouvernement central est d'assurer une répartition équitable des recettes, par exemple, ou de s'attaquer à l'inégalité des circonstances et des revenus au Canada, doit-il, pour corriger la situation, cibler d'autres compétences, comme les provinces ou les villes, ou mettre en place un système de transfert fiscal qui met l'accent sur le bien-être des familles et des ménages?

J'aurais tendance à choisir la deuxième option, en fait, si mon objectif était de rebâtir la Confédération, ce que je ne vais certainement pas faire, mais c'était-là la question que je me posais quand j'ai fait ce commentaire.

C'est une question théorique plutôt intéressante, dans une certaine mesure, mais ce n'est pas vraiment une voie dans laquelle le Canada compte s'engager pour l'instant. Pour le meilleur ou pour le pire, nous avons un système en vertu duquel le gouvernement fédéral transfère des sommes énormes à d'autres paliers de gouvernement. Le système n'a pas évolué de façon optimale, mais c'est celui que nous avons. Le comité, à la suite de ces discussions, va peut-être proposer que l'on modifie le système en surface plutôt que de revenir aux principes de base et de créer quelque chose d'entièrement différent.

Si l'on devait reformuler le statu quo, j'opterais pour un système où le gouvernement fédéral accorde plus d'importance aux particuliers et aux ménages qu'aux autres paliers de gouvernement quand vient le temps d'élaborer des programmes. Toutefois, la réalité est tout autre.

[Français]

Le président: Merci, madame Ambrose.

Monsieur Côté, vous avez une minute.

M. Guy Côté: Il s'agit peut-être plus d'un commentaire que d'une question.

Je pense à mon ami Bell, qui parle souvent des réductions que les provinces ont fait subir aux municipalités. Comme le fédéral leur a imposé des réductions massives en 1995 et 1996, les provinces n'ont guère eu le choix. Afin de maintenir un niveau de service acceptable, particulièrement dans le domaine de la santé et de l'éducation, elles ont dû à leur tour imposer des réductions. Les réductions du gouvernement fédéral ont eu un effet de cascade, et les provinces ont dû appliquer des réductions dans d'autres secteurs, entre autres auprès des municipalités.

Lorsqu'on parle de transparence et d'imputabilité, c'est à mon avis un bon exemple. Des gouvernements provinciaux ont payé le prix politique de mesures prises par le gouvernement fédéral. Cette situation n'a pas affecté que le Québec.

On parle de coopération, et c'est bien, mais il faut qu'on puisse savoir très clairement qui est imputable et dans quel secteur. En outre, si les services ne sont pas offerts ou qu'ils génèrent des impôts trop élevés, le citoyen, qui est le seul contribuable, comme le disait plus tôt M. Loubier, doit se dire que si moins de services sont offerts par sa municipalité, c'est parce que le gouvernement provincial a réduit son financement, et non parce que le fédéral a réduit ses transferts aux provinces. Le citoyen est un peu perdu dans de telles situations. Je sais qu'on parle souvent des municipalités et de la santé, mais il y a toujours un effet de cascade. Vous comprendrez que plus les délimitations sont claires, mieux je me sens.

Le président: C'est parfait, monsieur Côté. Vous êtes très discipliné.

Madame Crowder, vous avez une minute.

[Traduction]

Mme Jean Crowder: Ce que vous dites là est fort intéressant.

Monsieur Dobell, vous avez dit qu'il faut insister davantage sur la collaboration. Il est vrai que l'assemblée des citoyens, comme vous l'avez mentionné, constitue un très bon exemple: 160 citoyens en Colombie-Britannique ont réussi, après maintes discussions, à soumettre une recommandation. Cela montre que les citoyens sont capables d'analyser des questions fort complexes.

J'aimerais savoir, de façon précise, de quelle façon nous pouvons encourager la participation des gens, quel genre de questions nous devons leur soumettre, puisque vous avez dit que le comité fait fausse route dans son analyse du déséquilibre fiscal vertical.

●(1005)

M. Rod Dobell: La question du déséquilibre fiscal vertical ne devrait même pas être évoquée. Les priorités, bien entendu, sont celles qui sont débattues au cours des élections. Les priorités en matière de dépenses constituent toujours un enjeu. Toutefois, il y a clairement un débat en cours sur l'équilibre qui doit exister entre les dépenses publiques et privées, le salaire social et le salaire du marché, les objectifs des programmes provinciaux, bien entendu, et les priorités fédérales et provinciales—comment, d'après les citoyens, doit-on concilier celles-ci? Il est vrai que la mondialisation soulève des préoccupations concernant les responsabilités en matière de prestation de services que doit assumer le gouvernement fédéral relativement aux dépenses consacrées à la défense, par exemple, à la sécurité ou, à la sécurité et à la qualité de l'environnement, ainsi de suite.

Ces questions, à mon avis, devraient faire l'objet d'un débat plus approfondi. J'ai parlé brièvement de la gestion communautaire. La gestion des ressources, par exemple, devrait elle aussi être débattue. Toutefois, il y a beaucoup de responsabilités qui font l'objet d'un transfert aux collectivités, aux petites localités, non seulement aux administrations locales, mais aussi aux administrations pangouvernementales.

Par exemple, en Colombie-Britannique, sur la côte Ouest, le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial, le gouvernement régional et la Première nation Nuu-chah-nulth participent, de concert avec des représentants gouvernementaux et un nombre égal de représentants des communautés, à des discussions qui concernent, en fait, la gestion sur le terrain. Une bonne partie du financement pourrait, à l'avenir, être versé aux groupes intergouvernementaux qui s'occupent de gestion communautaire. Les questions abordées, dans ce cas-là, seraient essentiellement d'intérêt local, sauf qu'elles pourraient transcender les limites de compétences.

Le président: Merci.

Monsieur McMahon.

M. Fred McMahon: Je voudrais faire un bref commentaire au sujet du déséquilibre fiscal et de la question de savoir s'il existe ou non.

Quand j'allais à l'école, on laissait entendre, dans les ouvrages scientifiques, que les abeilles, d'après les théories aérodynamiques qui avaient cours à l'époque, ne volaient pas. Or, ces ouvrages scientifiques n'affirmaient pas non plus que l'idée que les abeilles puissent voler était illusoire. Il en va de même pour le déséquilibre fiscal. Il existe. Pendant 30 ans ou plus, les gouvernements provinciaux ont été incapables de financer, sans l'aide du fédéral, les programmes qu'ils offrent. Tout comme l'abeille qui vole, ce déséquilibre fiscal existe, peu importe les arguments que l'on évoque pour soutenir le contraire.

Malheureusement, nous n'avons pas eu le temps, aujourd'hui, d'examiner les diverses raisons structurelles et politiques qui expliquent l'existence de ce déséquilibre fiscal. Mais le fait est que ce déséquilibre existe, et ce, depuis longtemps, et que les abeilles sont capables de voler.

Le président: Monsieur McMahon, monsieur Finlayson, monsieur Dobell, merci d'être venus nous rencontrer.

Nous allons faire une pause de dix minutes. Merci.

●(1009)

_____ (Pause) _____

●(1022)

Le président: Bonjour à tous.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Doyle et madame Miller. Vous avez droit à 15 minutes pour votre exposé. Nous passerons ensuite aux questions.

Monsieur Doyle, bienvenue.

M. Dan Doyle (sous-ministre, Transports, Gouvernement de la Colombie-Britannique): Merci. Bienvenue en Colombie-Britannique, et à Victoria. Merci d'être venus nous rencontrer. Je vous transmets les salutations de notre premier ministre et de mon ministre, qui essaient tous les deux de remporter les élections qui vont bientôt être déclenchées en Colombie-Britannique.

Nous avons l'occasion extraordinaire de tirer parti des possibilités économiques accrues que nous offre notre porte d'accès aux pays du Pacifique, au marché asiatique dynamique. Nos ports, nos aéroports, nos chemins de fer et nos routes facilitent le commerce international et le tourisme. Or, pour que ces possibilités se concrétisent, nous devons modifier l'approche que nous adoptons à l'égard de la politique fédérale de financement des infrastructures. Nous devons changer notre façon de voir le financement, qui est fondé sur la dynamique des populations ou des régions, et adopter une approche qui tient compte des retombées nationales qui peuvent en découler.

La deuxième diapositive décrit les sujets que je compte aborder avec vous aujourd'hui. Je vais m'y attaquer sans délai, afin de respecter le délai que vous m'avez alloué, monsieur le président.

L'infrastructure des transports ne semble pas, à première vue, constituer un élément important du débat entourant le déséquilibre fiscal. Nous ne sommes pas d'accord. Le déséquilibre fiscal lié à l'infrastructure des transports est un exemple du déséquilibre fiscal vertical qui existe : malgré les retombées nationales qui en découlent, les provinces investissent davantage dans ce secteur que ne le fait le gouvernement fédéral.

Le Canada doit reconnaître le fait que l'infrastructure des transports constitue un moteur économique et pas seulement une source de revenus. Il doit aussi accorder à l'infrastructure des transports la flexibilité dont elle a besoin pour générer plus de recettes pour les investissements. Nous avons noté des signes positifs en ce sens. Le premier ministre a beaucoup insisté sur l'importance des possibilités qu'offre le marché asiatique. Nous sommes tout à fait d'accord avec lui, sauf que ces possibilités sont éphémères et doivent être saisies rapidement.

Le Canada investit de façon considérable dans l'infrastructure frontalière américaine, alors que d'autres systèmes de transport, comme les ports, ont absolument besoin de l'appui du fédéral. Et bien que le Canada consacre une aide financière importante, à la fois permanente et ponctuelle, à l'amélioration de la concurrence des services ferroviaires de passagers, le développement des aéroports souffre en raison des loyers exorbitants qu'impose le gouvernement fédéral.

L'aéroport international de Vancouver verse, tous les ans, des frais de location élevés au gouvernement du Canada. Or, il est défavorisé par rapport aux autres aéroports canadiens pour ce qui est de l'accès aux voyageurs internationaux. Depuis son ouverture, il a versé plus 600 millions de dollars en frais de location au gouvernement du Canada. À l'heure actuelle, la part de cet aéroport représente plus de 25 p. 100 des frais de location prélevés à l'échelle nationale. Il prévoit verser environ 73 millions de dollars en 2005. Il reste donc beaucoup de travail à faire à ce chapitre.

La Colombie-Britannique, il est clair, est l'unique province du Pacifique que compte le Canada. Nous considérons que nous faisons partie du Canada. Comme je l'ai déjà mentionné, nos installations de transport fournissent au Canada une porte d'accès particulière aux économies asiatiques en plein essor. Nos actifs en transport nous offrent un avantage géographique considérable en raison de leur proximité aux villes asiatiques.

L'aéroport international de Vancouver, les principaux ports commerciaux de Vancouver, le port Fraser et le port de Prince Rupert, constituent des actifs en transport nationaux. Ces installations, combinées aux réseaux routiers et ferroviaires, procurent des retombées économiques à l'ensemble du Canada. Leur compétitivité et leur croissance future ne peuvent que servir l'intérêt national.

Nous avons une occasion unique d'avoir accès à une économie asiatique qui connaît une croissance fulgurante. L'expansion des infrastructures de transport doit être assurée sans délai si nous voulons tirer parti de cette croissance. La Chine sera, dès 2020, la deuxième économie en importance au monde.

Au cours des 15 prochaines années, nous nous attendons à ce que le trafic conteneurs Asie-Pacifique augmente de 300 p. 100 entre l'Asie et l'Amérique du Nord. À l'heure actuelle, la Colombie-Britannique n'a accès qu'à 8 p. 100 de ce trafic. Nous estimons qu'elle devrait accaparer 17 p. 100 de ce marché, puisqu'on s'attend à ce que le nombre de conteneurs qui transitent par les ports de la Colombie-Britannique quadruple au cours des 15 prochaines années.

Toutefois, nous ne sommes pas les seuls à vouloir profiter de cette situation. Nous avons des concurrents. Nous sommes en concurrence

avec Seattle, Tacoma, Portland et Los Angeles-Long Beach, sur la côte Ouest américaine. Nous allons également nous trouver en concurrence avec le Mexique, qui lorgne le grand nombre de conteneurs et de biens qui sont transportés entre l'Amérique du Nord et l'Asie.

De concert avec nos partenaires de l'administration portuaire, nous avons fixé un objectif pour les ports qui servent de porte d'accès au Pacifique. Nous avons élaboré une stratégie qui vise les ports de la côte Ouest de la Colombie-Britannique, stratégie qui a été entérinée par tous nos partenaires, y compris des ministères du gouvernement du Canada. Comme je l'ai mentionné, nous voulons accaparer 17 p. 100 du marché que représente le trafic conteneurs Asie-Amérique du Nord sur la côte Ouest.

●(1025)

Si nous agissons dès maintenant, les portes d'accès canadiennes aux pays du Pacifique pourraient créer 45 000 nouveaux emplois directs, ce qui donnerait un total de 71 000 emplois directs. Ces emplois ne se trouvent pas qu'en Colombie-Britannique. Il y en a partout au Canada. Si nous agissons dès maintenant, le réseau canadien de portes d'accès aux pays du Pacifique pourrait se traduire par une activité économique de 10,5 milliards de dollars, soit une augmentation de plus de 6 milliards de dollars par rapport à 2003. L'apport au PIB du Canada passerait de 1,7 milliard à 4,8 milliards de dollars.

La dernière étude, en l'an 2000, de l'impact économique de l'aéroport international de Vancouver a révélé que l'aéroport créait 60 000 emplois directs et indirects environ. Chaque Boeing 747 qui se pose à Vancouver entraîne des dépenses de quelque 80 000 dollars au Canada. Pourtant, il y a un net déséquilibre en termes d'accords aériens auxquels a accès Vancouver. Particulièrement en ce moment, alors que le marché de l'Asie-Pacifique et celui de la Chine s'ouvrent et que la Chine accorde au Canada un statut en ce qui concerne les voyageurs, il faut vraiment voir l'aéroport international de Vancouver comme endroit où peuvent se poser ces appareils. Si nous agissons dès maintenant, ce sera non seulement Vancouver, mais également le reste du Canada qui en profiteront.

Je répète que les possibilités sont très réelles. Si nous n'agissons pas immédiatement pour investir dans les transports et créer un bon environnement politique en ce qui concerne les installations de transport du Canada donnant accès aux pays du Pacifique, le commerce et les retombées des voyages iront aux États-Unis ou au Mexique. L'inaction de notre part aura d'énormes conséquences sur le bien-être des générations futures de Canadiens.

Les risques sont réels. Nos concurrents jouissent de politiques budgétaires fédérales plus souples à l'égard de l'infrastructure de transport. Les ports et les aéroports des États-Unis bénéficient d'un soutien direct du gouvernement fédéral, de même que de moins de restrictions sur les emprunts, et ils ont à leur portée des mécanismes locaux plus flexibles pour réunir des fonds. Nos concurrents, au moment même où l'on se parle, examinent activement ce marché que nous lorgnons avec tant d'envie. Il faut agir tout de suite.

La province, la région, les entreprises d'accès et les ministères fédéraux ont cerné une série complète d'investissements à faire dans les infrastructures de transit et de transport routier, maritime et ferroviaire. Ensemble, ces investissements nous aideront à soulager la congestion et à faire de nous la route privilégiée des Asiatiques. Ces investissements mettront en équilibre les besoins de la grande région littorale de Vancouver et ses responsabilités comme principale porte internationale d'accès au commerce canadien dans les pays du Pacifique. Ces investissements se traduiront sur dix ans par des retombées économiques directes et indirectes de 24 milliards de dollars. J'ai déjà parlé des emplois.

La côte Ouest compte aussi un autre bijou en matière portuaire, Prince Rupert. Le port de Prince Rupert est prêt à se développer. Prince Rupert a besoin d'être développé. Il n'est pas question de retirer au reste du Canada pour donner à Prince Rupert. Il s'agit d'une possibilité qui n'existe que sur la côte du Pacifique du Canada, en raison de sa proximité avec l'Asie. Nous parlons de profiter d'une possibilité, cependant, qui avantagera tout le pays. Nous ne pouvons pas le faire seuls. Nous comptons sur le gouvernement fédéral pour nous aider à construire l'infrastructure de transport qui, à notre avis, est la clé de la croissance future des portes d'accès aux pays du Pacifique et de l'économie canadienne.

J'ai déjà dit qu'à notre avis, l'aéroport international de Vancouver paie des loyers beaucoup trop élevés, certes par rapport aux autres aéroports du Canada. Il faut régler ce problème, source de déséquilibre fiscal.

Chaque région du pays a choisi ses priorités en matière de déséquilibre fiscal. La nôtre, sur la côte Ouest, est la porte d'accès. Je tiens à souligner que ce n'est pas notre problème exclusif. Il s'agit d'un problème national qui a des conséquences nationales très étendues.

La Colombie-Britannique a pris plaisir à établir de nouvelles relations constructives avec Ottawa. Nous souhaitons que ces relations se poursuivent. Par contre, nous tenons à ce que nos préoccupations concernant les portes d'accès aux pays du Pacifique soient entendues et que toute ressource supplémentaire dégagée par Ottawa n'aille pas uniquement à ceux qui la demandent, mais également à ceux qui peuvent en faire profiter le plus le pays tout entier. Nous sommes en train de nous doter d'une économie nationale forte. Nous avons besoin d'une plus grande aide d'Ottawa.

Nous sommes impatients de connaître la suite de vos travaux et de répondre à vos questions. Je vous remercie.

• (1030)

Le président: Monsieur Doyle, je vous remercie beaucoup.

Monsieur Bell, vous avez cinq minutes.

M. Don Bell: Je vous remercie.

Monsieur Doyle, vous allez, je suppose, nous laisser une copie de votre présentation et des diapositives. Ce serait très utile.

M. Dan Doyle: Oui.

M. Don Bell: Tout d'abord, en tant que député de la Colombie-Britannique, je souscris à ce que vous avez dit concernant les portes d'accès. C'est là un point que tous ceux d'entre nous qui viennent de Colombie-Britannique, quelle que soit leur affiliation politique, ont fait valoir. Je sais que le caucus libéral, en ce qui concerne les loyers aéroportuaires, s'est vivement porté à la défense de Prince Rupert et de l'idée de profiter de l'éventuel marché asiatique.

Ce que je vous entends dire en réalité, dans ce cas-ci, c'est que vous souhaitez que le gouvernement fédéral investisse plus dans un

domaine que vous considérez être de sa compétence, soit les ports et le commerce international. Ai-je raison?

• (1035)

M. Dan Doyle: Nous souhaitons qu'il fasse des investissements budgétaires, mais nous tenons également à ce qu'il fasse un investissement dans les politiques qui nous permettront de profiter de la situation et de redevenir, comme je l'ai dit tout à l'heure, la route privilégiée des conteneurs en provenance d'Asie et à destination de l'Amérique du Nord.

M. Don Bell: J'essaie d'en faire une catégorie. Tout à l'heure, nous avons entendu une définition selon laquelle il y aurait déséquilibre fiscal quand un ordre de gouvernement est incapable de financer des programmes qui relèvent de sa compétence. Je ne parle pas du choix politique de ne pas le faire, mais bien de l'impossibilité de le faire. Pour ce qui est du déséquilibre sur le plan des loyers aéroportuaires dont vous avez parlé, vous faites en réalité allusion à un écart dans les loyers exigés plutôt qu'à un déséquilibre. L'aéroport de Vancouver paie un loyer beaucoup plus élevé, par exemple, que presque tous les autres aéroports du Canada. Ai-je raison?

M. Dan Doyle: C'est juste. Vancouver paie plus que tout autre aéroport au Canada.

M. Don Bell: Victoria aussi.

M. Dan Doyle: Victoria est un autre aéroport qui paie, mais son loyer est inférieur à celui de Vancouver.

M. Don Bell: À la page 8 de votre présentation, sous le titre « Les intérêts mutuels et les avantages partagés », vous dites que les changements apportés à la politique fédérale en matière de revenu de la taxe sur l'essence ont contribué à redresser le déséquilibre de l'infrastructure fiscale. Vous appuyez donc l'initiative du gouvernement fédéral dans ce domaine, c'est-à-dire de partager les recettes fiscales de l'essence avec les municipalités en passant par les provinces.

M. Dan Doyle: C'est très vrai. Je crois que l'idée est très avantageuse. Nous savons qu'elle aidera toutes nos municipalités, particulièrement dans la grande région de Vancouver, à transporter les personnes et à assurer le transit. Cela permettra de débloquer le transport des marchandises sur les routes et les voies ferrées.

M. Don Bell: Selon vous, l'expansion du port de Prince Rupert coûterait 173 millions de dollars. Si j'ai bien compris, on a demandé au gouvernement fédéral d'y contribuer 40 millions de dollars.

M. Dan Doyle: C'est juste.

M. Don Bell: On parle donc d'un coût total. Combien le gouvernement de la province s'engage-t-il à y contribuer?

M. Dan Doyle: Pour l'instant, nous y avons engagé 17,2 millions de dollars, ce qui représente notre encaisse réelle, et on nous a demandé d'investir quelque 13 millions de dollars de plus.

M. Don Bell: Il est question du port de Fairview. Cela ne concerne pas Ridley, à ce stade-ci.

M. Dan Doyle: Nous parlons de Fairview.

M. Don Bell: Je vois avec plaisir que l'exposé de la Colombie-Britannique gravite autour du renforcement de la valeur des portes d'accès. La capacité d'accueil de conteneurs du port de Vancouver est limitée par l'infrastructure ferroviaire, par la capacité de transporter vers d'autres destinations les biens qui entrent au port, si j'ai bien compris.

M. Dan Doyle: Elle l'est jusqu'à un certain point. Par contre, c'est plus l'efficacité de l'infrastructure ferroviaire qui est en cause que le nombre de ses composantes. La ligne du CPR en Colombie-Britannique pose problème, particulièrement la partie qui traverse les Rocheuses, où il faudrait en accroître la capacité. Dans la grande région de Vancouver, il faut faire une meilleure utilisation des installations dont nous disposons déjà.

M. Don Bell: D'accord. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Bell, je vous remercie.

C'est maintenant au tour de Mme Ambrose, qui dispose de cinq minutes.

Mme Rona Ambrose: Je vous remercie de votre exposé, monsieur Doyle.

Vous avez parlé des priorités de l'infrastructure dans certains grands domaines stratégiques, notamment d'investir sur le plan budgétaire et sur le plan des orientations. Je sais que vous avez soulevé la question des aéroports et du port de Prince Rupert. Je suis d'accord avec vous. Il importe que le gouvernement fédéral fasse preuve de leadership dans ces grands dossiers stratégiques d'infrastructure, qui concernent par exemple les ports et les points de passage frontaliers. Vous avez mentionné plus particulièrement certains besoins de la Colombie-Britannique.

Pourriez-vous nous parler un peu plus de la manière dont vous voyez cette question nationale? C'est un point qui est constamment soulevé non seulement par les gouvernements provinciaux, mais également par les gouvernements municipaux. Pourriez-vous nous en parler un peu plus abondamment?

M. Dan Doyle: Il s'agit d'une question nationale parce que, dans le contexte du commerce avec l'Asie du Pacifique, tant des exportations que des importations—bien que la tendance soit plus du côté des importations—, les marchandises ne sont pas destinées à la Colombie-Britannique. Très peu des produits le sont. La plupart sont destinés au reste du Canada et au Midwest des États-Unis.

Les réseaux ferroviaires qui sillonnent le reste du Canada l'attestent. Beaucoup de conteneurs en provenance de nos ports aboutissent certes dans votre province pour y être remplis et déchargés. La croissance économique qui accompagne le commerce accru avec les pays d'Asie-Pacifique va se manifester partout au pays. Par exemple, beaucoup de conteneurs quittent Vancouver pour Toronto et Montréal.

Mme Rona Ambrose: Comme il aurait un impact sur votre ministère, que pensez-vous du dernier budget? J'ai lu un peu au sujet de ce que disait votre ministre des Finances, Colin Hansen. À quelles mesures du budget a-t-il fait bon accueil?

En ce qui concerne les derniers fonds réservés plus particulièrement au financement du programme de lutte contre le dendroctone du pin pour la Colombie-Britannique, pourriez-vous commenter la manière dont il pourrait avoir un impact sur l'infrastructure et le transport et sur la provision pour Kyoto incluse dans la Loi d'exécution du budget?

M. Dan Doyle: En réalité, je préfère m'abstenir de commenter parce que je n'aurais probablement pas grand-chose d'intelligible à dire. J'aurais besoin de certains de mes collègues pour le faire.

Mme Rona Ambrose: Pas de problème. J'ai une autre question à vous poser.

Je me demandais si vous...

Le président: Vous n'êtes pas en élection.

M. Dan Doyle: Non.

● (1040)

Mme Rona Ambrose: Nous non plus, en réalité.

L'autre question que j'aimerais vous poser concerne les ententes bilatérales dont a parlé votre premier ministre en ce qui concerne le plus récent Accord Atlantique. Pourriez-vous faire des observations au sujet du moratoire sur les gisements pétroliers au large des côtes et sur la façon dont il aura manifestement un impact sur les ports, l'infrastructure et les transports?

M. Dan Doyle: Il est certain que le développement de nos propres ressources pétrolières et gazières au large des côtes de même que de plus de nos ressources exploitées à terre nous intéresse vivement. À notre avis, ces ressources font partie de l'économie future non seulement de la région, mais également du reste du Canada.

Ce sont là des problèmes que nos élus devront régler avec, dans ce cas-ci, vous.

Mme Rona Ambrose: Existe-t-il, en dehors du contexte politique, des initiatives stratégiques visant à lever le moratoire par étapes ou, si c'était le cas, à conclure tout genre d'accord bilatéral entre Ottawa et la Province de la Colombie-Britannique?

M. Dan Doyle: Nous sommes certes ouverts à la possibilité. Il existe d'autres domaines, cependant, où des ententes bilatérales entre pays seraient très avantageuses pour la Colombie-Britannique.

Nous avons un très faible pourcentage d'accords bilatéraux en matière aérienne par rapport à d'autres grandes villes du Canada comme Toronto et Montréal. Le Canada est en train d'amorcer actuellement des négociations avec la Chine sur de nouveaux accords bilatéraux en matière aérienne. Nous estimons, tout comme les lignes aériennes chinoises d'ailleurs, que Vancouver est l'endroit naturel où faire se poser les appareils chinois.

Il existe ce qu'on appelle les droits de cinquième liberté, qui représentent la capacité d'atterrir dans une ville canadienne, de prendre des passagers et de les transporter jusque dans une ville américaine, par exemple. Parmi les grandes villes, Vancouver est celle qui a le moins de ces droits au Canada. C'est là une autre question qu'il faudrait examiner.

Il existe certes des ententes bilatérales internationales dans le domaine du transport. D'un point de vue stratégique, nous estimons que le gouvernement du Canada a besoin de comprendre comment fonctionne la côte Ouest et qu'il faut qu'il accorde plus d'attention à nos besoins.

Mme Rona Ambrose: Ai-je encore le temps?

Le président: Il vous reste 55 secondes.

Mme Rona Ambrose: Je vous remercie. Je n'ai donc plus de question.

[Français]

Le président: Monsieur Côté.

M. Guy Côté: Bonjour et merci de votre présentation.

Nous sommes allés à Halifax, Toronto et Regina, puis nous sommes venus ici. Or, nous nous apercevons, et c'est un des aspects intéressants des travaux de ce sous-comité, que le déséquilibre fiscal se traduit de diverses façons, selon les provinces.

Votre présentation est intéressante en ce sens qu'elle nous permet de constater qu'au-delà de son aspect fiscal, le déséquilibre se traduit toujours par une série de politiques qui ont une influence majeure sur les provinces et le Québec. D'après ce que je comprends—et corrigez-moi si je me trompe—, la Colombie-Britannique n'a pas les ressources financières requises pour développer à elle seule des infrastructures importantes telles que des ports et des aéroports. Pourtant, le gouvernement fédéral attache beaucoup d'importance au développement de compétences qui relèvent des provinces. Ici, on pense bien sûr à la santé, l'éducation, les services de garde et les municipalités. Cela illustre bien ce que peut être, concrètement, le déséquilibre fiscal.

Vous parliez plus tôt, dans le cas du port de Prince Rupert, d'une somme de 173 millions de dollars. Si je comprends bien, le gouvernement provincial va y investir au cours des prochaines années un total de 40 millions de dollars. Par ailleurs, vous demandez 40 millions de dollars au gouvernement fédéral. Je suppose, bien que je n'en sois pas sûr, que vous obtiendrez le reste par le biais de contributions de l'entreprise privée.

N'auriez-vous pas la vie plus facile si le gouvernement fédéral se concentrait sur sa mission, c'est-à-dire de gérer les domaines qui sont de sa compétence, par exemple les ports et les aéroports? On peut présumer qu'il investirait alors plus massivement dans le développement de ce port particulier. Ais-je raison de penser que c'est ce que tente d'illustrer votre présentation?

[Traduction]

M. Dan Doyle: Pour répondre tout d'abord plus particulièrement à la question au sujet du port de Prince Rupert, l'entreprise privée prévoit y contribuer, et l'autorité portuaire elle-même fera sa part. Le gouvernement fédéral n'a pris aucun engagement budgétaire à ce stade-ci en ce qui concerne le port de Prince Rupert. Nous prévoyons simplement que son engagement sera annoncé très bientôt, comme nous faisons pour tout le reste.

Pour ce qui est de tous nous en tenir à nos compétences et de dépenser l'argent là où nous sommes censés le faire, voilà une question très complexe. Je ne vois pas comment y répondre pour l'instant.

Pour ce qui est de l'infrastructure du gouvernement fédéral, celui-ci est responsable des ports. Le gouvernement fédéral prélève effectivement d'énormes taxes sur l'essence chaque année en Colombie-Britannique. Il serait bien agréable que les municipalités en reçoivent une partie, comme l'a dit M. Bell, pour les besoins du transport et d'autres infrastructures qui ont besoin d'être améliorées.

Je ne suis pas sûr que je vais laisser entendre—je ne suis pas le ministre des Finances—que nous aimerions que chacun voie à ses propres affaires et consacre ses fonds aux priorités correspondant à ses compétences.

● (1045)

[Français]

M. Guy Côté: Monsieur le président, comme la présentation était très claire, je n'utiliserai pas tout le temps qui m'est alloué.

Le président: Merci, monsieur Côté.

Madame Crowder.

[Traduction]

Mme Jean Crowder: Soyez le bienvenu, monsieur, et merci de votre exposé.

Je suis moi aussi originaire de la Colombie-Britannique, plus particulièrement de Nanaimo—Cowichan. La circonscription que je

représente inclut l'aéroport de Nanaimo et certains ports commerciaux, également situés à Nanaimo. Naturellement, comme de nombreuses autres régions de transport du pays, elle s'en sort comme elle peut.

La vérificatrice générale a rendu public un rapport consacré particulièrement aux loyers aéroportuaires. Elle a recommandé que le gouvernement donne rapidement suite à son projet de les passer en revue. Je crois savoir que le processus est déjà en marche.

Je me demande si vous avez participé à cet exercice. On parlait d'examiner la valeur marchande de ces immobilisations en raison de toutes les cessions de biens qui ont eu lieu. On se demandait si la valeur qui avait été cédée était en réalité la valeur des biens réels... Avez-vous participé à cela?

M. Dan Doyle: Non, mais la collègue qui m'accompagne ici travaillait pour Transports Canada quand certains de ces événements se sont déroulés.

Kathy, avez-vous quoi que ce soit à dire à ce sujet?

Mme Kathleen Miller (à titre personnel): Je n'ai pas fait partie des négociations qui ont visé la cession de l'aéroport de Vancouver, Dieu merci!

En tant que groupe de provinces et de territoires, nous n'avons pas été beaucoup consultés pour l'élaboration d'options fédérales quant à la façon de restructurer les loyers aéroportuaires. On nous a certes entendus au sujet de la question, en ce sens que les ministres et les sous-ministres du Transport de toutes les provinces et des territoires se sont rencontrés plusieurs fois, une certaine année. C'est là une question stratégique de toute première importance, et nous parlerons du besoin de revoir les loyers.

Je crois savoir que les études effectuées à Ottawa par Transports Canada à ce sujet révèlent vraiment qu'il faut procéder à une réforme complète des loyers, mais j'ai beaucoup de difficulté à obtenir l'appui de collègues des organismes centraux de financement à Ottawa en faveur d'un pareil changement.

Nous avons défendu notre cause de notre mieux. Nous demandons simplement que les loyers soient équitables, qu'ils soient plafonnés peut-être. Nous ne tentons pas forcément de nous entendre sur un chiffre. Beaucoup de travail a été accompli, mais les travaux se sont tout simplement arrêtés et nous n'en comprenons pas la raison.

Mme Jean Crowder: Voilà quelques-unes des inquiétudes qui ont été soulevées. Certains aéroports régionaux ne sont pas visés à l'heure actuelle, mais on craint qu'ils ne le deviennent, et ils nous observent très attentivement.

Avez-vous entendu d'autres rumeurs au sujet de la concentration des aéroports régionaux? On craint d'assister tôt ou tard à la fermeture de certains aéroports régionaux, et vous savez tout ce que cela peut représenter en Colombie-Britannique.

Ma deuxième question ne porte pas du tout sur les aéroports. Pouvez-vous faire des commentaires sur ce qui se passe au col Rogers et nous dire si le gouvernement fédéral a engagé des fonds pour la réfection de cette route? Je crois comprendre qu'après cet accident terrible, on s'est engagé à améliorer ce tronçon de la route transcanadienne.

M. Dan Doyle: D'abord, en ce qui a trait aux aéroports régionaux, les provinces et les territoires ont effectué ensemble une étude sur tous les aéroports au Canada, les aéroports régionaux et les plus petites installations. Nous avons invité le gouvernement fédéral à participer à cette étude, mais il a décliné notre offre. Il a maintenant effectué une étude lui-même en utilisant les renseignements que nous avons, et rien de très concluant n'en est ressorti. La province de la Colombie-Britannique a donc un programme de partenariats dans le secteur du transport qui lui permet d'aider des aéroports comme ceux de Nanaimo et de Comox, sur l'île, et partout dans la province.

Nous ne sommes pas responsables de la politique sur les aéroports en Colombie-Britannique, même si nous estimons que nous représentons tous les aéroports de la Colombie-Britannique. Nous avons parlé aujourd'hui de l'aéroport de Vancouver, mais nous nous sommes entretenus avec Ottawa concernant tous les aéroports de la province, en vue d'en assurer la viabilité. Tout comme vous, nous tenons à ce qu'aucun aéroport ne soit fermé. J'ai eu la chance de vivre dans la plupart des localités de la Colombie-Britannique et je sais par expérience à quel point les aéroports sont importants pour ces collectivités.

En ce qui a trait au col Rogers et au canyon Kicking Horse, le gouvernement du Canada nous a beaucoup appuyés pour ce qui est...

• (1050)

Mme Jean Crowder: Avec de l'argent?

M. Dan Doyle: Oui.

Mme Jean Crowder: D'accord, je voulais simplement vérifier.

M. Dan Doyle: Nous sommes en train de conclure certaines ententes et nous sommes très satisfaits de l'aide que nous obtenons.

Mme Jean Crowder: Avons-nous un échéancier qui nous indiquerait à quel moment les travaux de construction pourraient commencer? Il faut comprendre que la saison touristique reprendra bientôt.

M. Dan Doyle: Les travaux sont en cours.

Mme Jean Crowder: Parfait.

M. Dan Doyle: Oui, nous avons un projet qui est en branle et un autre qui fait présentement l'objet d'un appel d'offres. Ce sont deux projets d'envergure, qui permettront d'améliorer considérablement ce tronçon de la route.

Mme Jean Crowder: Voilà une bonne nouvelle.

Le président: Merci, madame Crowder.

Monsieur Bell.

M. Don Bell: Vous avez parlé un peu plus tôt des ports et des différences que l'on observe aux États-Unis. Ces différences empêchent toute comparaison. J'ai visité certains ports américains. À Seattle et ailleurs, les ports ont leurs propres pouvoirs d'imposition, qui ne relèvent plus des municipalités. Au lieu de payer des taxes aux municipalités, ils prélèvent des taxes à l'intérieur de leur propre zone géographique, auprès des municipalités avoisinantes. Toutefois, il y a des programmes fédéraux plus importants qui les aident.

Êtes-vous d'accord pour dire que c'est très difficile d'établir une comparaison entre le système américain et le système canadien?

M. Dan Doyle: Je crois que nous pourrions établir une comparaison par rapport aux avantages concurrentiels que ces différences leur donnent. Nous avons deux avantages concurrentiels : le dollar canadien et l'efficacité de nos ports. Notre réseau ferroviaire est excellent également. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada est l'une des plus efficaces par rapport aux coûts en

Amérique du Nord et nous donne un avantage à partir du port de Vancouver, comme ce sera le cas également à partir du port de Prince Rupert.

Nous avons donc quelques avantages, mais ces derniers peuvent être facilement reproduits par d'autres. Nul besoin de changer les lois ou d'avoir autre chose. Nos compétiteurs peuvent rendre leurs réseaux ferroviaires et leur système de transport plus efficaces. Il faut reconnaître tous les secteurs dans lesquels nos compétiteurs ont un avantage et il faut essayer d'y faire obstacle—parce que nous sommes en concurrence pour ce qui est des nouvelles perspectives économiques que représente l'Asie.

M. Don Bell: Il y a aussi la question de capacité. Vous avez parlé un peu plus tôt des conteneurs qui étaient utilisés en priorité pour livrer des marchandises chinoises à Costco, par exemple. Le port de Vancouver déborde. Celui de Prince-Rupert, si les choses vont de l'avant, pourra lui prêter main-forte. Le potentiel de croissance des conteneurs en Amérique du Nord qui transitent par le port de Vancouver, le port le plus achalandé d'Amérique du Nord après la Louisiane, est quelque peu limité par la capacité du réseau ferroviaire.

M. Dan Doyle: Il est limité et ce, sur deux plans : premièrement, il est limité par la capacité physique, terrains et installations portuaires confondus, et deuxièmement, il est limité au chapitre de l'efficacité.

Le port de Tacoma est l'un des plus efficaces qui soit. Il y a une corrélation directe entre le conteneur qui quitte un endroit quelconque en Chine, qui arrive à Tacoma, est embarqué sur un train et se retrouve sur le marché. Nos ports doivent acquérir ce genre de souplesse.

Les ports de Chine, par exemple, peuvent être deux ou trois fois plus efficaces que nous dans le chargement et le déchargement des navires, si l'on tient compte du temps qu'il faut pour embarquer les conteneurs sur un navire et les expédier en mer. Nous devons en découvrir les raisons et être capables d'en tirer parti.

Il y a donc des domaines où nous pouvons obtenir des gains d'efficacité; il y a d'autres domaines où nous devons obtenir des gains grâce à l'investissement. Nous devons aussi examiner nos politiques.

Toutefois, j'ai omis de mentionner un autre aspect et je crois, monsieur le président, qu'il mérite notre attention. Il s'agit de la sécurité. Les marchandises supplémentaires que nous voulons attirer dans les ports de la côte ouest du Canada seront, pour la plupart, acheminées vers le Mid West américain et, dans certains cas, jusqu'à la côte Atlantique des États-Unis. Nous voulons être en mesure de soutenir cette activité; il nous faudra un système très sécuritaire. Le gouvernement fédéral occupe la première place dans ce domaine, et le gouvernement de la Colombie-Britannique veut participer aux efforts visant à assurer ce niveau de sécurité, sur lequel dépendra notre avenir.

• (1055)

Le président: Merci, monsieur Bell.

Madame Ambrose.

Mme Rona Ambrose: Merci, monsieur Doyle.

À la huitième diapo, vous parlez des intérêts mutuels et des avantages partagés, mais vous ne faites qu'une mention—vous en avez parlé un peu dans votre exposé—des changements de la politique fédérale concernant les revenus de taxe sur l'essence, qui contribueront à atténuer le déséquilibre de l'infrastructure fiscale. Je crois que vous avez l'appui de tous les partis de la Chambre des communes à cet égard, si vous... Toutes les provinces et les municipalités parlent de cette question depuis longtemps.

Pouvez-vous parler des recettes tirées de la taxe sur l'essence à la lumière de... pas nécessairement les dispositions visant la LCPE que comporte la Loi d'exécution du budget, mais les défis que pose la mise en oeuvre du protocole de Kyoto dans votre province. Je sais qu'il s'agit d'un enjeu en Alberta et on se demande quelles seront les répercussions sur les recettes tirées de la taxe sur l'essence, le financement des infrastructures et certains projets du gouvernement fédéral liés à la mise en oeuvre de Kyoto.

M. Dan Doyle: Eh bien, vous me posez encore une fois des questions qui débordent de mon champ de compétence, et j'hésite à vous donner une réponse directe par crainte de vous mettre sur la mauvaise piste, mais je peux vous parler un peu de la taxe sur l'essence en Colombie-Britannique.

Le gouvernement fédéral prélève tout juste un peu plus de taxes sur l'essence que la province. La totalité de la taxe provinciale sur l'essence, et d'autres encore, est injectée dans l'infrastructure des transports. Nous sommes la seule province au Canada à affecter la taxe sur l'essence directement à l'infrastructure des transports. Je suis le dirigeant principal d'une organisation qu'on appelle la British Columbia Transportation Financing Authority, à qui le gouvernement provincial verse directement une partie de la taxe sur l'essence qu'il perçoit, soit plus de 6 cents le litre, je crois.

Il y a trois ans, notre gouvernement a augmenté la taxe sur l'essence de 3,5 cents. Cette somme n'a pas été versée dans le Trésor, mais envoyée directement au ministère des Transports pour être affectée à l'infrastructure des transports. Alors, si l'on songe aux 700 ou 800 millions de dollars par année que le Canada perçoit en taxes sur l'essence en Colombie-Britannique, beaucoup de possibilités s'offriraient à nous si cette somme était réinvestie.

Vous savez sans doute que toutes les provinces du Canada chantent cette même chanson depuis longtemps, et je le comprends. Lorsque je suis devenu sous-ministre, c'est la première chose que j'ai entendue à Ottawa à la réunion des sous-ministres—il fallait récupérer toute cette taxe sur l'essence. Je sais que ce n'est pas si facile, mais nous devrions songer aux possibilités que nous aurions.

Mme Rona Ambrose: Si j'ai bien compris, vous avez dit que 700 millions ou 800 millions de dollars allaient...? C'est ce que verse la Colombie-Britannique?

M. Dan Doyle: C'est ce que versent les Britanno-Colombiens, oui.

Mme Rona Ambrose: Bien, et combien retourne sous forme de financement d'infrastructure?

M. Dan Doyle: Pendant un certain temps, c'était très peu, entre 5 et 10 millions de dollars. C'est beaucoup mieux maintenant. Nous recevons, en retour, des centaines de millions de dollars sur plusieurs années, alors les choses se sont améliorées énormément. C'est encore bien loin des sommes qui sont versées.

Mme Rona Ambrose: Je ne savais pas que vous étiez la seule province à avoir une taxe sur l'essence spécialement affectée. Pouvez-vous nous en parler un peu plus?

M. Dan Doyle: Bien sûr. Nous avons une taxe sur l'essence spécialement affectée dans plusieurs sens. Nous affectons—mais ne me citez pas—11 cents au système de transport en commun de la grande région de Vancouver; il s'agit de la taxe sur l'essence perçue dans cette région qui est affectée au transport. Nous affectons au transport les 3,5 cents provenant d'une hausse spéciale de la taxe sur l'essence dans l'ensemble de la province, et environ 6 cents, qui sont perçues également dans l'ensemble de la province, qui vont directement à la Transportation Financing Authority. C'est la majeure partie de la taxe sur l'essence prélevée par le gouvernement de la Colombie-Britannique. Très peu se retrouve dans le Trésor.

Mme Rona Ambrose: Merci.

[Français]

Le président: Merci, madame Ambrose.

Monsieur Côté, s'il vous plaît.

M. Guy Côté: C'est toujours mieux que le gouvernement fédéral, qui a établi la taxe sur l'essence pour éliminer le déficit, mais qui a oublié de l'enlever.

Vous avez expliqué comment le déséquilibre fiscal avait un impact sur le transport dans votre province. À part l'injection directe d'argent de la part du gouvernement fédéral, y a-t-il des solutions de nature plus structurelle qui pourraient faciliter votre tâche, particulièrement dans le domaine du transport?

[Traduction]

M. Dan Doyle: Merci. C'est une bonne question.

En Colombie-Britannique, nous concluons de plus en plus de partenariats public-privé pour réaliser nos ambitions dans le domaine des transports. Trois importants partenariats public-privé dans ce domaine sont en cours et se trouvent en dernière phase. Nous croyons que les partenariats public-privé sont très prometteurs.

Un représentant d'une entreprise qui oeuvre sur la scène internationale est venu me voir l'autre jour; il m'a dit qu'il était prêt à investir un milliard de dollars dans l'infrastructure des transports et qu'il avait déjà investi 10 milliards de dollars partout dans le monde dans pareille infrastructure. Nous devons donc examiner nos approches stratégiques et j'ai l'impression que le gouvernement du Canada réexamine actuellement les partenariats public-privé pour des emprunts.

Le projet du canyon Kicking Horse dont nous parlons est un partenariat public-privé dans lequel le secteur privé investit. Oui, nous devons le rembourser au fil du temps, mais cela nous permet au moins d'avoir l'infrastructure aujourd'hui. C'est donc, à mon avis, une stratégie qu'il importe d'examiner.

● (1100)

[Français]

M. Guy Côté: Merci.

Le président: Merci, monsieur Côté.

Madame Crowder, s'il vous plaît.

[Traduction]

Mme Jean Crowder: Je ne sais pas si c'était sous votre gouverne, mais je sais que pendant un certain nombre d'années, le gouvernement provincial a cédé aux municipalités des routes dont il avait la responsabilité. La vieille route de Lake Cowichan en est un bel exemple. La municipalité a dû payer plus d'un million de dollars pour sa réfection. Évidemment, cette cession n'a été assortie d'aucun financement.

Je me demande si ces cessions sont le résultat de transferts insuffisants de la part du gouvernement fédéral?

M. Dan Doyle: Tout d'abord, je travaille dans ce ministère depuis 36 ans, alors je ne peux me soustraire aux reproches qui visent ce qui a été fait au cours des 36 dernières années et...

Mme Jean Crowder: Je vais envoyer votre nom au maire.

M. Dan Doyle: Le maire et moi avons déjà eu beaucoup d'entretiens.

Oui, ces mesures ont été prises parce que nous avons un problème financier. Je ne dirais pas que c'est parce que nous ne recevions pas suffisamment d'argent d'Ottawa. D'autres pourraient donner cette explication. Au cours de la dernière législature, notre budget a été réduit sensiblement, et l'entretien de tout le réseau routier constituait un véritable défi pour nous. En effet, un grand nombre de routes, voire la majorité, ne servent que des intérêts municipaux, et non des intérêts provinciaux. J'ai vécu tout cet épisode et je comprends très bien le point de vue que d'autres ont fait valoir, les maires, etc., à propos du délestage des responsabilités.

Mme Jean Crowder: C'est un dilemme intéressant par contre, puisqu'il n'y a qu'un seul contribuable, comme on nous l'a rappelé un peu plus tôt. Alors, lorsque vous dites que ce n'est qu'une responsabilité provinciale, c'est intéressant parce que, malheureusement, ce ne sont pas seulement les habitants de North Cowichan qui empruntent cette vieille route de Lake Cowichan. Alors comment se fait-il qu'on accepte de payer des routes que plusieurs niveaux de citoyens utilisent? Comment faire pour garantir qu'elles sont entretenues correctement, et qui paie la note s'il n'y a qu'un seul contribuable?

M. Dan Doyle: Votre remarque est très juste.

Voici ce que nous avons fait en Colombie-Britannique : nous avons tracé des lignes, qui sont arbitraires, en déterminant qu'il fallait un certain trafic extérieur pour qu'une route devienne une route provinciale. Nous avons donc établi un cadre stratégique pour pouvoir répartir l'appartenance des routes.

Mme Jean Crowder: Quelques-unes de ces cessions n'ont donc pas été effectuées par suite de la politique fiscale fédérale?

M. Dan Doyle: Je ne peux pas la tenir directement responsable de cela...

Mme Jean Crowder: Dommage. Non, je blague.

L'autre question que j'aimerais vous poser concerne les Jeux Olympiques de 2010. Je sais que d'importants travaux d'infrastructure seront nécessaires, que ce soit la route Sea to Sky, le réseau ferroviaire, ou peu importe. Des pourparlers dans ce sens ont-ils eu lieu avec le gouvernement fédéral?

M. Dan Doyle: Absolument. Le gouvernement fédéral a pris les devants pour financer la liaison rapide à Vancouver. Nous n'avons pas fait de demande concernant la route Sea to Sky parce que nous croyons que c'est notre responsabilité. Nous sommes très prêts de conclure un excellent partenariat public-privé à cet égard, et la route sera terminée et remise en état pour 2010, à temps pour les Jeux Olympiques.

Le gouvernement fédéral a beaucoup contribué à l'infrastructure des postes frontaliers en Colombie-Britannique. Cette infrastructure nous sera très utile pour diriger la circulation dans la grande région de Vancouver et aux alentours durant les Jeux de 2010. Le gouvernement du Canada a fait beaucoup de choses indirectement pour nous aider au chapitre des transports, en vue de 2010.

Mme Jean Crowder: Vous parlez des sommes d'argent qui sont affectées au transport dans le cadre de la nouvelle entente concernant la taxe sur l'essence, mais les petites municipalités et les Premières nations se demandent bien comment elles auront accès à cette taxe pour qu'elle ait une certaine incidence sur leurs collectivités. Si le calcul est fait en fonction du nombre d'habitants, ça ne changera pas grand-chose pour les petites localités. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. Dan Doyle: Encore une fois, il faudrait que je pose la question à ma collègue qui a élaboré la politique à ce sujet, mais elle n'est pas ici avec moi aujourd'hui, comme vous pouvez le constater.

Je crois que la Colombie-Britannique a reconnu que les besoins de la collectivité sont différents à Vancouver et à Duncan, par exemple, et qu'on ne peut pas tenir compte seulement du nombre d'habitants. Autrement, c'est la grande région de Vancouver qui aurait tout.

• (1105)

Mme Jean Crowder: J'aimerais poursuivre dans ce sens, et je suis contente que vous ayez mentionné Duncan. Je crois que c'est un très bon exemple. Je ne me souviens pas quel pourcentage de la population habite Vancouver, mais une étude a été réalisée il y a quelques années concernant l'importance des collectivités rurales, et la municipalité de Duncan est un très bon exemple. On y trouve moins de 5 000 habitants et une infrastructure dans un état lamentable. Sa canalisation d'eau est vieille de 90 ans; je sais que ce n'est pas un problème de transport, mais certaines de ses routes posent également d'énormes problèmes.

Encore une fois, nous devons lutter pour garantir que ces petites collectivités rurales ont un accès adéquat aux ressources pour pouvoir maintenir leur habitabilité et leur viabilité. Je ne sais pas si vous êtes au courant de l'étude qui est menée actuellement sur la voie de communication de Cowichan. On tente d'amener tous les paliers de gouvernement à se pencher sur cette route qui est devenue un cauchemar à cause de la congestion. Allez-y un vendredi après-midi et vous y verrez des véhicules alignés pare-chocs à pare-chocs. Nous avons une heure de pointe à Duncan; c'est incroyable.

Vous parlez des grands problèmes qui touchent les collectivités rurales, mais comment abordez-vous cette question avec le gouvernement fédéral pour qu'on obtienne des ressources suffisantes pour l'entretien de leurs routes?

M. Dan Doyle: Il y a deux aspects à considérer ici. Le gouvernement de la Colombie-Britannique dépense des sommes énormes dans ce que nous appelons le réseau de routes secondaires, c'est-à-dire tout ce qui ne fait pas partie des routes principales. Nous n'avons pas investi dans ces routes secondaires depuis des décennies. En fait, selon notre évaluation, environ 37 p. 100 de ces routes sont en bon état. Nous aurons fait grimper ce pourcentage à plus de 50 p. 100 d'ici trois ans et nous voulons poursuivre dans ce sens. Nous croyons que c'est notre responsabilité et nous investissons massivement.

Je crois que l'entente concernant la taxe sur l'essence conclue avec le gouvernement fédéral sera aussi bénéfique pour les petites collectivités.

Par l'entremise du ministère des Affaires municipales, le gouvernement provincial a aussi d'autres programmes qui visent à moderniser les systèmes d'égouts, de canalisation d'eau et ce genre d'installation. Les choses bougent et la situation s'améliore.

[Français]

Le président: Merci, madame Crowder.

Avant de passer aux remarques de conclusion, j'aimerais vous poser une question, monsieur Doyle. Après avoir travaillé 36 ans dans la fonction publique, vous avez une connaissance très vaste de tout ce qui concerne les dépenses publiques et les investissements publics. D'après ce que j'ai perçu, vous êtes une personne aimant les choses claires et directes. Je vais donc vous poser une question claire et directe.

La Constitution canadienne donne des compétences à la fois au gouvernement fédéral et aux provinces. Dans la pratique, au cours des 50 dernières années, à la suite de décisions de la Cour suprême et de changements d'orientation du Conseil privé et du Parlement, on a donné d'autres compétences aux provinces ou au gouvernement fédéral.

Un des buts de notre sous-comité est de faire en sorte que les choses soient claires. Quand on parle du transport, surtout du transport lié au commerce international, la compétence du gouvernement fédéral est très claire. Ne croyez-vous pas que, si le gouvernement fédéral se préoccupait strictement de ses propres champs de compétence, dont le transport, soit les aéroports et les ports, on verrait beaucoup plus l'imputabilité du gouvernement fédéral dans des défis comme ceux auxquels sont confrontés le port de Prince Rupert et celui de Vancouver? Les choses seraient plus claires. Les enjeux seraient plus transparents et publics. Le gouvernement fédéral serait plus à même de prendre ses responsabilités.

Je vous rejoins en ce qui concerne la question de l'Asie. Lorsqu'on regarde des pays comme la Chine, qui a connu une augmentation annuelle de 11 p. 100 de son PIB dans les trois dernières années, ou même le Vietnam, qui connaît une augmentation de tout près de 10 p. 100, on s'aperçoit que l'avenir de la croissance mondiale est de ce côté. Vous ne devriez pas avoir 7 p. 100 du trafic dans les aéroports. Vous devriez en avoir 20 p. 100, si on investissait correctement. Si les choses étaient plus claires, si l'imputabilité apparaissait de façon plus flagrante et si les compétences des provinces étaient davantage respectées, cela ne pourrait-il pas aider au développement des ports de Prince Rupert et de Vancouver ainsi qu'aux investissements liés à la croissance des pays d'Asie?

• (1110)

[Traduction]

M. Dan Doyle: Oui, sans doute. J'aimerais toutefois vous donner un exemple concret pour répondre à votre question.

À l'intérieur du réseau routier dont je suis responsable, je pourrais investir massivement dans une route pour assurer sa capacité.

Toutefois, la raison pour laquelle il faut que j'assure cette capacité, c'est que la voirie municipale n'a pas été entretenue. Or, je pourrais faire un plus petit investissement en aidant la voirie municipale, ce qui m'éviterait d'investir dans le système d'autoroutes.

Je préfère faire un choix logique. Pour revenir à la question de Mme Crowder, nous avons, par le passé, investi dans les réseaux municipaux et nous continuons de le faire lorsque cela nous évite d'investir dans les nôtres.

Il y a donc ces possibilités, et nous devrions voir ce qu'elles peuvent rapporter, le développement économique qu'elles peuvent entraîner. C'est ce que nous faisons de plus en plus dans la province. Pour tous mes projets, par exemple, une analyse de rentabilisation approfondie doit montrer quelles seront les incidences économiques.

La réponse courte est donc oui, mais je crois qu'il faut se donner une certaine latitude. Vous devez être en mesure de regarder à l'extérieur de votre champ de compétence si vous croyez que vous pouvez y faire des investissements qui vous permettront d'économiser ensuite dans vos propres champs de compétence.

[Français]

Le président: Je vous remercie.

[Traduction]

Vous avez trois minutes pour conclure.

M. Dan Doyle: Eh bien, je vais vous épargner deux minutes et demie.

Je suis très heureux d'avoir eu la chance d'être ici aujourd'hui. Je vous remercie encore une fois d'être venus à Victoria.

Je vais vous laisser en disant que l'Asie et la région du Pacifique offrent des perspectives fort intéressantes pour le Canada. Nous avons peu de temps pour nous donner les moyens d'en tirer profit. Nos politiques et nos arrangements financiers doivent être mis en place très rapidement à cette fin.

Merci encore de m'avoir permis d'être ici.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Doyle et madame Miller. Je vous signale que le minibus pour l'aéroport sera devant l'hôtel à midi.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Doyle et madame Miller.

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.