



**CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA**

REPRENDRE LES AFFAIRES

**Sixième rapport du Comité permanent de
l'industrie, des sciences et de la technologie**

**Susan Whelan, députée
Présidente**

Novembre 2001

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.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

Les transcriptions des réunions publiques du Comité sont disponibles par Internet : <http://www.parl.gc.ca>

En vente : Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — Édition, Ottawa, Canada K1A 0S9

REPRENDRE LES AFFAIRES

Sixième rapport du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

**Susan Whelan, députée
Présidente**

Novembre 2001

COMITÉ PERMANENT DE L'INDUSTRIE, DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE

PRÉSIDENTE

Susan Whelan, députée (*Essex, Ontario*)

VICE-PRÉSIDENTS

Walt Lastewka, député (*St-Catharines, Ontario*)

Charlie Penson, député (*Peace River, Alberta*)

MEMBRES

Larry Bagnell, député	(<i>Yukon, Yukon</i>)
Stéphane Bergeron, député	(<i>Verchères-Les-Patriotes, Québec</i>)
Bev Desjarlais, députée	(<i>Churchill, Manitoba</i>)
Claude Drouin, député	(<i>Beauce, Québec</i>)
Jocelyne Girard-Bujold, députée	(<i>Jonquière, Québec</i>)
Preston Manning, député	(<i>Calgary-Sud-Ouest, Alberta</i>)
Dan McTeague, député	(<i>Pickering—Ajax—Uxbridge, Ontario</i>)
James Rajotte, député	(<i>Edmonton-Sud-Ouest, Alberta</i>)
Andy Savoy, député	(<i>Tobique—Mactaquac, Nouveau-Brunswick</i>)
Brent St. Denis, député	(<i>Algoma—Manitoulin, Ontario</i>)
Chuck Strahl, député	(<i>Fraser Valley, Colombie-Britannique</i>)
Paddy Torsney, députée	(<i>Burlington, Ontario</i>)
Joseph Volpe, député	(<i>Eglinton—Lawrence, Ontario</i>)

GREFFIER DU COMITÉ

Normand Radford

DU SERVICE DE RECHERCHE DE LA BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Dan Shaw, attaché de recherche

Lalita Acharya, attachée de recherche

James McQueen, attaché de recherche

LE COMITÉ PERMANENT DE L'INDUSTRIE, DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE

a l'honneur de présenter son

SIXÈME RAPPORT

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie a procédé à une étude des répercussions sur l'économie canadienne des attentats terroristes du 11 septembre 2001. Après avoir tenu des audiences, le Comité présente le rapport qui suit à la Chambre des communes :

TABLE DES MATIÈRES

MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS	3
INTRODUCTION	7
CHAPITRE 1 : LES PREMIÈRES RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES DES ATTAQUES TERRORISTES DU 11 SEPTEMBRE	11
Le produit intérieur brut	12
Les marchés boursiers	13
L'emploi.....	13
La confiance des consommateurs et des investisseurs	14
Le transport aérien et l'aéronautique.....	15
Le tourisme	16
La fabrication.....	17
Le commerce de détail.....	18
CHAPITRE 2 : LA SÉCURITÉ NATIONALE ET LA SÉCURITÉ ÉCONOMIQUE À LA FRONTIÈRE	21
Les réalités frontalières	21
Les causes et les effets des délais à la frontière.....	22
La coopération entre le Canada et les États-Unis	26
L'infrastructure frontalière et l'accès à la frontière.....	27
Les ressources et les procédures en matière d'opérations douanières et de sécurité	28
La sécurité et la salubrité des aliments au Canada.....	32
CHAPITRE 3 : LA RÉACTION IMMÉDIATE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL	35
La réaction du gouvernement fédéral.....	36
Les mesures concernant les transporteurs aériens et les aéroports et les indemnisations du gouvernement.....	37
Le Plan antiterroriste du Canada.....	41
La politique monétaire	42
Le budget fédéral	43
CHAPITRE 4 : LA PLANIFICATION BUDGÉTAIRE : LES PRIORITÉS EN MATIÈRE DE DÉPENSES, LA FISCALITÉ ET L'ÉQUILIBRE BUDGÉTAIRE	45

Le contexte économique du budget de décembre 2001.....	45
Les priorités en matière de dépenses et la fiscalité.....	46
La politique budgétaire et la gestion de la dette	49
La stabilisation économique et la politique budgétaire	53
CHAPITRE 5 : LE PLAN D’ACTION POUR L’INNOVATION	55
Le plan d’action pour l’innovation du gouvernement du Canada.....	55
La réalisation du plan d’action pour l’innovation	56
Les coûts des composantes du plan d’action pour l’innovation.....	57
Les répercussions des événements du 11 septembre	57
CONCLUSION	61
ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS ET MÉMOIRES.....	63
RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	67
OPINIONS DISSIDENTES.....	69
PROCÈS-VERBAL	81

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Le 11 septembre 2001, le monde a été témoin d'une série d'horribles attaques terroristes contre des cibles aux États-Unis. Ce jour-là, quatre avions de ligne pilotés par des extrémistes musulmans se sont lancés dans des missions suicide; deux avions ont ciblé le World Trade Center, à New York, et un autre, le Pentagone, à Washington, D.C. Une attaque contre une autre cible (probablement la Maison Blanche) a été contrée par les passagers à bord du quatrième avion; cet appareil s'est écrasé dans un champ au sud-est de Pittsburgh. Il y a lieu de croire que d'autres actes de terrorisme étaient probablement prévus mais qu'ils ont avorté, en raison de l'interdiction de décoller ou du déroutement vers le Canada de tous les appareils civils qui auraient dû voler dans l'espace aérien américain ce jour-là. Même si le bilan final ou officiel des victimes n'a pas encore été établi, il est de notoriété publique qu'environ 4 000 personnes, dont 24 Canadiens, ont péri à cause de ces actes barbares.

Les terroristes ont visé directement des symboles ou des centres du commerce, de la puissance militaire et de la démocratie aux États-Unis; il est cependant plus exact de conclure que c'est la liberté du monde démocratique qui a été attaquée ce jour-là. D'ailleurs, aucun acte de terrorisme n'a fait, en une seule journée, autant de victimes innocentes parmi des gens de différents pays, de différentes nationalités et de différentes convictions religieuses, et jamais autant de familles et d'amis des quatre coins de la planète n'ont été autant touchés à jamais par le terrorisme.

Même si les pertes économiques subies ne peuvent se comparer à l'ampleur des pertes humaines, le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes estime néanmoins important de tenter de mesurer les répercussions sur l'économie du Canada des événements du 11 septembre et des actes de terrorisme biologique qui ont suivi. Conscient que le gouvernement du Canada a commencé à prendre des mesures correctives immédiates, le Comité vise à aider le gouvernement fédéral à concevoir un plan à long terme cohérent pour mettre fin au choc négatif sur l'économie déclenché par ces actes de violence et pour répondre efficacement à la nouvelle menace à la sécurité. Plus précisément, la mission du Comité consiste à prévoir les nombreuses, mais pas nécessairement évidentes, conséquences économiques du terrorisme et de conseiller les gouvernements et les organismes de réglementation sur la façon de réagir efficacement, dans le monde très préoccupé par la sécurité après les événements du 11 septembre, de manière à réduire au minimum les répercussions négatives sur l'économie canadienne.

Avec ces objectifs en tête, le Comité a organisé plusieurs réunions intensives avec un grand nombre de dirigeants d'affaires, de représentants d'associations de l'industrie — des secteurs que le choc économique provoqué par la tragédie frappe le plus directement — et de représentants d'associations de l'industrie et de représentants américains. Leurs messages étaient clairs et simples. Fait intéressant à souligner, un consensus général s'est dégagé sur la nécessité d'accroître les dépenses militaires et

antiterroristes du gouvernement fédéral et de financer ces dépenses en réduisant et en reportant les dépenses dans des domaines moins prioritaires. Un tel plan permettrait, semble-t-il, au gouvernement du Canada de ne pas retomber dans le déficit, ce qui rétablirait la confiance des consommateurs et des investisseurs en une reprise économique générale au début de 2002. En même temps, le monde des affaires a clairement prévenu que l'adoption de ces nouvelles mesures de sécurité ne doit pas entraver la circulation des marchandises et des personnes à la frontière canado-américaine.

Je tiens à remercier tous ceux qui ont participé à nos audiences et qui nous exprimé leurs points de vue. Les lecteurs conviendront, j'en suis convaincue, que ce rapport reflète les préoccupations des citoyens ainsi que les valeurs et les priorités communes des Canadiens, dans un monde plus conscient de la sécurité après le 11 septembre.

Enfin, le Comité aimerait dédier ces travaux à la mémoire de ceux qui ont perdu la vie au World Trade Center, au Pentagone et dans un champ près de Pittsburgh, en Pennsylvanie, le 11 septembre 2001.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

- 1. Que le gouvernement du Canada établisse un sommet ministériel bilatéral de haut niveau entre le Canada et les États-Unis, afin d'étudier les questions frontalières, la sécurité continentale, la facilitation du commerce et l'immigration, et qui aurait pour objectif d'élaborer un plan de gestion à long terme coordonné et exhaustif des postes frontaliers canado-américains.**
- 2. Que, dans son prochain budget, le gouvernement du Canada présente ses intentions en ce qui concerne la sécurité continentale avec les États-Unis, notamment la coordination des politiques en matière d'immigration et de douanes, et l'échange d'information, ainsi que les coûts prévus de ces initiatives.**
- 3. Que le gouvernement du Canada élabore et finance un programme d'infrastructures visant à améliorer le réseau routier reliant les postes frontaliers existants du Canada, ainsi que les installations d'inspection ailleurs qu'aux postes frontaliers et les routes d'accès, et que ces installations et postes frontaliers soient dotés de technologies de sécurité de pointe.**
- 4. Que le gouvernement du Canada mette en œuvre immédiatement, à l'aide de la meilleure technologie disponible, un système complet d'approbation préalable sans papier pour toutes les expéditions commerciales « juste à temps ».**
- 5. Que le gouvernement du Canada, dans le cadre de ses discussions et de ses négociations avec les États-Unis, propose de mettre en place des inspections douanières canadiennes aux États-Unis et des inspections douanières américaines au Canada (« inspections inversées »).**
- 6. Que le gouvernement du Canada accélère les discussions et les négociations avec les États-Unis afin de réactiver des procédures modernes de douane et d'immigration comme les programmes NEXUS, CANPASS et d'autres programmes d'approbation préalable, qui pourraient comprendre des technologies biométriques et la création de systèmes d'échange de renseignements.**
- 7. Que le prochain budget du gouvernement du Canada prévoie un accroissement du personnel des douanes et de l'immigration.**
- 8. Que le gouvernement du Canada veille à ce que l'Agence canadienne d'inspection des aliments, et les autres parties chargées**

d'assurer la sécurité et la salubrité des aliments, obtiennent les ressources suffisantes pour effectuer leur travail. Les ressources devraient être dirigées vers tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement, depuis la production jusqu'à l'inspection et la livraison des aliments. Les dépenses relatives à ces ressources ne devraient pas être assujetties au recouvrement des coûts.

9. Que le gouvernement du Canada fasse une étude poussée de la viabilité du secteur du transport aérien au Canada.
10. Que le ministre des Finances confirme dans son prochain énoncé budgétaire que la sécurité nationale et le commerce frontalier constituent la priorité première du gouvernement du Canada pour le moment et qu'il appuie cet engagement à l'aide des initiatives qui s'imposent en matière de dépenses.
11. Que le ministre des Finances confirme dans son prochain énoncé budgétaire l'engagement du gouvernement du Canada à respecter le programme quinquennal de réductions d'impôt prévu dans le budget 2000.
12. Que le gouvernement du Canada poursuive une stratégie financière consistant à établir des plans budgétaires à horizon mobile de deux ans, appuyés par une réserve pour éventualités, à l'aide d'hypothèses économiques prudentes pour produire un budget fédéral qui ne risque pas d'être à nouveau déficitaire.
13. Que le gouvernement du Canada continue à réduire sa dette d'un montant qui ne soit pas inférieur aux fonds disponibles dans la réserve pour éventualités à la fin de chaque année financière.
14. Que le gouvernement du Canada impose des limites de dépenses et, au besoin, réduise les dépenses à faible priorité dans le plan budgétaire si les facteurs économiques fondamentaux s'affaiblissent au-delà des attentes ou si de nouveaux chocs exigent des dépenses plus lourdes que prévu en matière de sécurité nationale et commencent à menacer l'équilibre budgétaire souhaité.
15. Que le gouvernement du Canada travaille avec le secteur privé et les dirigeants communautaires à étendre, région par région, les services à large bande aux régions du pays qui n'y ont pas actuellement accès. Les régions où le secteur privé n'assurera probablement pas les services à large bande de sa propre initiative devraient être branchées en premier. Ainsi, le Nord et les régions rurales ne seront plus désavantagés.

- 16. Que le gouvernement du Canada examine la possibilité d'accroître le financement de certains ministères, organismes et programmes (tels le Programme d'aide à la recherche industrielle, le programme Partenariat technologique Canada, le Conseil national de recherches du Canada et l'Agence spatiale canadienne) dans la mesure décrite dans son cinquième rapport.**

INTRODUCTION

Au lendemain des attaques terroristes du 11 septembre 2001 contre les États-Unis, l'onde de choc économique indirecte pour un grand nombre de réseaux d'affaires, de transporteurs aériens, d'infrastructures aéroportuaires, d'agences de voyage et de centres touristiques s'est déplacée du « Niveau zéro » au cœur du quartier financier de New York, vers tout le reste de la zone continentale des États-Unis. Elle a aussi migré vers le nord, au-delà de la frontière canadienne, vers l'est, au-delà de l'océan Atlantique, en Europe, et elle a maintenant atteint les rives les plus lointaines de l'Asie-Pacifique. Même si elle devient plus diffuse à mesure qu'elle s'éloigne de son point d'origine, ce sera la mise en oeuvre de politiques de chaque nation et de leurs institutions internationales reliées aux problèmes de sécurité qui déterminera, en bout de piste, les conséquences économiques permanentes du terrorisme international dans les années qui viennent. De plus, les répercussions économiques de ces nouvelles politiques seront probablement partagées plus également dans le monde que les conséquences économiques reliées directement au carnage du 11 septembre, qui ont surtout frappé les États-Unis. Ce sera particulièrement vrai pour le Canada, qui partage avec les États-Unis la frontière la plus longue et, commercialement, la plus fructueuse au monde. D'ailleurs, les problèmes relatifs à la frontière canado-américaine exigent une attention immédiate et un règlement satisfaisant.

Nous voulons par ce rapport aider le gouvernement fédéral à concevoir un plan à long terme cohérent pour mettre fin au choc négatif sur l'économie déclenché par ces actes de violence désespérés et pour réagir efficacement à la nouvelle menace qui pèse sur la sécurité. Plus précisément, le Comité donne des conseils aux gouvernements et aux organismes de réglementation sur la façon de réagir efficacement, dans le monde très conscient de la sécurité après les événements du 11 septembre, de

Le Michigan est le premier partenaire commercial du Canada aux États-Unis. En effet, 43 p. 100 de tous les échanges commerciaux entre les États-Unis et le Canada passent par le corridor Michigan-Ontario. Nous avons aussi les postes frontaliers les plus occupés pour les véhicules commerciaux et de tourisme. Mais les problèmes frontaliers vont bien au-delà des collectivités frontalières, ils s'étendent au cœur de nos deux pays. Le Canada est le principal partenaire commercial de 38 États américains, en plus de Porto Rico, et la moitié des exportations américaines vers le Canada proviennent de 14 États. [Daniel J. Cherrin, Detroit Regional Chamber of Commerce, 47:12:15]

Depuis le 11 septembre, qui a été un jour tragique pour l'humanité, les États-Unis se sont préoccupés presque uniquement de la sécurité, tandis qu'au Canada, nous nous sommes aussi beaucoup préoccupés du commerce. Ils s'inquiètent parce que leur sécurité est menacée; nous nous inquiétons parce que, vu notre dépendance commerciale envers eux, notre commerce est menacé. [Bill Rowat, Association des chemins de fer du Canada, 47:9:25]

manière à réduire au minimum les répercussions négatives sur l'économie canadienne en général et sur l'industrie canadienne en particulier.

Dans le chapitre 1, le Comité examine les évaluations des conséquences économiques directes et indirectes sur le Canada des attaques terroristes du 11 septembre, telles qu'elles lui ont été présentées par quelques experts et telles qu'elles ont été présentées à la population dans les médias, par les économistes et les agences de prévisions économiques. Ces évaluations sont évidemment tout au plus préliminaires, mais elles révèlent néanmoins clairement que la destruction des tours jumelles du World Trade Center a été importante pour le capital matériel et humain de New York, mais elle représente un très petit pourcentage du capital de l'ensemble des États-Unis. Au niveau national, la plus importante répercussion économique s'est fait sentir non pas sur l'offre mais plutôt sur la demande, quand la confiance des consommateurs et des investisseurs a dégringolé, aussi bien aux États-Unis qu'au Canada, ce qui a secoué encore plus une économie nord-américaine déjà chancelante. Le ralentissement économique qui avait débuté avant le 11 septembre est donc devenu plus prononcé et il sera plus long que ce qui avait été prévu au départ.

Dans le chapitre 2, le Comité expose les problèmes actuels à la frontière canado-américaine. Avec le transfert relatif du transport commercial et des voyages d'affaires et d'agrément de l'axe est-ouest vers l'axe nord-sud du continent au lendemain de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, il a été établi que l'insuffisance des investissements dans les infrastructures frontalières et dans le matériel de traitement des opérations douanières constituait la principale cause des délais aux passages frontaliers les plus importants du Canada. Cette situation remonte à plus loin que les attaques terroristes du 11 septembre. Si les délais étaient tolérés malgré tout avant le 11 septembre, ils sont devenus depuis inacceptables à plusieurs postes frontaliers, en raison des nouvelles inspections plus fouillées des douaniers canadiens et américains. Malgré la baisse considérable des voyages d'agrément et la présence de la Garde nationale américaine à la frontière, l'adoption de procédures de douane et d'immigration axées davantage sur la sécurité crée des goulets d'étranglement pour le trafic commercial. Les systèmes de fabrication et de livraison « juste à temps » sont dévastés, et les stocks très coûteux qui sont accumulés pour compenser les délais grugent les marges bénéficiaires infimes des entreprises nord-américaines intégrées, notamment dans le secteur de l'automobile. Le Comité recommande une nouvelle approche et plusieurs stratégies ciblées pour assurer la sécurité nationale tout en soulageant la pression à la frontière. La congestion pourrait également être réduite grâce à des investissements d'envergure dans du matériel de traitement des opérations douanières à la fine pointe de la technologie, dans l'accès routier à la frontière et dans des infrastructures frontalières. Ce chapitre traite également des répercussions des événements du 11 septembre sur la sécurité et la salubrité des aliments au Canada.

Le chapitre 3 porte sur la réaction immédiate du gouvernement du Canada et de ses organismes aux événements du 11 septembre. Ces réactions comprennent une intensification de la collecte de renseignements antiterroristes par le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS); le dépôt du projet de loi C-36, *Loi modifiant le Code*

criminel, la *Loi sur les secrets officiels*, la *Loi sur la preuve au Canada*, la *Loi sur le recyclage des produits de la criminalité* et d'autres lois, et édictant des mesures à l'égard de l'enregistrement des organismes de bienfaisance, en vue de combattre le terrorisme; des modifications des formalités frontalières apportées par l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC); un programme d'indemnisation de 160 millions de dollars offert par le gouvernement à l'industrie canadienne du transport aérien; la réduction des taux d'intérêt de la Banque du Canada sur les dépôts au jour le jour des banques à charte à la banque centrale, étant donné le rôle crucial que jouent ces taux sur les taux d'intérêt à court terme applicables aux prêts consentis par les banques à charte aux Canadiens et aux entreprises canadiennes et, par conséquent, sur la stimulation de la demande globale; et enfin, la décision du ministre des Finances de déposer un budget fédéral en décembre 2001 plutôt qu'en février, comme il le fait habituellement, afin de rétablir immédiatement la confiance des consommateurs et des investisseurs au Canada.

Au lendemain des attaques terroristes du 11 septembre et dans ce qui semble être une économie nord-américaine affaiblie, de nouvelles priorités budgétaires s'imposent. Dans le chapitre 4, le Comité donne des conseils au gouvernement sur ce que devrait être les mesures à prendre en priorité dans les secteurs des dépenses et de la fiscalité, qui favorisent une augmentation des dépenses relatives à la sécurité nationale et l'adoption d'un nouveau « plan d'action pour l'innovation » tout en maintenant l'engagement de réduire les impôts sur une période de cinq ans pris dans le budget de 2000. La démarche du Comité, qui repose sur des hypothèses économiques conservatrices et sur une réserve pour éventualités, est compatible avec l'équilibre budgétaire actuel et avec la gestion actuelle de la dette, ainsi qu'avec la stabilisation économique par l'entremise d'une baisse des taux d'intérêt dans une conjoncture d'assouplissement de la politique monétaire.

La réorientation des priorités à court terme du gouvernement fédéral après les événements du 11 septembre pourrait avoir des conséquences sur les dépenses dans d'autres programmes du gouvernement. Au chapitre 5, le Comité se penche sur les répercussions éventuelles des événements du 11 septembre sur l'ambitieux « plan d'action pour l'innovation » du gouvernement fédéral, un programme à long terme visant à aider le Canada à devenir l'une des économies les plus novatrices au monde. Le Comité a déjà donné de nombreux conseils au gouvernement sur la façon d'effectuer la transition vers une économie axée sur l'innovation et le savoir. Dans ce chapitre, il encourage le gouvernement à maintenir les objectifs à long terme de son plan d'action mais à examiner de près les priorités et le calendrier d'exécution de chaque volet en fonction de la nouvelle réalité budgétaire.

Enfin, le Comité réévalue les mesures économiques immédiates prises en réaction au choc terroriste, situe le Canada dans le contexte actuel et conclut en proposant une orientation au gouvernement pour arrêter la menace terroriste sans entraver l'industrie canadienne.

CHAPITRE 1 : LES PREMIÈRES RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES DES ATTAQUES TERRORISTES DU 11 SEPTEMBRE

Même si l'économie se ralentissait auparavant, les attaques terroristes de septembre ont eu de nombreuses conséquences négatives directes et indirectes. Ces répercussions comprennent les pertes financières des transporteurs aériens, du fait que leurs appareils ont été cloués au sol; les pertes pour le secteur du tourisme et du transport aérien découlant de la diminution des voyages; les mises à pied et les frais accrus dans le secteur manufacturier à cause des délais à la frontière; et une baisse de la confiance des consommateurs et des investisseurs. Les incidences économiques des attaques terroristes du 11 septembre se sont fait sentir immédiatement dans certains cas, tandis que dans d'autres, elles mettront peut-être un certain temps. Les secteurs du tourisme et des transports ont été touchés dans les heures qui ont suivi les attaques, parce que les avions ont été cloués au sol en Amérique du Nord. Le secteur de la fabrication a été touché rapidement, quand les délais aux principaux passages frontaliers ont atteint jusqu'à 18 heures. Le secteur des ressources, qui comprend notamment les mines et les forêts, sera touché quand les commandes de matières premières baisseront à cause du ralentissement économique et de la difficulté de faire des affaires au-delà d'une frontière désormais moins poreuse et peut-être plus protectionniste. Le secteur du commerce de détail a lui aussi constaté une réduction de l'achalandage, mais surtout, et c'est plus important, une modification du comportement des consommateurs, notamment une plus grande sensibilité aux prix. Il est difficile de savoir dans quelle mesure cette modification du comportement est attribuable aux craintes inspirées par les attaques terroristes plutôt qu'au ralentissement économique déjà amorcé. Chose certaine, ces forces menacent de faire tomber l'économie nord-américaine dans une récession.

Les événements du 11 septembre n'ont évidemment fait qu'aggraver l'effet négatif sur la confiance des consommateurs et cet effet cumulatif s'est greffé aux préoccupations existantes concernant la faiblesse de l'économie. [Robert J. Armstrong, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, 44:10:20]

L'économie des États-Unis et du Canada, qui était déjà fragile avant le 11 septembre, ralentira davantage à court terme. La perturbation de l'activité dans plusieurs secteurs nuira directement au PIB au troisième trimestre. De plus, l'accélération des mises à pied et l'instabilité des marchés boursiers saperont probablement la confiance des consommateurs et limiteront les dépenses.... Une économie américaine plus faible que prévu pèsera sur la demande de certaines exportations canadiennes, qui représentent 37 p. 100 de notre PIB. [Michael N. Murphy, Chambre de commerce du Canada, 45:15:21]

Le produit intérieur brut

Déjà affaiblies par le ralentissement économique qui avait débuté avant le 11 septembre, les attentes relatives à la croissance du produit intérieur brut (PIB) du pays se sont refroidies encore plus après les attaques. Le tableau 1.1 montre la croissance projetée du PIB entre le deuxième trimestre de 2001 et le quatrième trimestre de 2002. Les estimations actuelles sont fournies, ainsi que celles qui avaient été faites avant les attaques. Pour presque tous les trimestres, les prévisions actuelles sont inférieures à celles qui avaient été faites avant le 11 septembre. D'après ces prévisions, il faudra attendre la deuxième moitié de 2002 avant que la croissance du PIB dépasse ce qui était prévu avant les attaques.

Tableau 1.1
Prévisions de croissance du PIB réel pour 2001 et 2002
Avant et après le 11 septembre — Taux annualisé

Croissance du PIB réel	2001			2002			
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Perspectives actuelles	0,2	-0,2	1,4	2,3	2,7	4,0	4,6
Perspectives avant les attaques terroristes	0,2	0,8	1,9	2,5	2,8	4,0	4,4
Différence	0,0	-1,0	-0,5	-0,2	-0,1	0,0	0,2

Source: Economy.com

La seule consolation dans les prévisions actuelles vient des petites entreprises de secteurs autres que le tourisme, qui restent relativement optimistes face à l'avenir.

Je pense que nous voyons souvent ces manchettes effroyables à propos des grandes entreprises et des mises à pied. Ce sont des nouvelles graves et il ne faut pas les prendre à la légère. Mais nous aimerions recommander à votre Comité de les mettre en perspective, parce qu'environ la moitié de l'économie ne participe pas aux hauts et aux bas du marché boursier. Ces entreprises tiennent assez bien le coup et maintiennent leurs attentes générales. [Catherine Swift, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, 45:15:45]

Le Comité ne peut qu'espérer que ce vent d'optimisme soufflera bientôt dans l'ensemble de l'industrie et que l'économie se remettra sur les rails.

Les marchés boursiers

Les incidences économiques se sont fait sentir également sur les marchés boursiers et financiers, mais pour plus de brièveté, le Comité se penchera uniquement sur le marché le plus important, sur celui qui domine au Canada, en l'occurrence la Bourse de Toronto (TSE). L'indice TSE a plongé immédiatement après la reprise des activités le 17 septembre. Le 10 septembre, il se situait à 7344,7 et le 17 septembre, il a terminé la séance à 6908,0, en baisse de 436,7 points, soit 6 p. 100. Depuis, l'indice a décliné davantage, mais à la fermeture le 15 novembre, il était remonté à 7292,9. Les statistiques de l'emploi pour octobre au Canada, et aux États-Unis, influenceront probablement sur la valeur des actions canadiennes. De fait, les statistiques de l'emploi des États-Unis pour octobre pires que prévu l'ont emporté sur les statistiques canadiennes meilleures que prévu, et ont probablement exercé des pressions à la baisse sur l'indice TSE.

L'emploi

L'enquête la plus récente de Statistique Canada sur le marché du travail a révélé que le niveau de l'emploi n'a presque pas bougé en octobre, mais qu'il a baissé de 13 000 emplois depuis mai 2001, quand le marché du travail a commencé à s'affaiblir. Même si l'emploi global a peu bougé en octobre, une hausse des emplois à temps partiel (+28 000) a été annulée par une diminution semblable des emplois à plein temps (-26 000). Le taux de chômage s'est donc accru de 0,1 point de pourcentage, pour s'établir à 7,3 p. 100.

Les économistes interrogés par Reuters s'attendaient à ce que les statistiques révèlent, en moyenne, la perte de 26 400 emplois en octobre et un taux de chômage ayant monté à 7,4 p. 100, contre 7,2 p. 100 en septembre. Les prévisions allaient de 10 000 à 50 000 emplois perdus en octobre. Ces résultats étaient meilleurs que prévu, mais le dollar canadien n'en a pas moins poursuivi sa glissade à long terme par rapport au dollar américain. La ruée des cambistes vers la monnaie refuge qu'est le dollar américain a entraîné depuis le 11 septembre une suite de creux inégalés, le dollar clôturant à 0,6277 \$US le 15 novembre.

Par contre, le taux de chômage aux États-Unis, en octobre, a été beaucoup plus élevé que prévu. Il a grimpé d'un demi-point de pourcentage, pour passer de 4,9 p. 100 en septembre à 5,4 p. 100 en octobre, ce qui représente une perte de 415 000 emplois. Il s'agit du taux le plus élevé depuis décembre 1996. De 25 à 30 p. 100 de ces pertes sont attribuables aux mises à pied massives chez les transporteurs aériens.

La confiance des consommateurs et des investisseurs

L'indice de confiance des consommateurs aux États-Unis a dégringolé après les événements du 11 septembre et il s'est situé à un moment donné à 85,5, comparativement à 114 en août. Il s'agit du plus bas niveau depuis février 1994.

Les perspectives économiques deviennent de plus en plus sombres et la confiance des consommateurs ne cesse de décliner. À cause des mises à pied massives et de la hausse du chômage, il ne faut pas s'attendre à un redressement prochain de la confiance. La saison des Fêtes approche et il n'y a pas vraiment de stimulant positif à l'horizon. [Lynn Franco, directrice du Centre de recherche sur les consommateurs du Conference Board du Canada]

L'indice de confiance des consommateurs constitue un indicateur économique important parce qu'il mesure la vigueur de la demande dans l'économie. Paul Krugman, économiste de l'Université Princeton et chroniqueur au *New York Times*, fait des comparaisons entre la Grande Crise et les effets des attaques terroristes de septembre sur l'économie américaine :

Dans la longue ascension vers la prospérité américaine, il y a eu quelques accidents de parcours. Dans le pire d'entre eux, de 1929 à 1932, le PIB a reculé de près du tiers. Les États-Unis n'étaient pourtant pas moins productifs ni moins avancés technologiquement en 1932 que trois ans plus tôt. Ce qui est arrivé, c'est que les gens ont cessé de dépenser et que les usines qui auraient pu produire ne trouvaient plus d'acheteurs pour leurs produits. Il s'agissait, en résumé, d'un problème de demande plutôt que d'offre.

*Si vous demandez combien l'économie américaine est capable de produire au cours des prochains mois, la réponse dépend principalement des réalités concrètes — la capacité des usines, la largeur de bande des câbles de fibre optique, la taille de la population active. Si vous demandez combien les consommateurs vont consommer et les investisseurs vont investir au cours des prochains mois, la réponse dépend surtout des impressions — ce que John Maynard Keynes appelait « l'instinct animal ». Si les consommateurs effrayés décident de ne pas dépenser, leur nervosité peut freiner l'économie. [Paul Krugman, "The Fear Economy," *New York Times*, le 30 septembre 2001]*

Même si les États-Unis ont affiché une baisse des voyages et de la confiance des consommateurs plus importante qu'au Canada ou en Europe, le même raisonnement s'applique à l'économie canadienne.

Les événements tragiques du 11 septembre et l'incidence sur l'économie ont transformé un ralentissement en un ralentissement accéléré de l'économie et de la demande de nos produits. [Gordon Peeling, Association minière du Canada, 45:17:00]

De plus, en raison du grand rôle que joue la demande américaine dans l'économie canadienne, les Canadiens devraient s'inquiéter de cette forte baisse de la confiance des consommateurs aux États-Unis :

À l'heure actuelle, 62 p. 100 de toute la production manufacturière du Canada est exportée aux États-Unis, de sorte que le marché américain est notre plus gros marché. La réaction au 11 septembre et la reprise éventuelle au cours des prochains mois dépendra de la conjoncture économique sur notre principal marché, les États-Unis. [Jayson Myers, Manufacturiers et Exportateurs du Canada, 45:15:35]

Ces durs coups économiques ont eu des répercussions au Canada et ont probablement annulé toutes les possibilités de hausses des exportations que pouvait favoriser la faiblesse du dollar canadien, car les investisseurs ont cherché refuge dans les titres libellés en dollars américains. Les dernières nouvelles sur le front de la confiance des consommateurs américains sont cependant encourageantes. L'indice de confiance des consommateurs ABC/Money, qui s'établit sur une échelle de -100 à +100, est monté à +1 le 3 octobre. Il se situait à -4 le 9 septembre, soit à son plus bas niveau depuis mars 1997. L'indice se fonde sur des évaluations de l'économie, des finances personnelles et de la conjoncture des achats. Le 3 octobre, 46 p. 100 des Américains avaient une vision positive de l'économie (le taux était de 43 p. 100 avant les attaques), 43 p. 100 avaient une vision positive de la conjoncture des achats (en hausse par rapport à 40 p. 100 avant les attaques terroristes) et 62 p. 100 avaient une vision positive de leurs finances personnelles (une légère augmentation depuis le 11 septembre). Ces modifications sont légères, mais significatives. D'ailleurs, cette enquête révèle qu'au début d'octobre, la confiance des consommateurs américains n'avait pas perdu de terrain par rapport au 11 septembre.

Le transport aérien et l'aéronautique

Les attaques terroristes du 11 septembre ont eu plusieurs conséquences économiques immédiates sur l'économie canadienne. Les transporteurs aériens ont été les premiers touchés, quand leurs appareils ont été cloués au sol immédiatement après les attaques. D'après Air Canada, la fermeture de l'espace aérien pendant deux jours lui a coûté 100 millions de dollars et les réservations ont baissé de plus de 30 p. 100. Les analystes s'attendent à ce que Air Canada déclare une perte de 100 millions de dollars au troisième trimestre et de 250 millions de dollars au quatrième, d'après Thomson Financial/First Call. John Lecky, président de Canada 3000 Inc., prévoyait que le deuxième transporteur au Canada pourrait se retrouver à court de liquidités à Noël s'il n'obtenait pas de garanties de prêts du gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral avait offert 75 millions de dollars de garanties de prêts à Canada 3000, à condition que le transporteur aérien puisse démontrer sa solvabilité, afin que les contribuables canadiens ne courent pas de risques. L'offre a été mise en suspens jusqu'à ce qu'un plan d'affaires acceptable et réalisable soit présenté. Mais Canada 3000 a déclaré faillite depuis.

Un représentant de l'industrie a décrit ainsi au Comité la situation des transporteurs aériens :

Aujourd'hui, nous avons publié les statistiques sur le trafic pour le mois de septembre et elles sont franchement épouvantables. Tous les grands aéroports, Montréal, Toronto, Calgary, Vancouver, ont affiché une baisse du trafic de plus de 30 p. 100 en septembre. À Toronto, la dégringolade a été de 37 p. 100. Le trafic a été de 15 p. 100 à 25 p. 100 en deçà de la moyenne nord-américaine pour le même mois les années précédentes. Nous avons constaté un certain redressement pour le trafic intérieur, mais le trafic international et transfrontalier est encore extrêmement bas par rapport à la normale. Au Canada, nous avons déjà mis à pied plus de 11 000 personnes dans l'industrie et, malheureusement, je dois vous dire que ce n'est pas fini. [Cliff Mackay, Association du transport aérien du Canada, 47:9:15]

Les témoins ont expliqué au Comité les similitudes et les différences entre la situation actuelle et la situation il y a dix ans, pendant la guerre du Golfe. À ce moment-là, le trafic avait dégringolé en quelques semaines de près de 30 p. 100 par rapport au niveau considéré normal et il était resté à ce niveau pendant deux ou trois mois environ, avant de remonter. Cette fois-ci, cependant, « nous avons constaté le même genre de baisse abrupte, dans certains marchés plus que d'autres, mais nous ne voyons aucune reprise. Et nous ne savons pas combien de temps cela va durer » [Cliff Mackay, Association du transport aérien du Canada, 47:9:20].

Les effets sur l'industrie en aval sont tout aussi décourageants :

En septembre, les agences de voyage ont constaté une baisse de 40 p. 100 à 60 p. 100 de leur chiffre d'affaires. Nous projetons pour le dernier trimestre de 2001 une baisse du chiffre d'affaires de 20 p. 100 à 30 p. 100, si tout va bien. Dans la semaine qui a suivi le 11 septembre, au moment où le transport aérien commercial était suspendu en Amérique du Nord, les agences de voyage ... ont perdu environ 20 millions de dollars de revenus, soit près de 16 millions de dollars en commissions, 3 millions de dollars en frais de service et environ 1 million de dollars en heures supplémentaires. [Randall Williams, Association canadienne des agents de voyages, 47:15:50]

Le ralentissement dans le secteur du transport aérien s'est déjà fait sentir sur le marché en amont, dans des entreprises comme Bombardier. Ce géant du transport a mis à pied 3 800 employés, dont 2 685 au Canada. Boeing a annoncé des licenciements à Winnipeg et à Arnprior, en Ontario, qui feront que 723 employés (ou environ le tiers de l'effectif actuel) perdront leur emploi d'ici la fin de 2002.

Le tourisme

Comme le transport aérien, le tourisme a été durement frappé par l'« économie de la peur ». Il y a un lien direct entre le ralentissement des réservations de billets d'avion et

les réservations dans les hôtels canadiens. Un expert de l'industrie a décrit au Comité les incidences financières de la tragédie de septembre sur son secteur :

Entre le 11 et le 26 septembre, notre industrie a perdu 249 millions de dollars au Canada. D'ici au 31 janvier 2002, nous évaluons que nous perdrons encore 542 millions de dollars, soit un total de 791 millions de dollars d'ici la fin de janvier. Ces pertes sont énormes. Certaines secteurs ont été frappés plus durement que d'autres. Les hôtels de congrès dans les villes, les hôtels près des aéroports, les centres de villégiature, ce sont eux qui ont subi le choc de plein fouet. [Anthony Pollard, Association des hôtels du Canada, 46:15:30]

Les pertes ne se limitent pas aux hôtels et frappent également les restaurants, les bars, les centres de congrès et les agences de tourisme.

La fabrication

Les délais à la frontière occasionnés par l'intensification des mesures de sécurité ont coûté très cher aux entreprises qui dépendent du commerce avec les États-Unis. Au lendemain des attaques, les délais aux principaux postes frontaliers ont atteint jusqu'à 18 heures. À l'ère de la gestion des stocks en « juste à temps », presque n'importe quel délai inattendu peut avoir un coût pour les expéditeurs. Ainsi, l'usine de moteurs de Ford à Windsor, en Ontario, fournit des moteurs à une usine du Michigan. Quatre heures après avoir quitté la chaîne de montage à Windsor, le moteur est installé dans un véhicule au Michigan. En raison des longs délais au poste frontalier du pont Ambassador entre Windsor et Détroit, l'usine de moteurs de Windsor et l'usine de montage d'automobiles du Michigan ont dû être fermées.

Les conséquences financières des délais ont été mesurées comme suit :

Pendant les jours qui ont suivi le 11 septembre, la production des usines automobiles a été perturbée par les délais de livraison des pièces dont la circulation a été ralentie à la frontière canado-américaine. Cette perturbation a été ressentie de part et d'autre de la frontière. Les pièces détachées fabriquées au Canada ne pouvaient être livrées aux États-Unis et, pareillement, les pièces fabriquées aux États-Unis ne pouvaient parvenir aux usines canadiennes. Les chutes imprévues de production dues à la pénurie de pièces détachées coûtent environ 1 million à 1,5 million de dollars l'heure, soit environ 25 000 \$ la minute, aux usines de fabrication. [Mark Nantais, Association canadienne des constructeurs de véhicules, 44:10:05]

On ne saurait trop insister sur l'importance du corridor Windsor-Détroit pour le secteur manufacturier, en particulier le secteur de l'automobile. En effet, 34 p. 100 des échanges entre le Canada et les États-Unis traversent le pont Ambassador. On évalue que des marchandises liées à l'automobile d'une valeur de 300 millions de dollars traversent l'un des trois postes frontaliers de la région tous les jours. Ce chiffre représente près du tiers du trafic quotidien à ces passages frontaliers. Les délais à la frontière peuvent donc avoir un effet néfaste sur le secteur de la fabrication :

Les délais continus à la frontière ont des contrecoups dans l'ensemble de l'industrie. Par exemple, une livraison de pièces retardée d'aussi peu que 20 minutes peut provoquer la fermeture des chaînes d'assemblage, retirer des camions de la route et entraîner des hausses de coûts, car il faut rediriger les camions ou transporter la marchandise par chemin de fer, par bateau ou par avion. Il y a eu des pertes de production et des pertes de millions de dollars pour les entreprises des deux côtés de la frontière. [Daniel J. Cherrin, Detroit Regional Chamber of Commerce, 47:12:15]

Ces problèmes et d'autres encore liés au 11 septembre ont aggravé le ralentissement cyclique déjà en cours, de sorte que les perspectives de la production et de l'emploi dans le secteur manufacturier pour le reste de l'année ne sont pas reluisantes.

Je vois dans ma boule de cristal pour le secteur manufacturier en 2001 que la production diminuera probablement de 7 p. 100 cette année et que 85 000 emplois seront perdus dans le secteur. Ce n'est certainement pas négligeable. [Jayson Myers, Manufacturiers et Exportateurs du Canada, 45:15:40]

De toute évidence, les effets continueront à moyen terme, si des menaces continuent de planer sur la sécurité humaine.

Le commerce de détail

Le commerce de détail est très sensible aux déclinis de la confiance des consommateurs. En quelques mots, une baisse de la confiance des consommateurs signifie une baisse des dépenses et des ventes au détail. Il semble y avoir eu jusqu'ici une diminution générale des ventes au détail après le 11 septembre, même si les ventes non discrétionnaires sont vite revenues à la normale. Les dépenses discrétionnaires demeurent léthargiques et le secteur du commerce de détail ne sait pas quand la situation reviendra à la normale.

Le comportement relatif aux dépenses discrétionnaires est plus complexe que pour les dépenses non discrétionnaires. Le secteur du commerce de détail constate que les ventes de musique sont à la baisse mais que les ventes d'électroménagers vont bien. Les consommateurs achètent moins souvent, mais ils dépensent davantage à chaque fois. Toujours soucieux de faire des économies, les Canadiens cherchent maintenant davantage à profiter des soldes. Les détaillants comptent souvent que les clients qui entrent dans leur magasin pour acheter un article en solde achèteront également d'autres articles au prix régulier. C'est ce que faisaient les clients par le passé. Mais peut-être parce qu'ils envisagent l'avenir économique avec plus de prudence, les clients entrent de plus en plus dans les magasins uniquement pour acheter les articles en solde qui les intéressent.

Les perspectives du commerce de détail ne sont pas bonnes à court et à moyen terme :

Nos membres croient que la reprise sera lente. Ils pensent que la première moitié de 2002 sera stable et qu'il n'y aura qu'une lente reprise au deuxième semestre. Quand la confiance reviendra, l'économie se ressaisira. Les membres ne croient pas que la croissance sera forte en 2003. [Peter Woolford, Conseil canadien du commerce de détail, 49:16:50]

Les perspectives à long terme sont incertaines.

CHAPITRE 2 : LA SÉCURITÉ NATIONALE ET LA SÉCURITÉ ÉCONOMIQUE À LA FRONTIÈRE

Les réalités frontalières

Depuis le 11 septembre, on a accordé une attention considérable à la sécurité et aux mesures de facilitation du commerce à la frontière canado-américaine. La sécurité accrue a entraîné de longs délais à de nombreux passages le long de notre frontière de 8 895 kilomètres. Les délais aux principaux postes frontaliers ont atteint 18 heures après les événements du 11 septembre. Ils sont beaucoup plus courts maintenant, mais il y a un risque qu'ils ne s'allongent à nouveau si les procédures de contrôle de sécurité et de dédouanement, ainsi que la capacité matérielle de certains passages frontaliers, ne sont pas modifiées.

La sécurité humaine est la priorité des gouvernements américain et canadien : « D'abord et avant tout, tous les gouvernements doivent veiller à la sécurité de nos citoyens et veiller également à la sécurité de nos frontières » [l'honorable Brian Tobin, ministre de l'Industrie, 44:8:35]. Cette obligation publique s'accompagne cependant d'une mise en garde : « Mais cette sécurité ne doit pas être obtenue au détriment de ce qui est important pour les gouvernements partout dans le monde ni porter atteinte à la nature même de notre société ou à nos libertés individuelles » [l'honorable Brian Tobin, ministre de l'Industrie, 44:8:35].

L'un des aspects les plus importants en ce qui concerne la frontière est le commerce entre le Canada et les États-Unis. Quatre-vingt-sept pour cent des exportations canadiennes vont aux États-Unis. Le commerce bilatéral avec les États-Unis s'établit à 563 milliards de dollars par année. Le volume du trafic frontalier entre le Canada et les États-Unis est très important; plus de 200 millions de personnes et 14 millions de véhicules commerciaux annuellement.

La frontière entre le Canada et les États-Unis a été pour ainsi dire paralysée dans les jours qui ont suivi les attaques terroristes. Les délais ne se sont pas mesurés en minutes, mais en heures et souvent en jours. Cette situation sans précédent a créé de graves problèmes pour les industries qui comptent sur les livraisons « juste à temp » pour faire fonctionner leurs chaînes de montage, ainsi que pour les camionneurs qui transportent des produits périssables et du bétail. [David Bradley, Alliance canadienne du camionnage, 47:9:45]

Si les pays d'Europe peuvent arriver à utiliser des normes communes sans avoir peur de perdre leur identité propre, alors nous pourrions probablement faire mieux encore en Amérique du Nord. ... Le Canada et les États-Unis doivent se faire mutuellement confiance pour ce qui est de la sécurité aux postes frontaliers et dans les aéroports. [Anthony Pollard, Association des hôtels du Canada, 46:15:35]

Ainsi dans l'année qui s'est terminée en décembre 2000, plus de 12 millions de véhicules ont franchi le pont Ambassador entre Windsor et Détroit, poste frontalier le plus achalandé du pays.

Tel que nous l'avons déjà indiqué, les délais ne sont pas aussi coûteux maintenant que durant les jours qui ont suivi les attaques. L'amélioration s'explique par plusieurs facteurs : un accroissement des ressources humaines des deux côtés de la frontière découlant des transferts de personnel provenant d'autres postes, des heures supplémentaires accrues et de l'emploi de personnel de sécurité à contrat. De plus, les volumes de trafic sont nettement plus bas qu'avant le 11 septembre. Il semble que le trafic commercial soit remonté à 92 p. 100 du volume antérieur au 11 septembre, mais le trafic de voyageurs ne représente que 60-65 p. 100 de son niveau avant les attaques. Si le trafic de voyageurs revenait à la normale et qu'il n'y avait plus de personnel de la Garde nationale des États-Unis pour inspecter les véhicules aux principaux passages frontaliers, les délais pourraient s'allonger à nouveau. Le Comité trouve une telle possibilité déconcertante.

Le Comité fera ci-dessous de nombreuses observations et suggestions sur la façon de résoudre ces problèmes qui planent au-dessus de nos têtes. Nous proposerons un plan exhaustif afin d'assurer la sécurité humaine et économique des Canadiens en s'efforçant de trouver un équilibre entre ces objectifs difficiles à concilier. De plus, après les attaques terroristes du 11 septembre, on a découvert que les terroristes avaient l'intention de se servir d'avions-poudreux pour répandre leur terreur. De plus, des préoccupations ont été exprimées au sujet de la vulnérabilité de l'approvisionnement alimentaire canadien à des manipulations terroristes. Le Comité se penche donc sur les questions relatives à la sécurité et à la salubrité des aliments au Canada.

Les causes et les effets des délais à la frontière

Au mieux, les délais à la frontière sont un inconvénient, au pire, ils peuvent détruire une entreprise. Le Comité a entendu les témoignages de nombreux groupes industriels, tous très inquiets des délais imprévus à la frontière. Les délais font augmenter les coûts, car les entreprises doivent revenir d'un système de gestion des stocks « juste à temps » à un système d'approvisionnement conventionnel (c.-à-d. des stocks supplémentaires sont gardés afin de composer avec les délais inattendus à la frontière canado-américaine). Le « juste à temps » exige un contrôle précis du calendrier de production et du mouvement des produits intermédiaires entre les usines. Un témoin a raconté au Comité l'anecdote qui suit :

Quatre heures après leur départ de Windsor, nos moteurs se retrouvent dans un camion du Michigan. La frontière est donc extrêmement importante pour nous. Encore une fois, nous expédions entre 1,1 et 1,2 million de moteurs de Windsor vers les États-Unis, à destination de huit de nos quinze usines d'assemblage. Ce délai de quatre heures est notre point de référence. Quand il y a eu des problèmes à la frontière le 11 septembre, il y a des usines qui ont dû fermer des deux côtés de

la frontière parce qu'il était impossible de transporter nos moteurs vers le marché.
[Michael Sheridan, Ford Motors du Canada Ltée, 44:11:15]

Le système d'approvisionnement conventionnel, par contre, pourrait obliger le fabricant de pièces d'automobiles à investir dans des entrepôts supplémentaires de l'autre côté de la frontière. Ainsi, les fabricants de pièces d'automobiles américains qui approvisionnent les chaînes d'assemblage américaines pourraient jouir d'un avantage concurrentiel par rapport aux fabricants de pièces canadiens uniquement à cause de l'inefficacité des opérations à la frontière. Ouvrir un entrepôt du côté américain peut atténuer ce désavantage concurrentiel pour les fabricants canadiens, mais cette solution a un prix.

Si nos livraisons sont retardées à la frontière, tout à coup le besoin de conserver des stocks se fait sentir. Notre client nous demande de garder des pièces en réserve, pour le cas où on en aurait besoin; notre client nous demande d'ouvrir un entrepôt de notre côté de la frontière, au cas où on en aurait besoin. Nous devons désormais faire face à toutes ces dépenses. Par contre, nos concurrents de l'autre côté de la frontière sont épargnés, si bien que, lentement mais sûrement, nous devenons de moins en moins concurrentiels. Nos clients craignent également une fermeture de la frontière, si bien que notre approvisionnement n'est plus fiable. Lentement mais sûrement, la part de notre production destinée à l'exportation diminue et 60 000 emplois au Canada sont menacés. Il est possible de prévenir une telle situation et nous recommandons de l'éviter. [Gerald Fedchun, Association des constructeurs de pièces d'automobiles du Canada, 44:10:30]

Le secteur de l'automobile soutient que ces délais à la frontière ont entraîné des pertes de production imprévues à cause de pénuries de pièces qui ont coûté aux usines de fabrication environ 1 million à 1,5 million de dollars de l'heure, ou environ 25 000 \$ la minute. Ces faits obligent certainement les gestionnaires à réexaminer leurs plans d'affaires :

Afin de répondre aux retards rencontrés à la frontière, certains fabricants ont décidé d'augmenter de 5 p. 100 leurs stocks de pièces dans leurs usines, mais cela implique des coûts supplémentaires importants. Ces coûts sont désormais considérés comme des coûts de base que les usines canadiennes ne devaient pas assumer auparavant, et représentent un des nombreux facteurs qu'il faudra prendre en considération lors des prochaines décisions d'investissement. [Mark Nantais, Association canadienne des constructeurs de véhicules, 44:10:05]

L'industrie du tourisme a été frappée durement elle aussi par les délais. Dans son cas, on croit que l'incertitude entourant les risques de délais à la frontière a incité bien des gens à rester à la maison. D'ailleurs, le trafic de voyageurs a baissé de plus de 40 p. 100 par rapport aux niveaux avant les attaques. La raison est simple : « Quand on ne sait pas quelle est la situation, on est moins tenté de traverser la frontière. Or, pour les entreprises, c'est vital, mais même les gens qui traversent la frontière pour aller magasiner, aller manger ou visiter des attractions touristiques ne prendront pas de chance... » [Robert Keyes, Chambre de commerce du Canada, 45:15:30].

Bien des gens ont peur de prendre l'avion après les détournements de septembre. Les répercussions psychologiques persistantes des attaques ont réduit le nombre de personnes qui choisissent de voyager par avion. De toute évidence, le gouvernement et l'industrie doivent collaborer pour rétablir la confiance chez les voyageurs. À cette fin, le gouvernement du Canada a déjà affecté des ressources humaines supplémentaires à la sécurité dans les aéroports et il investit 20 millions de dollars de plus pour promouvoir les voyages au Canada.

Les causes des délais à la frontière sont nombreuses. Certains délais découlent de l'importance accordée à la sécurité après le 11 septembre; d'autres remontent à plus loin et découlent d'investissements insuffisants dans les infrastructures, de procédures et d'équipement de douane et d'immigration désuets, ainsi que d'une pénurie de personnel. Le Comité examinera chacune de ces causes.

Étant donné que les États-Unis ont été une victime récente du terrorisme, il est tout à fait logique qu'ils resserrent la sécurité à la frontière. Les Canadiens réagiraient de la même façon s'ils se trouvaient dans les souliers des Américains. Mais des inspections accrues sans une hausse correspondante du personnel, de l'infrastructure et de l'équipement à la frontière mènent droit à la catastrophe. Il faut trouver des moyens de renforcer la sécurité humaine tout en maintenant ou en accroissant la capacité de faciliter le commerce à la frontière. Cette tâche déjà difficile est compliquée par de nombreuses idées fausses des Américains au sujet des douanes et de l'immigration canadiennes. Il faut corriger ces idées fausses afin que les intérêts américains ne s'en servent pas pour détourner des marchés et des investissements qui reviendraient autrement au Canada. Une anecdote racontée au Comité illustre l'une de ces idées fausses :

Les douanes devraient fonctionner jour et nuit le long de toute la frontière. Nous nous souvenons tous d'avoir vu le sénateur se lever en comité avec sa balise de déviation orange et affirmer essentiellement devant tout le monde que c'est notre protection après 10 heures du soir. De toute évidence, cette image est restée gravée dans la mémoire de nombreux téléspectateurs et la seule façon de la dissiper ou de régler le problème serait que les activités douanières se poursuivent jour et nuit tout le long de la frontière. [Serge Charette, Union Douanes Accise, 49:17:10]

En 1996, le Congrès américain a adopté la loi sur la réforme de l'immigration illégale et sur la responsabilité en matière d'immigration. L'article 110 de cette loi prévoyait la création d'un système d'entrée et de sortie automatique aux frontières avec le Canada et le Mexique. Cet article a été abrogé en 2000 :

Si l'article 110 n'avait pas été abrogé aux États-Unis, la file à la frontière canadienne aurait eu de plus de 100 milles de long. C'est parce que l'article 110 a été abrogé que notre frontière est plus efficace et c'est le message que nous envoyons à Washington. Tout de suite après les attaques du 11 septembre, la presse a communiqué avec nous pour nous interroger sur l'article 110 ... parce que notre bureau a joué un rôle très important dans son abrogation et qu'on prétendait que cette mesure avait permis aux terroristes de passer la frontière. Mais ce n'est

pas le cas. L'abrogation de l'article 110 rend la frontière plus sûre et plus efficiente.
[Daniel J. Cherrin, Detroit Regional Chamber of Commerce, 47:12:45]

Il y a effectivement des problèmes du côté américain de la frontière :

Il y a aussi un manque de communication entre le Congrès et les agences fédérales. Les agences ne communiquent pas entre elles non plus. C'est comme un territoire. Tout le monde veut maintenir son territoire. Ils ne veulent pas donner l'impression d'être faibles ou de manquer de personnel ou de ressources financières. Par conséquent, l'information n'est pas échangée et c'est ce manque de communication qui est la cause du problème. Quand tous les points seront reliés entre eux, alors nous pourrons commencer à mettre en place les solutions.
[Daniel Cherrin, Detroit Regional Chamber of Commerce, 47:12:50]

Le Comité s'attend à ce que le nouveau directeur de la sécurité intérieure aux États-Unis trouve des solutions à ces problèmes.

Mais le problème des délais n'est pas nouveau. Certains avaient déjà indiqué, avant le 11 septembre, qu'il fallait prendre des mesures pour faciliter le passage de la frontière étant donné la forte hausse du trafic depuis dix ans.

Compte tenu du fait que les échanges bilatéraux entre le Canada et les États-Unis ont augmenté considérablement au cours des dix dernières années et qu'une bonne partie de l'infrastructure et des systèmes en place ont été construits pour une autre époque, une autre ère, les entreprises de toutes les régions du pays, en fait, les travailleurs de toutes les régions du pays, veulent qu'on leur envoie un signal clair que le problème des frontières sera réglé et que la solution retenue règlera non seulement les problèmes qui se posent depuis le 11 septembre en raison de la nécessité d'une sécurité accrue, mais aussi la question plus fondamentale de la libre circulation entre le Canada et les États-Unis. [L'honorable Brian Tobin, ministre de l'Industrie, 44:8:40]

Le secteur manufacturier, en général, et son sous-secteur de l'automobile, en particulier, insistent sur le fait qu'il faut trouver des solutions à long terme et les appliquer immédiatement.

Il ne suffit pas de retrouver un degré de fluidité comparable à celui qui existait avant le 11 septembre. Tous les points d'entrée canadiens, y compris ceux de la frontière américaine étaient déjà au maximum de leur capacité le 10 septembre. Il fallait déjà augmenter le personnel et agrandir l'infrastructure dans ces points clés et, désormais, nous devons faire face aux défis et à l'obligation d'accroître l'efficacité du passage des marchandises à faible risque malgré le renforcement des mesures de sécurité pour la protection des Canadiens et des Américains.
[Robert J. Armstrong, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, 44:10:25]

Ces coûts liés aux événements du 11 septembre, ainsi que ceux qui sont imposés à l'industrie depuis plus d'une décennie maintenant — depuis la mise en œuvre de l'Accord de libre-échange — sont inacceptables. Il faut trouver des solutions à long terme aux problèmes communs du Canada et des États-Unis. Une tribune bilatérale afin

de discuter et de trouver des solutions à ces problèmes de planification constituerait un premier pas dans cette direction. Le Comité est ravi d'entendre que le gouvernement a déjà entamé des discussions entre les hauts fonctionnaires canadiens et américains sur ces questions importantes et que le gouvernement témoigne ainsi du sentiment d'urgence et de priorité que ces questions soulèvent à juste titre. Mais il croit que des négociations officielles doivent s'ajouter à ces réunions. Par conséquent, le Comité recommande :

- 1. Que le gouvernement du Canada établisse un sommet ministériel bilatéral de haut niveau entre le Canada et les États-Unis, afin d'étudier les questions frontalières, la sécurité continentale, la facilitation du commerce et l'immigration, et qui aurait pour objectif d'élaborer un plan de gestion à long terme coordonné et exhaustif des postes frontaliers canado-américains.**

Les témoins avaient de nombreuses suggestions à faire sur les mesures à prendre pour accroître la sécurité et réduire les délais à la frontière. Ces suggestions se divisent en trois catégories : la coopération entre le Canada et les États-Unis; l'infrastructure et l'accès aux passages frontaliers; et les ressources et les procédures en matière de douane et de sécurité. Nous croyons que, si des progrès sont accomplis dans chacun de ces domaines, la sécurité sera accrue suffisamment et que le commerce sera facilité, de manière à améliorer la situation par rapport à celle qui existait avant le 11 septembre.

La coopération entre le Canada et les États-Unis

La principale difficulté pour surmonter ces problèmes frontaliers consistera à trouver un équilibre entre la sécurité nationale et le commerce ou, comme l'appelle le Comité, la sécurité économique. Le Canada doit être à l'affût des usurpations de sa souveraineté qui pourraient découler des nouvelles mesures frontalières prises par les États-Unis. Le gouvernement du Canada doit donc veiller à ce que tout plan conjoint avec les États-Unis en vue de gérer les passages frontaliers trouve un juste milieu entre la sécurité humaine et la sécurité économique.

Un grand nombre des problèmes frontaliers auxquels nous sommes confrontés actuellement existaient avant le 11 septembre. L'infrastructure matérielle des postes frontaliers, ainsi que celle qui appuie les vérifications de douanes et de sécurité, est incapable — et elle l'est depuis un certain temps déjà — de faire face efficacement à la forte hausse du trafic frontalier observée depuis une décennie. Le Comité croit que les formalités douanières et les vérifications de sécurité peuvent et devraient être modifiées de manière à améliorer la sécurité et l'efficacité commerciale de la frontière. Il est possible d'accroître l'efficacité des postes frontaliers actuels de plusieurs façons. Par exemple, l'adoption de meilleures méthodes pour séparer les voyageurs et les marchandises à risque élevé et à faible risque; le prédédouanement des marchandises et des voyageurs à faible risque; l'amélioration de l'accès et de la sécurité dans des lieux d'inspection autres que les postes frontaliers et aux passages frontaliers; l'amélioration, s'il y a lieu, des accès routiers; et la mise en place de technologies de pointe, notamment des technologies

biométriques. L'objectif visé est d'assurer une frontière plus sûre, plus « intelligente » et plus efficiente pour le commerce.

En fin de compte, nos deux pays doivent collaborer pour améliorer la sécurité et l'efficacité à la frontière en appliquant des méthodes plus intelligentes pour effectuer les examens frontaliers et pour repenser les modèles classiques de gestion frontalière. Nos deux pays ont tout intérêt à ce que notre frontière commune reste sûre, tout en permettant au commerce de s'effectuer librement et sans entraves. Nous devons nous assurer que nos deux pays ont les ressources suffisantes pour ce faire, et que nous utilisons ces ressources sagement. [Daniel J. Cherrin, Detroit Regional Chamber of Commerce, 47:12:20]

Au moment où nous rédigeons ce rapport, les fonctionnaires canadiens et américains ont déjà entamé des pourparlers et des négociations concernant des préoccupations communes en matière de sécurité. Le Comité approuve ces négociations et appuie le principe de la coopération dans ce domaine de nos intérêts frontaliers communs. Par conséquent, il recommande :

- 2. Que, dans son prochain budget, le gouvernement du Canada présente ses intentions en ce qui concerne la sécurité continentale avec les États-Unis, notamment la coordination des politiques en matière d'immigration et de douanes, et l'échange d'information, ainsi que les coûts prévus de ces initiatives.**

L'infrastructure frontalière et l'accès à la frontière

De nombreux témoins ont affirmé qu'il faut améliorer l'infrastructure matérielle des passages frontaliers. L'infrastructure actuelle a été mise en place il y a de nombreuses années quand le volume du trafic commercial et du trafic de voyageurs était nettement moins élevé que maintenant. De nombreux témoins qui ont comparu devant le Comité ont indiqué que la très grande congestion était problématique. Prenons par exemple l'efficacité des deux liens les plus achalandés entre le Canada et les États-Unis :

Le tunnel Détroit-Windsor compte deux voies. Plus de 5 000 véhicules pourraient y circuler à l'heure. En raison des contraintes relatives aux infrastructures et aux ressources, nous ne réussissons même pas à y faire circuler 2 000 véhicules à l'heure. Le pont Ambassador compte quatre voies et pourrait être beaucoup plus utilisé s'il n'y avait pas de problèmes d'infrastructures et de ressources. C'est le plus gros lien économique du pays. ... C'est la même histoire pour tous nos postes frontaliers très occupés. [Gordon Jarvis, Detroit Windsor Tunnel Corporation, 47:12:25]

Le Comité examinera en détail ci-dessous la question des installations de prédédouanement ou d'inspection ailleurs qu'aux postes frontaliers, ainsi que des procédures douanières, mais du point de vue des infrastructures, l'accès aux postes frontaliers actuels, qu'il s'agisse d'un tunnel ou d'un pont, est problématique.

Une grande partie des activités de dédouanement à la frontière pourrait être facilitée par des installations qui ne se trouveraient pas au poste frontalier proprement dit. Le trafic serait facilité par des voies spéciales ou des accès au pont qui nous permettraient d'utiliser pleinement les voies reliant le Canada et les États-Unis. [Gordon Jarvis, Detroit Windsor Tunnel Corporation, 47:12:30]

De plus, un problème que les médias et le public oublie est la possibilité d'une attaque terroriste à un point de passage clé entre le Canada et les États-Unis, ainsi que les conséquences probables d'une telle attaque.

Je vous demande d'imaginer ce qui arriverait si nous perdions un de ces liens importants. ... Perdre une de ces installations à cause d'un acte terroriste serait un acte criminel terrible. Qu'un tel acte paralyse notre économie quand les ressources pour se remettre sont à la portée de la main mais impossibles à obtenir constituerait une catastrophe inutile. [Gordon Jarvis, Detroit Windsor Tunnel Corporation, 47:12:25]

La sécurité de ces passages frontaliers cruciaux inquiète tout autant. Le Comité est d'accord avec ces évaluations et recommande :

- 3. Que le gouvernement du Canada élabore et finance un programme d'infrastructures visant à améliorer le réseau routier reliant les postes frontaliers existants du Canada, ainsi que les installations d'inspection ailleurs qu'aux postes frontaliers et les routes d'accès, et que ces installations et postes frontaliers soient dotés de technologies de sécurité de pointe.**

Les ressources et les procédures en matière d'opérations douanières et de sécurité

Le Comité a aussi entendu des suggestions concernant l'infrastructure utilisée pour effectuer les contrôles douaniers et de sécurité relatifs au trafic commercial et au trafic de voyageurs. Quelques suggestions portent sur l'utilisation de matériel de pointe aux fins de l'identification et pour le triage des cargaisons commerciales, ainsi que des idées pour restructurer les postes frontaliers et les installations de vérification, afin d'accroître l'efficacité du dédouanement.

Nous avons besoin de mettre en place un système de traitement électronique des formulaires de douane avant la frontière. ... Lorsque le camion quitte l'usine, le fournisseur canadien peut transmettre sous forme électronique au point d'entrée toutes les informations devant entrer dans la déclaration de douane. Lorsque le camion se présente à la frontière, le prédédouanement a déjà eu lieu et il peut franchir rapidement la frontière, muni de l'autorisation de sécurité appropriée. La technologie existe déjà, il suffit de l'utiliser. Pour que cela soit possible, nous devons disposer d'une certaine infrastructure. Il faut disposer, aux points de passage de la frontière, de gares de triage sûres où les marchandises peuvent être inspectées afin de permettre un passage rapide de la frontière. [Gerald Fedchun, Association des fabricants de pièces d'automobiles du Canada, 44:10:30]

Si les technologies existent déjà, alors tout ce qui reste à déterminer c'est à quelle vitesse elles peuvent être acquises et mises en service :

J'imagine que si les technologies et les logiciels requis existent, alors il faut six mois pour les mettre en place et les faire fonctionner, puis encore un certain temps avant que les clients apprennent à s'en servir. Il faut donc probablement compter une année. [Gordon Jarvis, Detroit Windsor Tunnel Corporation, 47:13:00]

D'autres technologies proposées comprennent des appareils de radioscopie géants à rayons x et gamma capables d'examiner tout le contenu d'un camion sans avoir à le décharger, des transpondeurs capables d'identifier et de suivre un véhicule en particulier, et des lecteurs d'empreintes rétiniennes pour identifier les conducteurs et les autres voyageurs qui traversent la frontière.

À l'heure actuelle, l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) n'effectue pas d'inspections détaillées de tous les voyageurs et de tous les camionneurs et de leurs véhicules qui traversent la frontière. Une telle intensité d'inspection n'est tout simplement pas possible. Habituellement, un très petit pourcentage de marchandises et de voyageurs sont soumis à des inspections détaillées; autrement dit, à une inspection secondaire dans le système de traitement à deux échelons de l'ADRC, qui sépare les voyageurs et les expéditeurs à haut et à faible risque.

Une séparation plus nette du trafic en fonction d'une définition quelconque de « haut risque » et de « faible risque » a aussi été proposée par plusieurs témoins, en particulier ceux des industries de l'automobile et des pièces d'automobile, qui se jugent à faible risque. Ces témoins appuient l'idée du prédédouanement avant de traverser la frontière. Grâce aux technologies pertinentes, les camions peuvent être identifiés quand ils approchent de la frontière et, d'après cette identification, ils ont le droit d'utiliser une voie réservée ou un poste frontalier désigné afin d'accélérer leur passage. La désignation de faible risque s'appliquerait aux camions, parce qu'ils sont scellés, peuvent être identifiés quand ils approchent de la frontière et que tous les documents pertinents peuvent être transmis au poste frontalier avant l'arrivée des camions. Divers niveaux de prédédouanement seraient établis. Le trafic à très faible risque pourrait traverser la frontière, sans vérification. Le trafic présentant un risque plus élevé pourrait être vérifié jusqu'à un certain point à la frontière ou à un centre d'inspection établi ailleurs — ce que les témoins appellent une gare de triage.

Les meilleurs moyens d'appuyer les efforts visant à augmenter la sécurité physique et faciliter le commerce transfrontalier consistent à définir les risques que présentent les marchandises et les personnes au passage de la frontière. Nous devons affecter nos ressources collectives d'inspection et d'exécution aux expéditions de marchandises et aux voyageurs présentant des risques élevés, tout en assurant la libre circulation à la frontière des envois et des voyageurs à risque faible. ... L'accréditation préalable des chauffeurs et des voyageurs réguliers, sur une base coordonnée, et la mise en liaison des bases de données faciliteraient le mouvement efficace des marchandises et des voyageurs à faible risque. Les personnes et les marchandises préautorisées pourraient emprunter des voies

réservées. La mise en commun des bases de données permettrait de faciliter et d'accélérer le passage de la frontière en autorisant le dédouanement électronique automatique des marchandises et des personnes à faible risque. [Mark Nantais, Association canadienne des constructeurs de véhicules, 44:10:10]

D'autres initiatives, comme le Programme d'autocotisation des douanes, peuvent faciliter le passage du trafic à faible risque.

Certaines initiatives sont très utiles. C'est le cas par exemple du programme d'autodédouanement (le Programme d'autocotisation des douanes) qui vise à faciliter le mouvement de marchandises provenant de sociétés qui traversent fréquemment la frontière. L'autodédouanement permet, dans certaines conditions spéciales, d'obtenir des privilèges de dédouanement avant l'arrivée et d'évaluer soi-même les droits de douane à payer. Les données recueillies dans le cadre du programme d'autodédouanement au sujet de l'importateur, du chauffeur et du transporteur permettent de considérer certaines cargaisons comme des marchandises à faible risque. [Mark Nantais, Association canadienne des constructeurs de véhicules, 44:10:10]

Certains estiment cependant que le Programme d'autocotisation des douanes a éprouvé des difficultés :

Malheureusement, l'application du système d'autodédouanement a été retardée et plusieurs des modifications prévues qui lui ont été apportées ont rendu le processus inutilement complexe et potentiellement coûteux. [Mark Nantais, Association canadienne des constructeurs de véhicules, 44:10:10]

Le Comité croit également qu'il faudrait des projets pilotes d'approbation préalable pour des services commerciaux « juste à temps ». Un de ces projets tenterait de réduire la congestion à la frontière et d'accélérer les expéditions « juste à temps » en faisant traiter les documents de douane avant que le véhicule commercial arrive à la frontière. Par conséquent, le Comité recommande :

- 4. Que le gouvernement du Canada mette en œuvre immédiatement, à l'aide de la meilleure technologie disponible, un système complet d'approbation préalable sans papier pour toutes les expéditions commerciales « juste à temps ».**

Une autre suggestion était des « inspections inversées », par lesquelles les douanes américaines inspecteraient les personnes et les véhicules du côté canadien, et les douanes canadiennes en feraient autant du côté américain. Cette mesure réduirait elle aussi la congestion à la frontière, comme elle l'a fait dans de nombreux aéroports internationaux du Canada. De nombreux témoins qui ont comparu devant le Comité ont proposé un tel changement. C'était d'ailleurs le premier volet sur le plan en sept volets préconisé par l'Association des administrations des ponts et des tunnels, une association qui regroupe les administrations des ponts et des tunnels de l'Ontario, du Michigan et de l'État de New York.

L'idée des procédures inversées de douane et d'immigration est populaire auprès des autorités douanières. Quant à nous, je pense que c'est une idée facile à

comprendre. Si cela met de la pression pour que des changements soient apportés et que nous trouvions la bonne solution afin que les frontières fonctionnent correctement, alors nous sommes tout à fait d'accord. [Gordon Jarvis, Detroit Windsor Tunnel Corporation, 47:12:30]

Le Comité note que le Comité des voies et moyens de la Chambre des représentants des États-Unis a adopté récemment un projet de loi en vue de modifier la loi sur la sécurité des frontières douanières (Customs Border Security Act) de 2001 et que l'article 131 sur les rapports définit les procédures « douanières inversées ». Le projet de loi autorise et encourage l'Administration, et le Service des douanes en particulier, à examiner la possibilité de conclure une entente avec les autorités canadiennes en vue d'accroître la collaboration aux passages frontaliers et d'affecter des douaniers de chaque pays de l'autre côté de la frontière afin d'inspecter et de dédouaner les véhicules avant qu'ils traversent la frontière.

Le Comité convient que cette proposition a du bon. Quels que soient les problèmes de souveraineté qui pourraient être liés à ce changement, ils ont certainement été surmontés dans les aéroports canadiens. Par conséquent, le Comité recommande :

- 5. Que le gouvernement du Canada, dans le cadre de ses discussions et de ses négociations avec les États-Unis, propose de mettre en place des inspections douanières canadiennes aux États-Unis et des inspections douanières américaines au Canada (« inspections inversées »).**

Un programme de prédédouanement appelé CANPASS était déjà appliqué avant le 11 septembre. Il permettait aux voyageurs fréquents à faible risque comme les gens d'affaires d'entrer au Canada en passant par une voie réservée. Ce programme a été suspendu le 11 septembre. Il a été réévalué à la lumière des nouvelles exigences en matière de sécurité et a été rétabli à certains endroits.

Un autre programme, appelé NEXUS, est un projet pilote conjoint du Canada et des États-Unis qui était mené au poste frontalier du pont Blue Water entre Sarnia et Port Huron. Ce programme s'adressait lui aussi aux voyageurs à faible risque préautorisés entrant au Canada et aux États-Unis. Il comportait des éléments comme des exigences communes en matière d'admissibilité et une carte d'identité commune. Il a cependant été annulé lui aussi le 11 septembre 2001. Le ministre de l'Industrie du Canada était convaincu que le programme NEXUS, ainsi que la prochaine génération de technologies, pourrait être la meilleure façon d'obtenir des passages frontaliers fluides et efficaces. Le Comité recommande :

- 6. Que le gouvernement du Canada accélère les discussions et les négociations avec les États-Unis afin de réactiver des procédures modernes de douane et d'immigration comme les programmes NEXUS, CANPASS et d'autres programmes d'approbation préalable, qui pourraient comprendre des technologies**

biométriques et la création de systèmes d'échange de renseignements.

En ce qui concerne la mise au point de ces nouvelles technologies et systèmes nouveaux, certains membres du Comité s'inquiète des problèmes liés à la protection des renseignements personnels que peut poser l'échange de renseignements personnels entre les autorités canadiennes et américaines. Ces membres du Comité se disent préoccupés de l'opinion que le commissaire à la protection de la vie privée pourrait avoir sur cette question.

Il faudra également des ressources humaines accrues pour mettre en œuvre les hausses proposées des mesures de sécurité. Un témoin a indiqué qu'il faudrait 1 600 nouveaux postes, à un coût annuel de 80 millions de dollars pour que tous les postes frontaliers soient dotés d'effectifs suffisants. Le Comité a l'impression qu'il s'agit plutôt d'une simple extrapolation des effectifs actuels, qui ne tient pas compte des substitutions en faveur de technologies de pointe ni de l'approche de gestion différente face aux questions et aux procédures communes en matière de sécurité et de douanes. Mais le Comité reconnaît l'augmentation phénoménale du trafic frontalier au cours de la dernière décennie. Par conséquent, il recommande :

7. Que le prochain budget du gouvernement du Canada prévoie un accroissement du personnel des douanes et de l'immigration.

La sécurité et la salubrité des aliments au Canada

Immédiatement après les attaques terroristes du 11 septembre, la principale répercussion sur le secteur agricole canadien s'est fait sentir aux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis. La sécurité s'étant resserrée, le temps nécessaire pour dédouaner les exportations canadiennes aux douanes américaines s'est accru. Les exportateurs agricoles canadiens ont été confrontés à des problèmes spéciaux relatifs à la nature périssable de nombreux produits agroalimentaires et aux préoccupations concernant le bien-être des animaux vivants expédiés. Les effets à moyen et à long terme sur l'agriculture et l'approvisionnement alimentaire sont moins évidents :

Les agriculteurs s'inquiètent dans plusieurs domaines, notamment en ce qui concerne les modifications de la réglementation des importations et des exportations, ... les exigences accrues imposées aux producteurs en ce qui concerne la sécurité et la salubrité des aliments et les effets de la détérioration de la conjoncture économique sur le secteur agricole. [Brigitte Rivard, Fédération canadienne de l'agriculture, 47:11:45]

Des préoccupations ont été exprimées au sujet de la sécurité et de la salubrité des aliments au Canada après les événements du 11 septembre.

L'agriculture est vulnérable. ... Après le 11 septembre, la rumeur a circulé que des avions-poudreux pourraient être utilisés dans une guerre biologique ou chimique

ou qu'afin de toucher un grand nombre de personnes rapidement, on attaquerait la chaîne alimentaire ... mais nous avons des mécanismes en place pour nous assurer que les aliments produits sont sans danger et le Canada a l'un des systèmes réglementaires les plus stricts au monde. Il a la réputation, et il le mérite, d'avoir l'approvisionnement alimentaire le plus sûr au monde. [Brigitte Rivard, Fédération canadienne de l'agriculture, 47:12:05]

Au niveau des producteurs, la Fédération canadienne de l'agriculture (FCA) et les partenaires fédéraux, provinciaux, universitaires et sectoriels collaborent pour élaborer des plans de salubrité des aliments pour divers produits, dans le cadre du Programme canadien de la salubrité des aliments à la ferme. LA FCA encourage également le gouvernement fédéral à couvrir les coûts liés à l'élaboration et à la mise en œuvre de programmes d'identification et de traçage des produits, qui constituent d'autres outils importants pour assurer la salubrité des aliments.

L'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), en partenariat avec d'autres organismes fédéraux et provinciaux ainsi que des groupes agroalimentaires intéressés, aide à protéger les aliments. Elle fait appliquer les normes relatives à la salubrité des aliments et aux qualités nutritives, conformément à la Loi sur les aliments et drogues, et, dans le cas de la santé et de la protection des animaux, elle fixe des normes et se charge de leur application, ainsi que des inspections. Elle a mis en place des stratégies et des systèmes afin de protéger les aliments contre les maladies animales et les maladies des cultures, les dangers environnementaux et la contamination des produits alimentaires à diverses étapes de la production.

L'ACIA a également établi des procédures d'urgence visant à protéger les aliments, les plantes et les animaux contre des accidents ou des actes délibérés. De plus, l'Agence a un système de rappel d'aliment d'urgence. Le Bureau de la salubrité et du rappel des aliments effectue des enquêtes sur la salubrité des aliments et coordonne la prise des décisions relatives aux rappels d'aliments, afin de renforcer la capacité d'intervention d'urgence de l'Agence.

L'Agence évalue actuellement ses plans d'urgence afin de s'assurer qu'ils sont suffisants et pertinents en cas de menace contre le secteur agricole. Depuis le 11 septembre, l'ACIA a pris les mesures suivantes :

- Une intensification des inspections de produits alimentaires, de plantes et d'animaux dans les aéroports, les ports et les postes frontaliers terrestres du Canada;
- Un resserrement des liens avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRA), d'autres autorités frontalières, le ministère américain de l'agriculture (U.S. Department of Agriculture) et l'agence américaine des aliments et des médicaments (U.S. Food and Drug Administration), les partenaires provinciaux et territoriaux, la police locale et les autorités de la santé publique;

- Un accroissement des enquêtes dans les provenderies et les ventes aux enchères d'animaux afin d'accroître la protection de l'industrie de l'élevage;
- Un accroissement de la biosécurité dans les laboratoires et le stockage du matériel soumis à des analyses; et
- Un accroissement de la sensibilisation et de la sécurité chez le personnel de l'ACIA.

Même si toutes ces mesures sont essentielles, compte tenu des événements du 11 septembre, elles comportent des coûts supplémentaires pour les membres du secteur agricole. De plus, le secteur agroalimentaire a des problèmes économiques qui n'ont rien à voir avec les événements du 11 septembre et qui ne sont pas encore réglés :

Même si tout le monde est plus conscient de l'importance de la sécurité, les problèmes qui étaient pressants avant le 11 septembre n'ont pas disparu. Le secteur agroalimentaire est confronté à de nombreuses difficultés, notamment les conséquences de la sécheresse de cette année, et les effets cumulatifs de plusieurs années de prix extrêmement bas pour certains produits. À Whitehorse, les ministres de l'Agriculture fédéral et provinciaux ont convenu d'un plan d'action visant à sortir l'agriculture de la gestion de crise et à fournir du financement stable à long terme pour les filets de sécurité, ainsi que pour la sécurité environnementale et la salubrité des aliments. C'est un plan que la FCA appuie. Nous ne pouvons pas perdre de vue les problèmes et les préoccupations de l'industrie canadienne. [Brigitte Rivard, Fédération canadienne de l'agriculture, 47:11:45 -11:50]

Le Comité veut s'assurer que le Canada continue à avoir des aliments sûrs et salubres. Par conséquent, il recommande :

- 8. Que le gouvernement du Canada veuille à ce que l'Agence canadienne d'inspection des aliments, et les autres parties chargées d'assurer la sécurité et la salubrité des aliments, obtiennent les ressources suffisantes pour effectuer leur travail. Les ressources devraient être dirigées vers tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement, depuis la production jusqu'à l'inspection et la livraison des aliments. Les dépenses relatives à ces ressources ne devraient pas être assujetties au recouvrement des coûts.**

CHAPITRE 3 : LA RÉACTION IMMÉDIATE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Les événements tragiques du 11 septembre sont uniques et sans précédent. Les prévisionnistes ne se rappellent pas d'un événement comparable qui pourrait servir de guide utile pour projeter la gravité et la durée des incidences économiques déclenchées ce jour-là. C'est exactement pour cette raison qu'il faut faire preuve de prudence dans l'évaluation des prévisions économiques présentées au premier chapitre. Pour la même raison, la réaction stratégique pertinente du secteur privé et des gouvernements est tout aussi incertaine dans de telles situations.

Les effets des catastrophes naturelles, comme l'ouragan Andrew au sud de la Floride en 1992, ressemblent aux attaques terroristes parce qu'elles comportent elles aussi une destruction localisée du capital matériel d'un pays. Les principales différences entre les deux événements sont le fait que, parce qu'il s'agit d'une catastrophe naturelle, un ouragan n'ébranle habituellement pas la confiance des consommateurs et des investisseurs. Il peut aussi être prévu, en partie tout au moins, de sorte qu'on peut s'y préparer jusqu'à un certain point. Les actes criminels ayant une dimension politique ou sociale, comme les assassinats des frères Kennedy et de Martin Luther King Jr., sont des catastrophes d'origine humaine et elles font habituellement chuter la confiance des consommateurs et des investisseurs. À ce titre, ils ressemblent donc beaucoup à une attaque terroriste. Dans les deux cas, la planification et l'exécution de ces actes criminels ou terroristes sont bien cachées des autorités policières et du public et leurs conséquences ne peuvent pas être atténuées par des mesures de précaution. La principale différence entre les deux est évidemment qu'un assassinat ne comporte pas de perte de capacité productive ni de capital matériel de la nation.

Les réactions après coup sont le principal moyen de faire face aux crises provoquées par le

Je crois que les entreprises canadiennes ont été touchées à trois niveaux distincts et que chaque niveau exige des réactions différentes des entreprises et des politiques publiques. Premièrement, il y a les effets ponctuels du choc provoqué par les attaques terroristes ... Deuxièmement, il y a les effets cycliques temporaires du ralentissement économique ... Troisièmement, il y a des problèmes structurels persistants concernant la compétitivité du Canada; des problèmes sur lesquels nous pourrions deviser longuement si la situation était meilleure, mais qui sont maintenant mis en veilleuse.

Les industries liées aux voyages ont été les plus durement frappées par les effets du choc ... Les gouvernements sont intervenus rapidement pour offrir aux transporteurs aériens des indemnités relatives aux pertes directes et pour offrir de l'assurance supplémentaire aux aéroports. ...

L'incidence de la baisse des taux d'intérêt n'est pas immédiate, mais elle est envahissante et puissante. La politique monétaire ... demeure la meilleure façon d'atténuer les problèmes cycliques des entreprises et des consommateurs du Canada. ...

La politique budgétaire ... n'est pas la meilleure façon de combattre les effets temporaires du cycle économique, mais elle aura des incidences profondes sur la capacité du Canada de régler les problèmes structurels des entreprises canadiennes dans plusieurs secteurs. [Thomas d'Aquino, Conseil canadien des chefs d'entreprise, 47:10:40]

terrorisme. Elles sont de deux types : les réactions immédiates, dont certaines sont des réactions d'urgence qui comportent une certaine dose de planification; et les mesures de politique planifiées, à long terme, qui visent à corriger la situation afin que de tels événements ne se reproduisent plus. Le présent chapitre porte sur les premières, mais il se limite aux réactions économiques visant surtout à indemniser les parties touchées ou à rétablir la confiance des consommateurs et des investisseurs. Les prochains chapitres évalueront les réactions à long terme, qui viseront à mettre fin aux activités terroristes de manière à entraver le moins possible le commerce, ainsi que les droits et les libertés des citoyens.

La réaction du gouvernement fédéral

Le gouvernement fédéral a réagi immédiatement aux attaques terroristes du 11 septembre de plusieurs façons. Des réactions de divers types se poursuivent. Dans son témoignage devant le Comité, le ministre de l'Industrie du Canada a indiqué quelques mesures ou décisions, notamment une indemnisation financière, prises jusqu'ici par ses collègues du Cabinet. En voici une liste non exhaustive :

Les importantes réductions d'impôt annoncées [en octobre 2000] par mon collègue, l'honorable Paul Martin, de même que d'autres mesures financières et d'ajustement annoncées après le 11 septembre, comme celles qui concernent l'infrastructure et le programme d'aide de 160 millions de dollars pour l'industrie du transport aérien, joueront un rôle important dans la relance de l'économie à moyen terme. Il y a aussi eu la prise en charge pendant une durée de 90 jours des coûts d'assurance des compagnies aériennes et des aéroports et, bien sûr, il y a quelques jours, une garantie de prêt de 75 millions de dollars pour Canada 3000¹. ...

De plus, depuis le 11 septembre, la Banque du Canada a réduit ses taux d'intérêt directs de 125 points de base, ce qui porte la réduction totale à 300 points de base depuis le début de l'année. Les intérêts ont ainsi été ramenés à leur niveau le plus bas depuis 1961 — soit en 40 ans. Ces réductions visent à stimuler l'économie en renforçant la confiance des consommateurs et des entreprises. ...

Depuis le 11 septembre, le gouvernement a annoncé de nouvelles mesures antiterroristes dont le coût s'élève à 290 millions de dollars, ce qui porte le total de nos nouveaux investissements dans les services de police, la sécurité et le renseignement à 1,8 milliard de dollars depuis le budget 2000. ...

En outre, l'ADRC doit accélérer l'échange de renseignements avec le United States Customs Service et, bien entendu, le premier ministre a créé le comité spécial du Cabinet chargé de la sécurité. [l'honorable Brian Tobin, ministre de l'Industrie, 44:8:40]

D'autres décisions du gouvernement comprennent :

- 20 millions de dollars à la Commission canadienne du tourisme, pour stimuler les voyages des Canadiens, et des Américains des États limitrophes, au Canada;

¹ Toutefois, Canada 3000 a déclaré faillite depuis.

- l'instruction donnée à la Banque de développement du Canada d'offrir aux clients admissibles — surtout dans les domaines du tourisme, des transports, de la vente de gros et des exportations — la possibilité de reporter les remboursements de principal pendant une durée maximale de quatre mois.

Le gouvernement reconnaît en outre que d'autres secteurs demanderont une indemnisation par suite de la fermeture de l'espace aérien canadien après les événements du 11 septembre, notamment Air Canada, qui a aussi demandé des garanties sur l'encours de sa dette qu'elle ne croit plus financièrement possible à gérer. Il est donc devenu assez clair au Comité que les réactions immédiates du gouvernement fédéral pourraient finir par coûter au Trésor fédéral près de 500 millions de dollars, sans compter le manque à gagner fiscal découlant d'un ralentissement plus prononcé de l'activité économique au cours du prochain exercice que ce qui aurait été le cas sans les attaques terroristes.

Les mesures concernant les transporteurs aériens et les aéroports et les indemnisations du gouvernement

Quand ce qui se passait le 11 septembre est devenu clair, l'espace aérien canadien a immédiatement été fermé à tous les vols, sauf les vols destinés à des activités militaires, policières ou humanitaires. Dans les jours qui ont suivi, le gouvernement du Canada a permis graduellement la reprise des vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux, mais le service normal a été reporté dans certains cas jusqu'au vendredi 14 septembre, car les transporteurs aériens devaient déplacer leurs appareils, les passagers en rade et le personnel. Le service aérien complet a fini par reprendre, mais le trafic aérien a dégringolé et est demeuré depuis sous la normale. L'encadré 3.1 fournit la séquence des décisions prises par le ministre des Transports pendant le mois de septembre.

Les représentants de l'industrie soutiennent qu'une indemnisation du gouvernement à cause de la fermeture de l'espace aérien est justifiée, du fait que l'on pouvait clouer leurs appareils au sol plus rapidement et plus facilement qu'ils ne pouvaient éviter les coûts :

Notre industrie a des frais fixes très élevés. Nos appareils sont le coût fixe le plus élevé. Les liens avec nos fournisseurs et nos conventions collectives occasionnent des coûts qui sont extrêmement difficiles à gérer dans des situations cycliques à court terme. La règle de base dans l'industrie est que pour réduire les coûts, il faut garder des appareils au sol. On enlève de la capacité dans le système. ... Mais chaque fois qu'on réduit la capacité de 20 p. 100, on économise seulement 10 p. 100 en réalité, à cause des frais élevés qui existent, que les appareils volent ou qu'ils restent au sol. [Cliff Mackay, Association du transport aérien du Canada, 47:9:15]

Encadré 3.1

Séquence des événements qui ont suivi la fermeture de l'espace aérien canadien

Vous trouverez ci-dessous une chronologie des événements et des principales annonces connexes faites après la fermeture de l'espace aérien le 11 septembre 2001, à la suite des attentats terroristes survenus aux États-Unis :

le mardi 11 septembre

Immédiatement après les événements tragiques survenus aux États-Unis, le ministre des Transports David Collenette a déclaré qu'aucun aéronef, commercial ou privé, n'était autorisé à décoller d'un aéroport canadien jusqu'à nouvel ordre. Les seules exceptions s'appliquaient aux vols destinés à des activités militaires, policières et humanitaires.

Le système d'aviation canadien a immédiatement entrepris des préparatifs pour accueillir les vols qui faisaient alors route vers les États-Unis et qui ne pouvaient plus s'y poser. Au moment des incidents terroristes, environ 500 aéronefs se dirigeaient vers des aéroports de l'Amérique du Nord. Plus de la moitié de ces appareils sont retournés à leurs points de départ, tandis que les 226 autres appareils ont continué vers diverses destinations au Canada.

Des mesures de sûreté ont immédiatement été prises aux aéroports à travers le pays, dont l'évacuation de certains lieux et le déploiement d'agents de police ou de sécurité à des points d'accès principaux.

le mercredi 12 septembre

Le ministre Collenette a annoncé la levée des restrictions sur le transport aérien intérieur dans l'espace aérien canadien et il a aussi annoncé que les aéroports canadiens fonctionneraient avec des mesures de sûreté renforcées. On a alors autorisé les vols déroutés à se rendre à leurs destinations initiales (les vols à destination des États-Unis devaient toujours obtenir l'autorisation de la Federal Aviation Administration).

Les mesures de sûreté renforcées annoncées comprenaient une présence policière accrue aux principaux aéroports, des contrôles de sécurité des passagers renforcés et des procédures de sûreté accrues, dont plus de fouilles manuelles des bagages.

le jeudi 13 septembre

Le ministre Collenette a annoncé la levée des restrictions sur les vols internationaux, transfrontaliers et privés. Les vols passagers en direction des États-Unis qui n'avaient pas encore reçu l'autorisation de décoller purent le faire, malgré le fait que plusieurs aéroports des États-Unis restaient fermés au trafic transfrontalier.

le vendredi 14 septembre

Le Ministre a levé la dernière des restrictions de vol imposées dans l'espace aérien canadien le 11 septembre 2001, soit celle s'appliquant aux vols cargo.

Le Ministre a insisté sur le fait que le retour à la normale des opérations de vol au Canada allait se faire de façon progressive et que cela était particulièrement vrai des vols transfrontaliers vers les États-Unis alors que certains aéroports demeuraient fermés.

le dimanche 16 septembre

Le dernier des 226 vols déroutés vers les aéroports canadiens a été autorisé à se rendre à sa destination finale.

le lundi 17 septembre

Le ministre Collenette a annoncé que les portes des postes de pilotage devaient être verrouillées sur tous les vols passagers, tant nationaux qu'internationaux, des transporteurs aériens canadiens, et ce pour toute la durée des vols. Transports Canada travaille aussi avec la Federal Aviation Administration des États-Unis et d'autres administrations à améliorer les aspects de sûreté de la conception des postes de pilotage, en particulier des portes y donnant accès.

le samedi 22 septembre

Le ministre Collenette a annoncé que le gouvernement du Canada offrirait aux exploitants de services essentiels à l'aviation au Canada une indemnité de 90 jours pour les responsabilités de tierces parties en cas de guerre ou de terrorisme pour contribuer à assurer le maintien de services ininterrompus à l'aviation. Cette mesure a été prise en réponse à la décision des assureurs internationaux de ne plus offrir les mêmes niveaux d'assurance responsabilité contre les risques de guerre qu'ils offraient auparavant.

le mardi 25 septembre

Le ministre Collenette a annoncé que Transports Canada achèterait quantité de nouveaux systèmes perfectionnés de détection des explosifs (SDE) devant être utilisés aux aéroports prioritaires du Canada. Ces nouveaux systèmes s'ajouteront aux systèmes de détection d'explosifs déjà en place aux aéroports canadiens.

Source: http://www.tc.gc.ca/releases/nat/01_h125f.htm

Les porte-parole de l'industrie ont en outre soutenu que les indemnités accordées par le gouvernement à chaque transporteur doivent tenir compte de facteurs tels que :

Les transporteurs au Canada ne fonctionnent pas dans un marché homogène. Pour vous donner quelques exemples, Air Transat s'adresse aux voyageurs d'agrément. Il fonctionne uniquement sur le marché des voyages d'agrément et la plupart de ses vols sont des vols nolisés, plutôt que des vols réguliers. Il est de notoriété publique que ce transporteur subit actuellement des pressions importantes sur ses liquidités.

WestJet, par contre, un transporteur qui offre des vols secs intérieurs à rabais et presque uniquement sur courte distance, s'en tire raisonnablement bien dans une conjoncture très difficile. Son bilan est solide et il exploite un créneau loin d'être aussi compétitif que certains autres marchés où se trouvent les autres transporteurs.

First Air est un autre exemple de transporteur aérien qui résiste bien à la tempête. C'est un transporteur régional, principalement dans le Nord, et il offre un bon mélange de services cargo et de passagers, dans une structure de coûts relativement bas. Il s'en tire assez bien.

Air Canada, par contre, ... subit des pressions de la demande très importantes. La moitié de ses activités se concentrait sur le marché transfrontalier et international et ce marché ne se remettra pas de sitôt. Air Canada a effectué des réductions importantes et tente très énergiquement de réduire ses besoins de trésorerie. [Cliff Mackay, Association du transport aérien du Canada, 47:9:25]

Transports Canada est arrivé à une somme de 160 millions de dollars d'indemnisation, après avoir examiné les renseignements financiers fournis par les principaux transporteurs aériens du Canada, et les résultats d'un sondage effectué par l'Association du transport aérien du Canada. Ces travaux ont évalué à environ 150 millions de dollars les pertes pour l'industrie attribuables à la fermeture de l'espace aérien canadien. Le programme du gouvernement prévoit également les coûts de l'administration des indemnisations et ouvre la porte à des demandes d'indemnisation plus élevées lorsque tous les coûts auront été comptabilisés.

En ce qui concerne la demande faite par Air Canada que le gouvernement garantisse ses emprunts, le Comité est d'accord avec le conseil que le gouvernement résiste à la tentation de sauver des sociétés aériennes dont les problèmes sont plus structurels que reliés au 11 septembre.

Il peut peut-être y avoir quelques mesures de secours ciblées, mais certains veulent profiter du 11 septembre. Il y avait des problèmes avant le 11 septembre. Si de nouvelles exigences sont imposées aux transporteurs aériens, par exemple, de nouvelles mesures de sécurité, alors d'accord, mais pour ce qui est du sauvetage, c'est non. [Catherine Swift, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, 45:16:35]

Mais, pour l'instant, le Comité n'est pas certain que l'indemnisation d'un peu plus de 100 millions de dollars offerte par le gouvernement à Air Canada, ainsi que les deux récentes décisions du ministre des Transports qui influent directement sur les activités du transporteur, suffisent. Ces deux décisions sont l'élimination des restrictions relatives au capital, qui empêchent un actionnaire de posséder plus de 10 p. 100 du capital-actions de l'entreprise, et l'annulation des obligations de l'entreprise relatives aux mises à pied découlant de la prise de contrôle de Canadien International. Il n'est pas facile de faire la distinction entre les problèmes structurels et ceux qui découlent du 11 septembre. De plus, même si l'industrie a été grandement déréglementée il y a plus d'une décennie (autrement dit, les restrictions relatives à la propriété canadienne s'appliquent encore) et que le gouvernement veut que la solution à ces problèmes vienne du secteur privé, une garantie de prêts ne devrait pas être écartée du revers de la main. D'ailleurs, il serait peut-être dans l'intérêt public à long terme d'offrir une telle solution à court terme. C'est peut-être tout ce qu'il faut pour assurer la viabilité d'un transporteur aérien national appartenant aux Canadiens. Par conséquent, le Comité recommande :

9. Que le gouvernement du Canada fasse une étude poussée de la viabilité du secteur du transport aérien au Canada.

Compte tenu des pertes subies par les agences de voyage, comme nous l'avons décrit dans le chapitre précédent, les représentants de l'industrie ont demandé que le gouvernement établisse un fonds de 20 millions de dollars qui pourrait servir à indemniser les agences, en fonction de leur chiffre d'affaires pendant la même semaine l'an dernier. Ils ont insisté qu'il ne s'agirait pas d'une aide ni d'une mesure de sauvetage. « Ce serait une indemnisation pour nos clients dont les vols ont été déroutés et qui se sont retrouvés dans

des endroits inconnus, et pour nous, qui nous sommes efforcés de les ramener à la maison » [Randall Williams, Association canadienne des agents de voyages, 46:15:55].

Le ministre des Transports n'a pas encore pris de décision.

Le Plan antiterroriste du Canada

Le gouvernement of Canada a adopté presque immédiatement après le 11 septembre son nouveau Plan antiterroriste, qui vise quatre objectifs :

- Empêcher les terroristes d'entrer au Canada et protéger les Canadiens et les Canadiennes contre les actes de terrorisme;
- Fournir des outils permettant d'identifier, de poursuivre en justice, de condamner et de punir les terroristes;
- Empêcher que la frontière entre le Canada et les États-Unis ne soit prise en otage par les terroristes, ce qui aurait des répercussions sur l'économie du Canada; et
- Collaborer avec la communauté internationale pour traduire les terroristes en justice et aborder les causes profondes de la haine qui les anime.

Ce plan a obtenu un appui législatif grâce au dépôt à la Chambre des communes du projet de loi C-36, Loi modifiant le *Code criminel*, la *Loi sur les secrets officiels*, la *Loi sur la preuve au Canada*, la *Loi sur le recyclage des produits de la criminalité* et d'autres lois, et édictant des mesures à l'égard de l'enregistrement des organismes de bienfaisance, en vue de combattre le terrorisme. Le gouvernement du Canada a ensuite annoncé de nouvelles initiatives :

- 10 millions de dollars de financement supplémentaire à la GRC pour accroître la sécurité dans les aéroports;
- 45 millions de dollars supplémentaires pour favoriser l'intégration des activités policières, améliorer la technologie, accroître les services de protection et renforcer l'échange d'information avec d'autres ministères ainsi qu'avec les organismes internationaux et nationaux d'application de la loi; et
- 9 millions de dollars par année pour une dotation supplémentaire dans les domaines prioritaires.

Ensemble, ces nouvelles mesures de financement aideront les agences de sécurité à identifier et à retracer les terroristes qui pourraient déjà se trouver au Canada et à empêcher des terroristes d'entrer au pays.

La politique monétaire

Le chapitre 1 a décrit deux importantes répercussions économiques des attaques terroristes : la destruction ou la perte de capital, matériel et humain; et la baisse de la confiance des consommateurs et des investisseurs découlant de l'incertitude concernant les activités terroristes et militaires futures. En termes économiques, la première répercussion pose un problème pour l'offre, tandis que la seconde pose un problème pour la demande. La destruction du capital, comme l'ont fait l'ouragan Andrew en 1992 ou la crise du pétrole de l'OPEP en 1973, exerce des pressions à la hausse sur les prix, mais une perte de confiance des consommateurs exerce une influence contraire sur les prix. Parce que cette dernière conséquence est beaucoup plus importante que la première dans le cas présent, on ne craint pas de hausse de l'inflation, à court terme tout au moins. Les deux problèmes laissent cependant entrevoir clairement une activité économique déprimée, qui rendra le ralentissement en cours beaucoup plus profond et prolongé qu'il ne l'aurait été autrement.

Dans des moments comme ceux-là, il faut accroître les liquidités financières en abaissant les taux d'intérêt; une stimulation économique positive est tout à fait de mise. La Banque du Canada a immédiatement compris cette situation et elle est intervenue rapidement (avant le 17 septembre), tout comme la Réserve fédérale des États-Unis, en abaissant son *taux directeur* clé sur les dépôts des banques à charte de 1.5 point de pourcentage, pour le ramener à 3.5 p. 100². Comme l'a expliqué la Banque du Canada :

Les tragiques actes de terrorisme perpétrés contre les États-Unis le 11 septembre risquent de miner considérablement la confiance des ménages et des entreprises dans ce pays, au Canada et ailleurs dans le monde. En conséquence, la Banque a décidé aujourd'hui de réduire son taux directeur [d'un demi-point de pourcentage, pour le ramener à 3.5 p. 100] afin de consolider la confiance et de fournir un soutien accru à la croissance de l'économie canadienne. La décision de la Banque d'intervenir en dehors de son calendrier normal d'annonces reflète la nécessité d'agir promptement afin de contrecarrer les effets potentiels sur la confiance par suite des événements exceptionnels qui se sont produits aux États-Unis. [Banque du Canada, Communiqué, 17 septembre 2001]

La Réserve fédérale et la Banque du Canada ont continué cet assouplissement de la politique monétaire, de sorte que, depuis le 1^{er} novembre, le *taux directeur* du Canada se situe à 2,75 p. 100, soit son taux le plus bas depuis plus de quatre décennies.

Les représentants des petites entreprises espèrent que les banques à charte feront profiter les petites entreprises et les consommateurs de ces conditions de crédit favorables :

² Le taux cible du financement à un jour est le *taux directeur* de la Banque du Canada. C'est celui qu'il convient d'utiliser pour établir des comparaisons, sur le plan international, avec d'autres taux comme le taux des fonds fédéraux aux États-Unis et le taux des prises en pension à deux semaines au Royaume-Uni. La cible pour le taux du financement à un jour correspond au point médian d'une fourchette opérationnelle de 50 points de base. Le *taux d'escompte* s'établit à la limite supérieure de cette fourchette.

L'une des choses qui nous inquiètent, après le 11 septembre, c'est un resserrement ou une forte contraction du crédit. C'est le pire qui pourrait arriver actuellement. Nous considérons que ce qui est arrivé ressemble à la tempête de verglas. Nous avons écrit aux banques et à Revenu Canada de ne pas nuire aux liquidités, de ne pas les resserrer actuellement. S'il y a un problème de liquidités, ou si les gens ont du mal à traverser la frontière, ... ou s'ils sont des commerçants ou des fabricants et que certains de leurs versements sont en retard, donnez-leur une chance ... [Garth Whyte, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, 45:16:00]

Le Comité a bon espoir que la stratégie de la Banque du Canada — abaisser les taux d'intérêt débiteurs — parviendra à stimuler l'économie et que ces taux plus avantageux profiteront aux consommateurs, aux petites entreprises et aux grandes sociétés. Il déplore toutefois que les taux d'intérêt des cartes de crédit ne suivent pas les taux privilégiés des banques à charte. Il fera un examen plus poussé de ces questions lorsqu'il reprendra ses échanges périodiques avec les banques à charte canadiennes au sujet des modalités de crédit qu'elles consentent aux petites et moyennes entreprises et de leurs pratiques commerciales.

Le Comité fait cependant une mise en garde au sujet des limites de la politique monétaire. Dans la conduite ordinaire de la politique monétaire, le choix du moment où les autorités interviennent est important. Le décalage entre une baisse des taux d'intérêt et la stimulation économique positive qu'elle entraîne est habituellement de six à neuf mois. Donc, les mesures prises par la Banque du Canada depuis septembre ne se feront pas vraiment sentir avant le deuxième trimestre de 2002, au plus tôt. La Banque du Canada avait cependant abaissé ses taux d'intérêt, de 2.5 points de pourcentage, entre janvier et septembre 2001 afin de stimuler les dépenses. Les perspectives d'une reprise économique au début de 2002 sont donc bonnes, en supposant que les consommateurs se remettront à dépenser et que les possibilités d'investissement du secteur des affaires seront assez saines pour justifier une hausse de l'endettement des sociétés.

Le budget fédéral

Le ministre des Finances a décidé de déposer le budget fédéral en décembre 2001 plutôt qu'en février, comme il le fait d'habitude, afin de donner une suite budgétaire immédiate à la tragédie du 11 septembre 2001. Un deuxième avantage d'un budget précoce — probablement sa contribution la plus importante compte tenu de ces événements tragiques — serait de renforcer et de rétablir immédiatement la confiance des consommateurs et des investisseurs au Canada.

CHAPITRE 4 : LA PLANIFICATION BUDGÉTAIRE : LES PRIORITÉS EN MATIÈRE DE DÉPENSES, LA FISCALITÉ ET L'ÉQUILIBRE BUDGÉTAIRE

Le contexte économique du budget de décembre 2001

Au lendemain des tragiques événements du 11 septembre et en cette période de repli de l'économie qui menace de déboucher sur une récession, il est difficile de croire qu'il y a à peine un an, lorsque le dernier budget fédéral a été établi, l'économie fonctionnait à plein régime et rien ne semblait vouloir l'arrêter, la voie devant étant complètement libre. À ce moment-là, presque personne, y compris le ministère des Finances, ne prévoyait un ralentissement. Et rares sont les décisionnaires qui auraient pu savoir en consultant leur écran radar que des attentats terroristes contre le continent nord-américain étaient imminents. Prenons la *Mise à jour économique* du 17 mai 2001 du ministère des Finances. Elle faisait état du ralentissement de l'économie américaine (tout en s'attendant à un « atterrissage en douceur ») qui aurait une incidence retardatrice sur l'économie canadienne, mais ajoutait que « certains développements ont aidé à atténuer le ralentissement ». Le ministre des Finances prévoyait alors un excédent budgétaire de 7,2 milliards de dollars en 2001-2002 et de 7,6 milliards de dollars en 2002-2003. Puis, le ministre des Finances rassurait la population canadienne en affirmant que :

Manifestement, au lendemain des événements du 11 septembre, tous les gouvernements du monde, et certainement le gouvernement du Canada, ont dû s'accorder un temps d'arrêt pour réfléchir à leurs priorités à moyen et à long terme, mais surtout à court terme. D'abord et avant tout, tous les gouvernements doivent veiller à la sécurité de nos citoyens et veiller également à la sécurité de nos frontières. [L'honorable Brian Tobin, ministre de l'Industrie, 44:8:35]

J'encouragerais le gouvernement à considérer comme mesure concrète prioritaire... d'instaurer la confiance chez les consommateurs, chez les investisseurs et chez les entreprises et de veiller à ce que nous ayons une frontière sûre et favorable au commerce. [Jayson Myers, Manufacturiers et Exportateurs du Canada, 45:15:40]

Les chiffres précédents proviennent de la moyenne de la fourchette totale des prévisions du secteur privé. Permettez-moi d'utiliser la moyenne des perspectives les plus pessimistes du secteur privé. Même là, avec un taux de croissance de 1,8 p. 100 pour 2001 et de 2,9 p. 100 pour 2002, l'impact net se traduirait par un excédent budgétaire corrigé de 6,2 milliards de dollars cette année et de 5,1 milliards l'an prochain. En d'autres mots,... malgré le ralentissement économique... les réductions d'impôt de 100 milliards de dollars sont protégées. Qui plus est, nous ne connaissons pas de retour aux déficits. [Ministère des Finances du Canada, Mise à jour économique, 17 mai 2001, p. 10]

De toute évidence, la route vers la prospérité pour le Canada est devenue à la fois sinieuse et cahoteuse. Les facteurs économiques fondamentaux qui étaient solides il y a un an se sont affaiblis et une récession pourrait nous guetter. En fait, Economy.com prévoit une contraction de 0,2 p. 100 (calculée sur une année) de l'économie canadienne au cours du troisième trimestre de 2001 (voir le chapitre 1) et si cela était le cas également au quatrième trimestre, l'économie canadienne entrerait dans la définition technique moderne d'une récession : une décroissance pendant deux trimestres de suite. Alors, que les prévisions révisées à la baisse laissent entrevoir ou non un déficit, il faudra faire des compromis dans le prochain budget. Le Comité va maintenant porter son attention sur ces compromis au lieu de présenter un plan budgétaire détaillé. Nous ferons plutôt des recommandations quant à l'approche à adopter.

Les priorités en matière de dépenses et la fiscalité

Si le ralentissement de l'économie canadienne n'a pas marqué le début d'une ère économique nouvelle et n'a par conséquent pas fait ressortir la nécessité d'établir de nouvelles priorités budgétaires, ce ne fut certes pas le cas des attentats terroristes du 11 septembre. À cet égard, les dirigeants d'entreprise du Canada sont presque unanimes à propos de l'objectif qui devrait constituer la première priorité du gouvernement du Canada pour le moment : la sécurité nationale. Un tel changement dans l'ordre des priorités oblige maintenant le gouvernement à remanier son budget en conséquence.

Le gouvernement canadien doit maintenant réévaluer son propre plan financier pour s'assurer de satisfaire aux priorités fondamentales en matière de sécurité nationale et internationale tout en continuant à encourager la croissance d'une économie et d'une société canadiennes fortes. [Elizabeth McDonald, Association canadienne de production de films et de télévision, 47:10:40]

Il y a une sagesse cachée dans l'idée que la sécurité et la croissance économique sont complémentaires, un objectif renforçant l'autre. La sécurité nationale est un bien public dans le sens traditionnel du terme; c'est une manifestation du capital social qui constitue lui-même un intrant essentiel dans l'économie. En fait, une sécurité accrue peut se traduire par une moins grande incertitude, ce qui favorise le commerce. L'incertitude est d'ailleurs une chose que le monde des affaires, de son propre aveu, cherche activement à éviter. Comme les deux derniers mois l'ont clairement démontré, l'insécurité créée par le terrorisme, réel ou perçu, peut avoir une incidence défavorable sur l'économie en raison

d'une perte de la confiance des consommateurs et des investisseurs et elle peut aussi plonger de puissantes économies, comme celles des États-Unis et du Canada, dans un état d'extrême nervosité si rien n'est fait pour la contrer.

Forts de cette connaissance, un certain nombre de chefs d'entreprise ont maintenu catégoriquement que le gouvernement du Canada devrait pousser en avant son nouveau programme de sécurité nationale. Ils ont même proposé des moyens d'action particuliers en faveur de cet objectif.

La grande priorité est que le périmètre de sécurité nord-américain contre le terrorisme englobe le Canada. Cela est impératif, non pas dans l'intérêt d'un autre pays, mais pour notre propre bénéfice. Je veux que le Canada soit l'endroit le plus sûr en Amérique du Nord. L'avantage secondaire d'un tel état de choses est que les autres habitants d'Amérique du Nord seront également en sécurité. Deuxièmement, le Canada doit appliquer de meilleures mesures de contrôle le long de notre périmètre. Nos mesures de contrôle doivent être les meilleures. Personne ne doit pouvoir nous accuser de ne pas appliquer les normes les plus strictes dans ce domaine. Il doit être évident que le système de contrôle canadien est aussi bon ou même meilleur que n'importe quel autre et qu'on peut donc lui faire confiance. [Gerald Fedchun, Association des fabricants de pièces d'automobiles du Canada, 44:10:30]

Il est évident que le nouveau plan antiterrorisme du gouvernement fédéral et l'indemnisation de certains groupes mis à mal dans la foulée des attentats terroristes du 11 septembre coûteront cher au Trésor et feront un trou dans l'excédent actuel du gouvernement, à moins qu'il ne s'agisse d'un déficit si l'économie se détériore plus qu'on le croyait. Un déficit n'est certainement plus hors de question aujourd'hui.

Nous nous attendons surtout à ce que les dépenses essentielles actuelles grugent la plus grande partie sinon la totalité de l'excédent de l'exercice en cours. Si elles ne sont pas compensées par des réductions des dépenses moins essentielles, il se pourrait qu'elles plongent le gouvernement dans un déficit au cours du prochain exercice. Le gouvernement pourrait ne pas être capable d'éviter le déficit pendant un an ou deux, peu importe ce qu'il fait. [Thomas d'Aquino, Conseil canadien des chefs d'entreprises, 47:10:40]

Même si la sécurité nationale et la croissance économique sont complémentaires à plus long terme, ces objectifs peuvent se substituer l'un à l'autre ou à tout le moins se faire concurrence pour le financement, dans le budget. L'industrie canadienne de la construction a donné l'exemple des investissements dans l'infrastructure ayant de toute évidence pour objet d'améliorer la productivité :

Souvent, la première chose qui saute lorsque les gouvernements éprouvent des difficultés financières ou subissent des pressions, ce sont les investissements de capitaux, les investissements dans les routes, les installations d'assainissement, les réseaux de distribution d'eau. Il y a bien des raisons pour lesquelles c'est souvent le cas et c'est probablement parce que ces investissements ne semblent parfois rien rapporter avant 20 ou 25 ans, ce qui est très long, et nous craignons que les événements du 11 septembre détournent l'attention de certains

gouvernements au Canada d'un problème qui risque d'avoir de très très graves conséquences, et c'est le déficit de notre infrastructure. [Michael Atkinson, Association canadienne de la construction, 46:16:55]

Toutefois, les compromis budgétaires à court terme entre la sécurité nationale et les investissements axés sur l'amélioration de la productivité seront moins douloureux grâce à une saine planification financière, comme l'ont indiqué un certain nombre de chefs d'entreprise.

La Chambre demeure convaincue que les priorités du gouvernement en matière de dépenses doivent inclure les secteurs qui peuvent avoir une incidence directe sur notre compétitivité comme nation. Le gouvernement devrait continuer à mettre l'accent sur les ressources investies dans la sécurité de même que dans l'aménagement et le maintien de l'infrastructure essentielle. Tout tend à montrer aussi que des investissements fructueux tant dans le capital physique, par exemple la machinerie et l'équipement, que dans le capital humain, par exemple l'éducation et la formation, de même que dans la recherche de base et le développement jouent un rôle dans l'augmentation de la productivité et de la croissance économique globale. Notre mémoire renferme plus de détails au sujet de la recommandation de la Chambre de contrôler les dépenses au moyen de l'imposition d'un plafond annuel et d'une réduction du financement des programmes à plus faible priorité. [Michael N. Murphy, Chambre de commerce du Canada, 45:15:25]

Cette opinion a trouvé un écho chez d'autres chefs d'entreprise dont un a également suggéré une réforme des régimes fédéraux d'imposition et de réglementation en vue d'améliorer la compétitivité des industries canadiennes :

Ce n'est pas le moment de se lancer dans d'importants nouveaux programmes de dépenses. C'est le moment de réfléchir à la façon dont nous pouvons utiliser plus efficacement les ressources existantes. C'est le moment d'examiner des moyens de remanier la structure fiscale du Canada afin que notre fardeau fiscal soit plus concurrentiel sans réduire les revenus et c'est le moment aussi de mettre l'accent sur les questions réglementaires qui peuvent avoir un grand impact sur la croissance sans qu'il soit nécessaire d'engager de nouvelles dépenses. [Thomas d'Aquino, Conseil canadien des chefs d'entreprises, 47:10:40]

Les représentants de l'industrie sont cependant restés fermement favorables aux réductions d'impôt prévues pour les cinq prochaines années. En fait, certains ont donné à entendre qu'il y aurait peut-être moyen de les élargir à un plus grand nombre de secteurs de l'économie à plus long terme.

Nous pensons aussi que le gouvernement devrait continuer à concentrer son attention sur la réalisation du programme de réductions d'impôt de 100 milliards de dollars annoncé dans l'énoncé économique d'octobre 2000. Nous croyons que ces réductions d'impôt devraient être étendues aux secteurs des ressources. [Gordon Peeling, Association minière du Canada, 45:17:05]

Et

Nous croyons également qu'il est important que le gouvernement canadien réduise le fardeau fiscal des particuliers et des sociétés et qu'il mise sur les réalisations des dernières années. Une telle approche doit faire partie d'une stratégie à long terme pour conserver le talent et le capital au Canada. Nous partageons l'opinion d'autres membres de la communauté économique canadienne selon laquelle le gouvernement doit faire preuve de prudence dans le cadre de ses politiques financières. [Chris Van Houtte, Association de l'aluminium du Canada, 46:16:45]

Pour ces raisons, le Comité recommande :

- 10. Que le ministre des Finances confirme dans son prochain énoncé budgétaire que la sécurité nationale et le commerce frontalier constituent la priorité première du gouvernement du Canada pour le moment et qu'il appuie cet engagement à l'aide des initiatives qui s'imposent en matière de dépenses.**

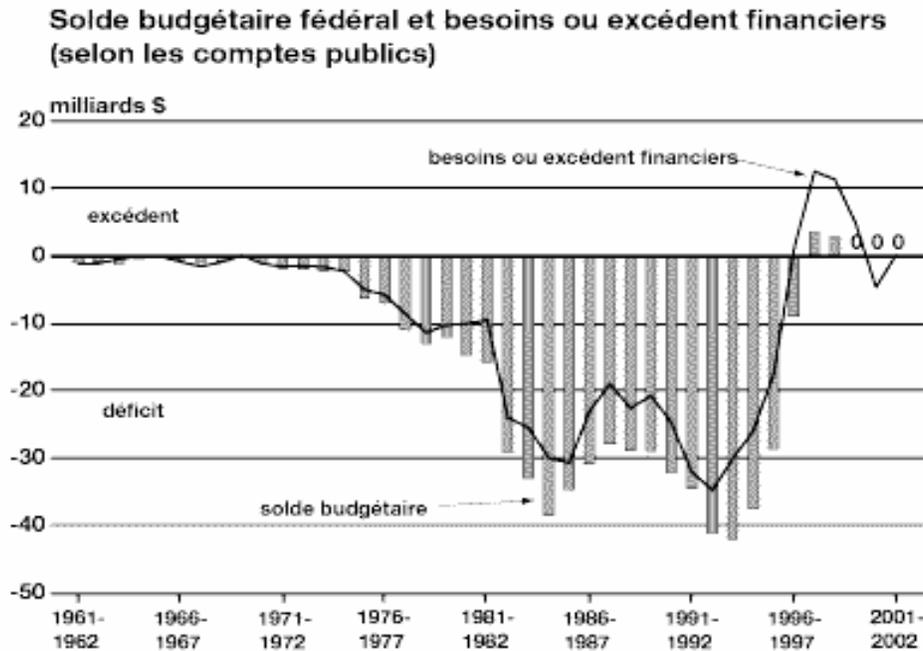
Et

- 11. Que le ministre des Finances confirme dans son prochain énoncé budgétaire l'engagement du gouvernement du Canada à respecter le programme quinquennal de réductions d'impôt prévu dans le budget 2000.**

La politique budgétaire et la gestion de la dette

L'examen des questions d'imposition et des priorités du gouvernement en matière de dépenses est devenu un rituel d'hiver au Canada. Depuis quelques années, en février (sauf l'année dernière), le ministre des Finances donne un aperçu des recettes et dépenses prévues du gouvernement — les projections financières — et il indique s'il y aura excédent ou déficit. Cet énoncé inclut une vue d'ensemble des prévisions économiques et financières du gouvernement et définit également la politique financière pour la période à venir. Un élément essentiel de ce processus de planification est que des ajustements peuvent être apportés aux priorités du gouvernement en matière de dépenses et d'imposition à la lumière des tendances à long terme. Par conséquent, une perspective à long terme peut avoir une incidence sur les tendances à dévier brusquement du parcours financier prévu.

Graphique 4.1



Source : Finances Canada, *Plan budgétaire de 2000*, 28 février 2000, p. 48.

Les deux graphiques que nous présentons sont tirés de l'énoncé budgétaire de l'an dernier. Il s'agit d'une représentation graphique de la voie choisie par les gouvernements passés et actuel en matière de gestion des finances et de la dette. Nous pouvons voir au graphique 4.1 qu'après la période de lourds déficits qui a caractérisé les années 1970 et 1980 et le début des années 1990, le gouvernement a retrouvé un équilibre budgétaire. Cette grande amélioration met en évidence le bien-fondé de la stratégie financière du gouvernement qui a consisté à appliquer des plans budgétaires à horizon mobile de deux ans appuyés par une réserve pour éventualités, et elle crédibilise grandement l'engagement du ministre des Finances selon lequel :

*Le gouvernement ne prendra pas le risque de retomber en situation déficitaire. Les fruits de l'assainissement des finances publiques — une croissance économique soutenue, un plus grand nombre d'emplois et des revenus plus élevés pour les Canadiens — ne seront pas mis en péril. [Finances Canada, *Plan budgétaire de 2000*, 28 février 2000, p. 48]*

La voie financière choisie n'a pas seulement la préférence du gouvernement actuel; elle recueille un immense appui dans la collectivité des entreprises, grandes et petites.

La Chambre a fait une série de propositions particulières relatives à l'impôt, à la gestion de la dette et aux dépenses des programmes... Elles sont toutes très importantes... si les conditions financières le permettent. Le thème sous-jacent de ce principe, sur lequel nos propositions sont fondées, est une reconnaissance des

très lourds sacrifices que tous les Canadiens se sont imposés au cours des dernières années pour que le pays n'ait plus à financer l'économie par le déficit au palier fédéral. Cette réalisation est beaucoup trop importante pour qu'on y renonce et les membres de la Chambre de commerce exhortent le gouvernement à éviter de revenir à un financement déficitaire. Nous croyons que ce sera possible si nous établissons des priorités pour le pays et gardons le cap sur la prospérité du Canada dans son ensemble. [Michael N. Murphy, Chambre de commerce du Canada, 45:15:25]

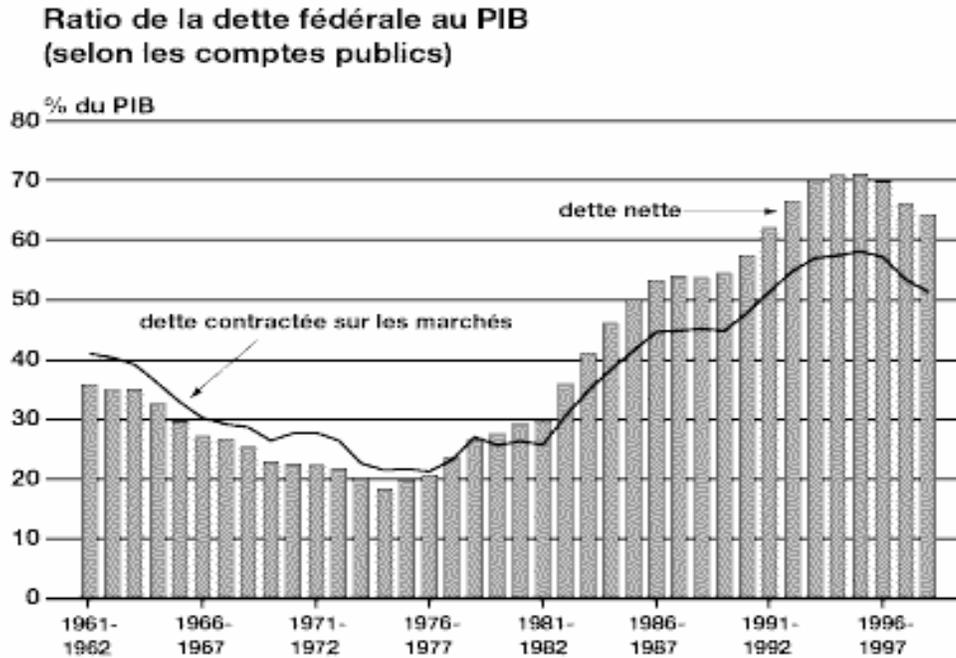
Et

Il faut poursuivre dans la même voie... Pour le moment, la chose la plus importante à faire dans la conjoncture économique actuelle, c'est de maintenir la confiance des entreprises et des consommateurs au niveau le plus élevé possible. Tous les Canadiens ont fait de nombreux sacrifices pour venir à bout du déficit et commencer à réduire la dette. Si nous nous trouvions à nouveau dans une situation déficitaire... cela n'aiderait en rien à maintenir la confiance des Canadiens en général et non seulement du monde des affaires. [Catherine Swift, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, 45:15:50]

L'engagement de ne pas accuser de déficit budgétaire, comme c'est le cas actuellement, permet de rembourser la dette. En fait, la dette publique du Canada a été réduite de 35,8 milliards de dollars (17,1 milliards au cours du dernier exercice financier seulement), et elle est passée de son sommet de 583,2 milliards de dollars en 1996-1997 à 547,4 milliards de dollars en 2000-2001³. Ce remboursement de la dette représente des économies permanentes de 2,5 milliards de dollars par année au titre des intérêts sur le service de la dette. De plus, le ratio de la dette au produit intérieur brut (PIB) a été de 51,8 p. 100 en 2000-2001, en baisse par rapport au taux de 70,7 p. 100 atteint en 1995-1996, un sommet de l'après-guerre (voir le graphique 4.2).

³ <http://www.fin.gc.ca/news01/01-078f.html>

Graphique 4.2



Source : Finances Canada, *Plan budgétaire de 2000*, 28 février 2000, p. 51.

Ces progrès au chapitre de la gestion de la dette ont également reçu un bon accueil dans le milieu des affaires : « Nous sommes très heureux que le gouvernement ait réussi à réduire la dette, nous l'appuyons et nous croyons en fait que cela devrait demeurer prioritaire pour lui à l'avenir. » [Gordon Peeling, Association minière du Canada, 45:17:05]. La réduction de la dette demeure populaire, même dans les difficiles circonstances actuelles.

Le gouvernement doit renforcer le plan pour la réduction de la dette en précisant les objectifs et en s'engageant encore plus à y affecter des fonds lorsqu'il y a des surplus. Il doit limiter les dépenses aux secteurs de la plus haute priorité publique, surtout ceux qui renforcent l'économie et améliorent la compétitivité internationale à long terme du Canada. Bien sûr, nous sommes conscients que la sécurité et la défense sont des facteurs dont il faut tenir compte. [Gordon Peeling, Association minière du Canada, 45:17:05]

Le Comité est convaincu que la voie financière dans laquelle le gouvernement s'est engagé lui a assuré une plus grande souplesse et une plus grande marge de manœuvre pour composer avec les chocs inattendus pour l'économie, comme les attentats terroristes du 11 septembre. Par conséquent, le Comité recommande :

- 12. Que le gouvernement du Canada poursuive une stratégie financière consistant à établir des plans budgétaires à horizon mobile de deux ans, appuyés par une réserve pour éventualités, à**

l'aide d'hypothèses économiques prudentes pour produire un budget fédéral qui ne risque pas d'être à nouveau déficitaire.

Et

- 13. Que le gouvernement du Canada continue à réduire sa dette d'un montant qui ne soit pas inférieur aux fonds disponibles dans la réserve pour éventualités à la fin de chaque année financière.**

La stabilisation économique et la politique budgétaire

Maintenant que le Comité a défini ce que devraient être à son avis les priorités du gouvernement en matière de dépenses et d'imposition et qu'il a en outre recommandé que nous maintenions le cap actuel sur l'équilibre budgétaire et la réduction de la dette au cours des deux prochaines années, nous devons examiner les mesures financières qu'il faudra prendre si les plans établis s'en vont à vau-l'eau. Par exemple, si les hypothèses économiques sur lesquelles repose le plan budgétaire ne se matérialisent pas ou, plus succinctement, si nos facteurs économiques fondamentaux s'affaiblissent encore plus que prévu. Un autre exemple serait celui de nouveaux chocs externes, comme celui du 11 septembre, qui nécessiteraient des dépenses plus élevées que prévu au chapitre de la sécurité nationale. Il n'y a que trois choix dans ces circonstances : 1) augmenter les dépenses du gouvernement pour contrebalancer la diminution des dépenses du secteur privé; 2) maintenir le cap comme prévu jusqu'à la fin du ralentissement économique ou 3) prendre des mesures correctrices immédiates en réduisant les dépenses budgétisées pour des postes à faible priorité.

Certains représentants des entreprises ont soutenu que toute mesure de relance budgétaire autre que celles qui sont déjà prévues serait superflue ou risquerait de nuire à la crédibilité du plan du ministre des Finances, ce qui pourrait miner encore plus la confiance des consommateurs et des investisseurs.

Ces dernières semaines, certains ont également réclamé d'importantes mesures de relance budgétaire. Au mieux, nous croyons qu'elles iraient à l'encontre du but recherché et, au pire, qu'elles seraient désastreuses. Premièrement, les consommateurs bénéficient déjà des importantes réductions d'impôt annoncées par le ministre des Finances Paul Martin l'année dernière. Deuxièmement, l'expérience américaine des remboursements d'impôt donne à entendre que dans la conjoncture actuelle la plus grande partie de l'argent serait épargnée au lieu d'être dépensée. Troisièmement, les nouvelles dépenses liées à la sécurité que le gouvernement doit engager auront en elles-mêmes un effet global de relance. [Thomas d'Aquino, Conseil canadien des chefs d'entreprises, 47:10:40]

Beaucoup de représentants de l'industrie croient que la politique monétaire actuelle du Canada et des États-Unis, conjuguée aux réductions d'impôt prévues aux États-Unis et à une augmentation des dépenses publiques, devrait suffire pour le moment à stimuler l'économie.

Du côté de l'impôt, les encouragements fiscaux accordés plus tôt cette année, aux paliers fédéral et provinciaux, continueront de faire leur chemin dans l'économie. Le gouvernement augmentera bientôt ses dépenses au chapitre de la sécurité et de la défense. Au sud de notre frontière, les stimulants attribuables à l'augmentation des dépenses du gouvernement américain aiguillonneront aussi la croissance économique, y compris ici au Canada. Donc, tout est en place pour une relance de l'économie au Canada, dès le printemps ou l'été prochain. Nous nous attendons à une croissance moyenne d'environ 1,5 p. 100 en 2002, presque identique au taux de croissance prévu pour l'année en cours.

Le moment serait mal choisi pour ajouter à ces initiatives monétaires et financières... des mesures de relance budgétaire. Des initiatives aussi importantes du gouvernement en matière de dépenses ne sont pas nécessaires pour le moment et pourraient en fait aller à l'encontre du but recherché. [Michael N. Murphy, Chambre de commerce du Canada, 45:15:25]

Le Comité est d'accord et recommande :

- 14. Que le gouvernement du Canada impose des limites de dépenses et, au besoin, réduise les dépenses à faible priorité dans le plan budgétaire si les facteurs économiques fondamentaux s'affaiblissent au-delà des attentes ou si de nouveaux chocs exigent des dépenses plus lourdes que prévu en matière de sécurité nationale et commencent à menacer l'équilibre budgétaire souhaité.**

CHAPITRE 5 : LE PLAN D'ACTION POUR L'INNOVATION

Le plan d'action pour l'innovation du gouvernement du Canada

L'une des plus grandes priorités du gouvernement au cours des sept dernières années a été la promotion de la transition à une économie de l'innovation et du savoir. Les deux derniers discours du Trône en particulier ont mis en lumière ce qu'on appelle « le plan d'action pour l'innovation » du gouvernement. Dans sa réponse au discours du Trône de 2001, le premier ministre Chrétien a défini le plan d'action du gouvernement pour faire du Canada l'une des économies les plus avant-gardistes au monde. Le gouvernement a insisté sur le fait qu'un des éléments clés pour y parvenir, c'est de hisser notre effort par habitant en recherche et développement (R-D) au rang des cinq premiers pays du monde (le Canada occupe actuellement la 15^e place dans l'échelle de l'OCDE, qui mesure les dépenses en R-D en pourcentage du PIB).

Le plan d'innovation que le gouvernement a énoncé dans sa réponse au discours du Trône comporte cinq volets visant à :

1. Doubler à tout le moins les fonds que le gouvernement fédéral consacre déjà à la R-D d'ici 2010. Le gouvernement affectera davantage de fonds aux conseils subventionnaires, à Génome Canada, aux Instituts de recherche en santé du Canada de même qu'aux laboratoires et établissements du gouvernement;
2. Travailler avec les milieux universitaires en vue d'aider nos universités, afin qu'elles aient les ressources nécessaires pour profiter pleinement des activités de recherche parrainées par le gouvernement fédéral;

J'encouragerais fortement le gouvernement à adopter un plan d'action stratégique ouvert sur l'avenir qui continue à être axé sur l'innovation et les compétences. Les priorités et le calendrier d'exécution de ce plan d'action doivent cependant être adaptés à la conjoncture... [Thomas d'Aquino, Conseil canadien des chefs d'entreprises, 47:10:45]

Pour ce qui est du financement... le gouvernement peut en fait économiser en procédant projet par projet, surtout dans le Nord où il serait possible d'utiliser les services médicaux en ligne pour les diagnostics et de réduire les coûts... pour la prestation des soins de santé... à l'aide d'un système de communications à large bande ... [Linda Oliver, Association canadienne de la technologie de l'information, 47:12:00]

3. Accélérer la capacité du Canada de mettre en marché les découvertes et d'offrir ainsi de nouveaux produits et services;
4. Poursuivre une stratégie globale en matière de sciences et de technologie canadienne, une stratégie qui favorise une collaboration accrue à la recherche internationale; et
5. Travailler avec le secteur privé pour identifier les meilleurs moyens de rendre accessibles les services Internet à large bande dans toutes les collectivités du Canada d'ici 2004.

En plus de mettre l'accent sur l'innovation, le gouvernement a insisté sur le fait que le succès de la « nouvelle économie » dépend grandement des talents humains. Dans ce contexte, le gouvernement a aussi indiqué qu'il mobiliserait de plus nombreuses ressources pour s'assurer que les Canadiens possèdent la formation et les outils d'apprentissage nécessaires pour prospérer et apporter leur contribution dans une économie axée sur le savoir.

La réalisation du plan d'action pour l'innovation

Le Comité a compté parmi les plus ardents promoteurs du plan d'action pour l'innovation. Il a publié plusieurs rapports depuis 1997 sur des questions liées au financement de la R-D, à l'innovation et à la productivité et il a fait des recommandations précises au gouvernement sur les meilleurs moyens à prendre pour réaliser la transition à une économie axée sur l'innovation et le savoir.

Le gouvernement a consacré énormément de ressources à la mise en œuvre de son plan d'action pour l'innovation afin d'obtenir des résultats tangibles. Par exemple, en octobre 2000, il a mis sur pied le Groupe de travail national sur les services à large bande qui devait le conseiller sur la meilleure façon de rendre les services Internet à large bande et à haute vitesse accessibles à toutes les collectivités du Canada d'ici 2004⁴. Le groupe de travail a présenté son rapport final, *Le nouveau rêve national — réseautage du pays pour l'accès aux services à large bande*, au ministre de l'Industrie, Brian Tobin, en juin 2001. Dans son rapport, le groupe de travail a fait valoir que les communications haute vitesse à large bande serviront de fondement à l'amélioration des services comme l'apprentissage à distance et la télémédecine et assureront aux petites entreprises l'accès à des marchés plus vastes. Le groupe de travail insiste sur le fait que tous les Canadiens devraient jouir d'un accès équitable et abordable aux services à large bande et que le gouvernement devrait se préoccuper surtout des collectivités où il est peu probable que le secteur privé offre de tels services. Il a également fait observer que les collectivités des Premières nations, inuit, rurales et éloignées devraient avoir la priorité tout comme les

⁴ Le Groupe de travail a défini les communications haute vitesse à large bande comme étant une liaison grande capacité bidirectionnelle entre l'utilisateur et des fournisseurs de réseau d'accès, pouvant prendre en charge des applications vidéo interactives intégrales.

établissements publics (établissements d'enseignement, bibliothèques, centres de santé et points d'accès public).

Le gouvernement fédéral considère que la prestation de services Internet à large bande est hautement prioritaire pour l'économie de l'innovation. Les provinces et territoires sont du même avis. Les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux responsables de la recherche, des sciences et de la technologie se sont réunis le 21 septembre 2001 pour discuter des principes à adopter pour accélérer la transition vers une économie axée sur l'innovation et le savoir :

Nous avons émis une déclaration unanime... de tous les gouvernements du Canada, de chaque province, peu importe l'allégeance politique : l'accès à des services Internet haute vitesse est une des caractéristiques qui définit une économie concurrentielle moderne, et il fait partie de l'infrastructure nécessaire.
[L'honorable Brian Tobin, ministre de l'Industrie, 44:9:20]

Le gouvernement fédéral travaille de concert avec les gouvernements provinciaux et territoriaux à la réalisation de l'objectif qui consiste à faire du Canada l'un des pays les plus novateurs au monde. Il a aussi insisté sur l'importance de la contribution du secteur privé à la réalisation de ce but.

Les coûts des composantes du plan d'action pour l'innovation

La vision nationale, la stratégie de même que les coûts se rapportant au plan d'action pour l'innovation doivent faire l'objet d'un Livre blanc qui devrait être déposé plus tard au cours de l'année ou au début de l'an prochain. Les estimations de coûts pour la mise en œuvre des divers volets du plan d'action varient. Selon Statistique Canada, le gouvernement fédéral a investi 3,71 milliards de dollars dans les activités scientifiques et technologiques de R-D (tant pour les activités internes que les activités externes) au cours de l'exercice 1999-2000. Étant donné que le gouvernement s'est engagé à doubler les investissements fédéraux actuels dans la R-D d'ici 2010, ceux-ci devraient se chiffrer, à ce moment-là, à 7 milliards de dollars par année.

Pour ce qui est des services à large bande, le Groupe de travail national sur les services à large bande estime qu'il en coûterait entre 1,3 et 1,9 milliard de dollars pour assurer ces services aux collectivités qui n'y ont pas accès actuellement. Le Groupe a jugé qu'un plan plus ambitieux coûterait environ 4,5 milliards de dollars. Il a proposé que ces coûts soient partagés avec d'autres intervenants.

Les répercussions des événements du 11 septembre

Les événements du 11 septembre ont modifié les priorités à court terme du gouvernement. Il est maintenant préoccupé par l'amélioration de la sécurité aux points d'entrée et par l'adoption d'autres mesures pour contrer le terrorisme. La mise en oeuvre

de ces mesures sera coûteuse. Le gouvernement a aussi investi dans d'autres secteurs, comme les industries du transport aérien et du tourisme, qui ont été directement touchés par les événements du 11 septembre.

La sécurité accrue à la frontière entre le Canada et les États-Unis a malheureusement nui à la circulation des marchandises et des voyageurs entre les deux pays. Les délais d'attente ont eu des répercussions négatives sur les industries canadiennes. Il est désormais prioritaire pour le gouvernement de veiller à la sécurité de la frontière tout en s'assurant de la libre circulation des marchandises et des personnes :

Le maintien de l'accès au marché canadien doit être prioritaire pour tous. Notre première priorité est de continuer à faire tourner le moteur de l'économie canadienne. [L'honorable Brian Tobin, ministre de l'Industrie, 44:9:40]

Les nouvelles priorités à court terme du gouvernement auront vraisemblablement une incidence sur les dépenses relatives à d'autres programmes gouvernementaux, et le gouvernement doit décider quels sont les programmes les plus importants. Les témoins entendus par le Comité au cours des audiences à ce sujet ont fait valoir que le gouvernement ne devrait pas retomber en situation déficitaire pour financer toutes les initiatives qu'il a proposées.

Cependant, les témoins ont donné à entendre en revanche que le gouvernement ne devrait pas renoncer à ses politiques et initiatives à long terme. Notamment, de nombreux témoins ont soutenu qu'au lieu de mettre son plan d'action pour l'innovation au rancart, le gouvernement devrait peut-être en modifier l'échéancier et les priorités de manière à tenir compte de la nouvelle réalité financière :

Il est très important de ne pas perdre de vue les priorités à long terme que sont l'innovation et la compétitivité. En fait, je dirais que ces priorités sont plus importantes que jamais auparavant et je ne veux pas parler uniquement de la recherche et du développement, des compétences, de la réforme fiscale ou de la réforme de la réglementation. Il sera extrêmement important également d'encourager les entreprises à gérer leurs opérations de manière beaucoup plus novatrice non seulement pour pouvoir survivre aux quelques prochains mois, mais aussi pour prospérer à l'avenir... [Jayson Myers, Manufacturiers et Exportateurs du Canada, 45:15:40]

Dans le cas notamment de l'initiative des services à large bande, les témoins ont signalé que le plan de mise en œuvre et, par conséquent, les coûts, pouvaient être étalés sur un certain nombre d'années :

Je ne sais pas au juste comment le groupe de travail avait proposé de le mettre en œuvre, mais je sais qu'il serait possible de le faire graduellement région par région... il n'est pas nécessaire de tout faire la même année... Notre suggestion serait d'examiner le Nord d'abord, parce qu'il a de toute évidence tout à gagner, pour ce qui est des priorités du gouvernement et en matière de dépenses et de la réalisation de certains objectifs pour la prestation de services médicaux... Donc, notre recommandation serait d'y aller petit à petit, pour commencer, d'accomplir

quelque chose chaque année et de respecter l'engagement que le gouvernement a pris. [Linda Oliver, Association canadienne de la technologie de l'information, 47:12:10]

Bien que les témoins aient souscrit au principe du maintien d'un plan d'action pour l'innovation, certains d'entre eux se demandent si le gouvernement fédéral devrait investir pour que les services à large bande soient accessibles à toutes les régions du Canada :

C'est la question que nous avons posée à nos membres... les gouvernements devraient-ils payer pour l'expansion des services Internet haute vitesse?... Près des trois quarts de nos membres ne sont pas en faveur de cette initiative particulière. [Catherine Swift, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, 45:15:50]

Le Comité est très favorable au plan fédéral d'action pour l'innovation, mais croit savoir que les fonds affectés au plan et son calendrier de mise en œuvre pourraient souffrir de la priorité accrue que le gouvernement accorde à la sécurité nationale. Pour ce qui est du projet relatif aux services à large bande, le Comité admet qu'à cause des événements du 11 septembre, il sera difficile d'assurer l'accès aux services Internet haute vitesse à large bande à tous les Canadiens d'ici 2004, comme le gouvernement se proposait de le faire. Il n'en estime pas moins, toutefois, que le gouvernement devrait faire tout ce qu'il sera raisonnable de faire pour atteindre cet objectif en faisant le moins de compromis possible. Le Comité recommande donc :

- 15. Que le gouvernement du Canada travaille avec le secteur privé et les dirigeants communautaires à étendre, région par région, les services à large bande aux régions du pays qui n'y ont pas actuellement accès. Les régions où le secteur privé n'assurera probablement pas les services à large bande de sa propre initiative devraient être branchées en premier. Ainsi, le Nord et les régions rurales ne seront plus désavantagés.**

Le Comité exhorte le gouvernement à examiner les recommandations qu'il a faites dans son cinquième rapport, *Plan d'action du Canada pour l'innovation au vingt et unième siècle*, en vue d'accroître le financement de certains secteurs du cadre d'innovation qui ont immédiatement besoin de fonds. Cette injection de capitaux donnerait un coup de pouce à l'économie. Par conséquent, le Comité recommande :

- 16. Que le gouvernement du Canada examine la possibilité d'accroître le financement de certains ministères, organismes et programmes (tels le Programme d'aide à la recherche industrielle, le programme Partenariat technologique Canada, le Conseil national de recherches du Canada et l'Agence spatiale canadienne) dans la mesure décrite dans son cinquième rapport.**

CONCLUSION

Les attentats terroristes perpétrés à New York et à Washington, D.C. et l'attaque avortée qui a abouti à l'écrasement d'un avion près de Pittsburgh le 11 septembre n'ont pas été dévastateurs uniquement pour ceux qui ont perdu la vie, leur famille et des êtres chers. Ils ont été tragiques pour tous ceux qui croient en une société libre, démocratique et civile. Ils ont eu un effet destructeur au-delà des sites de leur impact, ébranlant la confiance des consommateurs et des investisseurs à l'échelle de l'Amérique du Nord et précipitant à la baisse une économie déjà faible. Les problèmes structurels dans le secteur du transport aérien et le manque persistant de ressources aux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis sur lesquels on avait fermé les yeux ont immédiatement été exposés au grand jour.

Le gouvernement doit faire de la sécurité nationale et du commerce frontalier sa première priorité dans le prochain budget. De toute évidence, il doit adopter une approche plus stratégique de la sécurité nationale, une approche davantage axée sur la coopération en Amérique du Nord, une approche qui suppose d'importants investissements dans des technologies et une infrastructure de pointe pour le contrôle douanier et d'immigration. Les mesures à long terme qu'il faudra prendre seront coûteuses, mais il sera possible d'atteindre les objectifs fixés en matière de sécurité nationale sans sacrifier les réductions d'impôt que le gouvernement se proposait d'accorder au cours des cinq prochaines années ni le « plan d'action pour l'innovation », qui doit être mis graduellement en œuvre au cours de la prochaine décennie. Grâce à la saine politique financière suivie par le gouvernement du Canada ces dernières années et à une politique monétaire crédible et opportune, les finances du Canada sont dans un assez bon état et suffisamment fortes pour résister au choc terroriste.

En cette période de crise et de confusion, l'unité d'objectif et la clarté du message sont essentielles. Les efforts du Canada doivent être vigoureux et visibles, parce que même la perception que la frontière pourrait devenir un obstacle plus grand commencera à influencer les décisions d'affaires, les décisions quant à savoir quelles usines fermer, les décisions quant à savoir où de nouvelles usines seront construites. Tout ce que nous pourrions faire d'autre pour améliorer le climat des affaires au Canada n'aura servi à rien si nous laissons le 49^e parallèle être considéré éventuellement comme un obstacle au commerce et à l'investissement. [Thomas d'Aquino, Conseil canadien des chefs d'entreprises, 47:10:45]

Je pense que nous devons simplement aller de l'avant, comme d'habitude, dans nos affaires et dans notre vie personnelle. ... Les gouvernements de tous les paliers devraient eux aussi aller de l'avant, planifier pour le meilleur et se préparer au pire. Ne rien faire ne devrait pas faire partie des choix. [Garth Whyte, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, 46:16:05]

Nous croyons que les recommandations du Comité aideront le gouvernement du Canada et ses organismes à prendre les mesures qui s'imposent au lendemain du 11 septembre dans un environnement axé sur la sécurité, de manière à réduire au minimum toute nouvelle incidence négative sur l'économie canadienne. Par ces recommandations, nous conseillons également au gouvernement de prendre des mesures énergiques pour résoudre les problèmes de longue date qui existent aux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis, et nous proposons des investissements cruciaux dans les infrastructures d'accès, les autoroutes et du matériel de pointe de contrôle douanier et d'immigration, l'embauche de personnel supplémentaire et l'adoption de procédures de douane et d'immigration plus actuelles et plus stratégiques. Une collaboration accrue entre le Canada et les États-Unis sur tous ces fronts est également considérée essentielle pour que le Canada assure la sécurité nationale, ainsi que la sécurité économique des Canadiens en cette période où la sécurité vient au premier plan.

Le gouvernement du Canada doit s'efforcer d'éliminer les problèmes frontaliers réels ou perçus afin que le Canada demeure l'un des pays les plus sûrs au monde pour l'investissement, le commerce et les voyages. Le Canada doit s'assurer que le mouvement des marchandises et des personnes à la frontière canado-américaine n'est pas entravé par l'adoption de nouvelles mesures de sécurité. Les recommandations présentées dans le présent rapport visent à rendre la frontière plus sûre et plus efficiente que jamais pour le commerce.

ANNEXE A

LISTE DES TÉMOINS ET MÉMOIRES

Organismes et particuliers	Date	Réunion
<p>Alliance canadienne du camionnage</p> <p>Ron Lennox, vice-président, Affaires réglementaires</p> <p>David Bradley, directeur général</p>	01/11/2001	47
<p>Association d'aluminium du Canada</p> <p>Chris Van Houtte, président</p>	31/10/2001	46
<p>Association canadienne de la construction</p> <p>Michael Atkinson, président</p> <p>Jeff Morrison, directeur de la communication</p>	31/10/2001	46
<p>Association canadienne de la technologie de l'information</p> <p>Pierre Boucher, vice-président, « Customer Advocacy Entrust »</p> <p>Linda Oliver, directrice générale, Relations gouvernementales</p>	01/11/2001	47
<p>Association canadienne de production de film et télévision</p> <p>Elizabeth McDonald, présidente et directrice générale</p>	01/11/2001	47
<p>Association canadienne des agents de voyages</p> <p>Randall Williams, président et directeur général</p>	31/10/2001	46
<p>Association canadienne des constructeurs de véhicules</p> <p>Mark Nantais, président</p> <p>Doug Jure, expert conseil, Daimler-Chrysler Canada</p> <p>Michael Sheridan, gestionnaire, Relations gouvernementales, Ford Motors du Canada Itée</p>	30/10/2001	44

Organismes et particuliers	Date	Réunion
Association canadienne des producteurs d'acier Barry Lacombe, président Donald Belch, directeur, relations gouvernementales	30/10/2001	45
Association canadienne des restaurateurs et des services alimentaires Joyce Reynolds, directrice principale, Affaires gouvernementales	31/10/2001	46
Association de l'industrie touristique du Canada Gerry Macies, directeur	31/10/2001	46
Association des chemins de fer du Canada Bill Rowat, président Dennis Apedaile, conseiller principal, Affaires gouvernementales, Chemin de fer Canadien Pacifique Paul Côté, chef de l'exploitation, Via Rail Canada Bill Fox, vice-président, Affaires publiques, Chemins de fer nationaux du Canada	01/11/2001	47
Association des fabricants de pièces d'automobile Gerald Fedchun, président	30/10/2001	44
Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada Robert Armstrong, président Stephen Beatty, vice-président, Affaires corporatives, Toyota Canada inc. Art Thomas, premier gestionnaire, Affaires corporatives, Honda Canada inc.	30/10/2001	44
Association des hôtels du Canada Anthony P. Pollard, président	31/10/2001	46

Organismes et particuliers	Date	Réunion
Association du transport aérien du Canada J. Clifford Mackay, président et directeur général Warren Everson, vice-président	01/11/2001	47
Association minière du Canada Gordon Peeling, président et directeur général Dan Paszkowski, vice-président, Affaires économiques	30/10/2001	45
*« Celeris Aerospace Canada Inc. » Steve Hall, président		
Chambre de commerce du Canada Robert Keyes, premier vice-président, Division internationale Michael Murphy, vice-président principal, Politiques	30/10/2001	45
Conseil canadien des chefs d'entreprise Thomas d'Aquino, président et chef de la direction David Stewart-Patterson, premier vice-président, Politiques et communications Sam Boutziouvis, vice-président, Commerce international et économique globale	01/11/2001	47
Conseil canadien du commerce de détail Peter Woolford, vice-président principal, Politiques	06/11/2001	49
« Detroit Regional Chamber of Commerce » Daniel Cherrin, directeur des politiques publiques	01/11/2001	47
« Detroit Windsor Tunnel Corporation » Gordon Jarvis, directeur	01/11/2001	47

* n'a pas comparu/mémoire seulement

Organismes et particuliers	Date	Réunion
Fédération canadienne de l'agriculture	01/11/2001	47
Robert Friesen, président		
Brigitte Rivard, directrice exécutive		
Jennifer Fellows, Analyste en politique de ferme		
Fédération canadienne de l'entreprise indépendante	30/10/2001	45
Catherine Swift, présidente et directrice générale		
Garth Whyte, premier vice-président, Affaires nationales		
Industrie Canada	30/10/2001	44
L'honorable Brian Tobin, ministre de l'Industrie		
Andreï Sulzenko, sous-ministre adjointe principale, Secteur politique		
Manufacturiers et exportateurs du Canada	30/10/2001	45
Jayson Myers, premier vice-président et économiste en chef		
Union douanes & accise	06/11/2001	49
Serge Charette, président national		

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité prie le gouvernement de déposer une réponse complète à ce rapport au plus tard cent cinquante (150) jours suivant sa présentation.

Un exemplaire des Procès-verbaux du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie (séances n^{os} 44, 45, 46, 47, 49, 52 et 53 qui comprend le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le présidente,

Susan Whelan, députée
Essex

Rapport dissidente de l'Alliance canadienne

23 novembre 2001

Introduction

Les horribles actes de terrorisme perpétrés contre les États-Unis le 11 septembre 2001, et dont le monde entier a été témoin, ont profondément troublé l'Alliance canadienne. Nous savons à quel point ces tragédies ont vivement touché les États-Unis et ont aussi rapproché la population canadienne de leur voisin du Sud. En outre, bien que le ralentissement économique commençait se faire sentir en l'Amérique du Nord avant même le 11 septembre, les priorités nationales ont considérablement changé, et les questions de sécurité ont maintenant beaucoup plus d'importance.

Le rapport du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie sur l'impact économique des attaques terroristes du 11 septembre aux États-Unis donne un bon aperçu de la situation à laquelle fait face l'industrie canadienne. Toutefois, l'opposition officielle estime que le rapport ne reflète pas fidèlement les dépositions des témoins concernant les préoccupations des Américains en matière de sécurité et la mise en oeuvre du plan d'action libéral pour l'innovation.

La frontière canado-américaine

L'Alliance canadienne fait bon accueil aux recommandations du rapport concernant des négociations de haut niveau sur les questions frontalières et les mesures de sécurité qui seront proposées dans le prochain budget fédéral, suite aux événements du 11 septembre. Nous estimons toutefois que le rapport ne rend pas toute l'importance de se pencher sur les préoccupations des Américains en matière de sécurité, pourtant abordées par une foule de témoins.

« Je pense que le véritable enjeu pour les Américains, ce n'est pas l'impact économique des événements du 11 septembre. L'important, pour eux, ce sont les répercussions sur la sécurité. »

Stephen Beatty (Vice-président, Affaires générales, Toyota Canada Inc, Association des manufacturiers internationaux du Canada)

« Nous devons nous concentrer sur la sécurité et donner confiance aux États-Unis dans les mesures canadiennes, tout en veillant à ce que les décisions prises par les Américains pour faire face aux conséquences du 11 septembre n'entraînent pas des retards à la frontière qui pourraient nuire aux investissements canadiens et à l'emploi au Canada. »

Barry Lacombe (président, Association canadienne des producteurs d'acier)

Le rapport du Comité laisse entendre que la situation à la frontière, qui a causé d'énormes problèmes au lendemain du 11 septembre, est pratiquement revenue à la

normale. Les recommandations qui proposent d'augmenter l'infrastructure en construisant des routes, des ponts et des tunnels et d'engager plus d'agents des douanes ne tiennent pas compte du thème prédominant des témoignages : il faut étudier les préoccupations américaines touchant la sécurité et se montrer proactifs. Le fait que, plus de deux mois après les attaques terroristes, les États-Unis n'aient pas encore rétabli le système CANPASS témoigne du malaise qu'inspire aux Américains une circulation plus libre à leur frontière septentrionale.

« La réaction immédiate des représentants canadiens a été que la situation [à la frontière] allait rapidement revenir à la normale. Mais encore plus surprenant, c'est que certains le croient encore. »

Serge Charette (président national, Union Douanes Accise)

La complaisance n'est pas de mise, et les témoins qui ont comparu ont clairement indiqué que le gouvernement fédéral doit faire preuve de leadership pour que le dossier avance. En fait, les prochaines négociations sur la frontière canado-américaine, pourraient fournir l'occasion de bonifier l'ALENA et d'accroître la coopération continentale. Cependant, l'Alliance craint que les Libéraux, avec leur traditionnel anti-américanisme et leurs inquiétudes non fondées de perte de souveraineté, envoient un message ambigu à notre voisin du Sud, au détriment de l'économie canadienne.

« La véritable perte de souveraineté, à notre avis, se produira lorsque les États-Unis décideront unilatéralement de la forme que doit prendre la frontière. »

David Bradley (chef de la direction, Alliance canadienne du camionnage)

Recommandation 1 : L'Alliance canadienne recommande que le gouvernement fédéral adopte un rôle de direction et saisisse cette occasion de créer un mode de coopération transfrontalière qui répondra aux préoccupations des deux pays sur le plan de la sécurité et de l'économie.

Confrontation avec la réalité : L'innovation et la sécurité en perspective.

L'opposition officielle déplore l'approche du ministre de l'Industrie à l'égard du soi-disant plan d'action pour l'innovation et en particulier la stratégie des services à large bande. Les seuls témoins qui ont exprimé un appui à l'application immédiate, après le 11 septembre, des recommandations du Groupe de travail national sur les services à large bande ont été le ministre de l'Industrie et Mme Linda Oliver, qui représentait l'Association canadienne de la technologie de l'information.

En revanche, beaucoup d'autres témoins ont dit que depuis les événements du 11 septembre, les priorités de dépenses du gouvernement avaient changé, en partie en raison des nouvelles exigences de sécurité et du fait que l'Amérique du Nord faisait face à un ralentissement économique. Il ne devrait pas être prioritaire en ce moment de consacrer des milliards de dollars pour simplement accroître la vitesse des raccordements Internet au Canada.

« J'incite très fortement le gouvernement à se doter d'un plan d'action prospectif qui reste centré sur l'innovation et les compétences. Les priorités et les échéances doivent toutefois être dictées par les circonstances du moment. L'heure n'est pas aux programmes de dépenses imposants. »

Thomas d'Aquino (président et pdg, Conseil canadien des chefs d'entreprises)

L'Alliance canadienne croit également que le plan d'action pour l'innovation du Ministre devrait être porté à la connaissance du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie dans sa version provisoire. Le Comité a entendu des témoins qui se disaient favorables à l'idée d'un programme d'innovation mais qui l'appliqueraient différemment.

« Pour ce qui est des soi-disant initiatives de productivité de l'innovation dont il a déjà été question, nos membres ont aussi l'impression, naturellement, qu'on ne peut pas abandonner cela ou le négliger à mesure que nous avançons, mais nous proposons depuis un certain temps déjà un certain nombre d'initiatives peu coûteuses sur lesquelles nous pouvons travailler pour y parvenir, et nous relançons l'idée aujourd'hui. Il semble que les programmes d'innovation dont nous entendons parler aient toujours un prix très élevé qui leur est rattaché. »

Catherine Swift (présidente et pdg de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante)

Par conséquent, l'Alliance canadienne a deux autres recommandations à faire au sujet du plan d'action des libéraux pour l'innovation :

Recommandation deux : Que la stratégie des services à large bande soit reportée et retravaillée pour mieux refléter les priorités des Canadiens.

Recommandation trois : Que le ministre de l'Industrie présente immédiatement au Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie une version préliminaire du Plan d'action pour l'innovation.

Les députés de l'Alliance canadienne du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

Charlie Penson, porte-parole en matière d'industrie

James Rajotte, porte-parole adjoint en matière d'industrie

Opinion dissidente du Bloc Québécois

Le Bloc Québécois, s'il souscrit à la plupart des constats et recommandations contenues dans le présent rapport du Comité permanent de l'Industrie, des sciences et de la technologie, ne peut le cautionner dans son ensemble, puisque le Comité a notamment refusé d'aborder franchement le problème du manque de transparence budgétaire. Trois recommandations apparaissent particulièrement problématiques à ce chapitre.

Nous ajoutons aussi quelques remarques afin de souligner la nécessité, pour le gouvernement fédéral, d'investir pour relancer l'économie, tout en tenant compte des prérogatives québécoises.

Recommandation 11. — Respect du programme quinquennal de réduction d'impôt

Le Bloc Québécois croit qu'une approche budgétaire équilibrée doit faire place à des réductions d'impôt. Ces réductions doivent être ciblées. Or, le programme de réduction d'impôt du ministre fédéral des Finances ne rencontre pas cet objectif.

Le Bloc Québécois aurait souhaité que le Comité incite le ministre des Finances à reconnaître les effets pervers des décisions qu'il a prises jusqu'ici, en matière de réduction du fardeau fiscal des contribuables. Rappelons que le ministre a décrété des baisses d'impôt et de taxes qui ont eu pour effet de cibler surtout les très hauts salariés. À la suite des deux derniers budgets du ministre Martin, les Canadiennes et Canadiens ayant un revenu de plus de 250 000 dollars se sont vus offrir plus de 9 000 \$ de réductions d'impôt, alors que les familles disposant d'un revenu d'environ 40 000 dollars ont bénéficié, pour leur part, de baisses d'impôt d'à peine 300 dollars.

Les importants surplus qui ont été réalisés, au cours des dernières années, auraient pu permettre de soulager immédiatement les familles qui disposent d'un revenu de 40 000 dollars et moins, particulièrement les familles monoparentales avec deux enfants à charge. Avec un tel revenu, ces familles auraient dû être exemptées de l'obligation de payer un seul sou d'impôt au gouvernement fédéral, si ce dernier s'était laissé guidé par la préoccupation d'assurer un certain équilibre dans la société, plutôt que par la volonté d'octroyer des baisses d'impôt qui seront d'abord et avant tout avantageuses aux plus hauts salariés.

Recommandation 12. — Réserve pour éventualités

Le Bloc Québécois reconnaît que si la prudence budgétaire est absolument nécessaire, il estime néanmoins que la transparence l'est encore davantage. Or, la tendance perverse qu'a prise à Ottawa le processus budgétaire, a été de transformer progressivement ce dernier en un outil de camouflage, pour le gouvernement, plutôt que d'information de la population sur l'état des finances publiques fédérales.

Depuis 1996, le gouvernement fédéral a accumulé des surplus budgétaires de l'ordre de 35 milliards de dollars. Alors que toutes et tous devraient se réjouir de voir le gouvernement s'engager sur la voie d'une saine gestion des finances publiques, nous aurons plutôt eu toutes les raisons de nous inquiéter de voir le gouvernement fédéral faire la démonstration de son incapacité chronique, voire même intentionnelle, de présenter des prévisions budgétaires réalistes et crédibles: les gouvernement fédéraux successifs qui sont en place à Ottawa, depuis près d'une vingtaine d'années, ont soit exagéré l'ampleur des déficits anticipés, en les gonflant artificiellement, ou sous-estimé l'importance des surplus, comme c'est le cas avec le gouvernement actuel. Ce dernier a donc sciemment exclu de tout débat public près de 60 milliards de marge de manœuvre, que le Bloc Québécois, avec des moyens pourtant plus modestes, a été en mesure d'estimer de manière beaucoup plus précise. Cette situation a également contribué à accentuer dramatiquement la situation actuelle de déséquilibre fiscal avec les provinces.

En faussant de cette façon le véritable portrait des finances publiques canadiennes, le gouvernement fédéral a aussi soustrait des ressources financières importantes qui, autrement, auraient pu être affectées à certaines des priorités identifiées par la population, notamment les transferts destinés à la santé et l'éducation. Or, en cette ère des surplus et parce que ses règles comptables l'y obligent après un certain délai, le gouvernement fédéral doit affecter en totalité ses surplus « imprévus » au remboursement de la dette, qui constitue pourtant une priorité parmi d'autres.

Il importe donc que le processus budgétaire soit plus transparent. La prudence est effectivement de mise, dans la perspective d'un exercice budgétaire sain et équilibré, mais elle ne doit pas être exercée aux dépens de la qualité de l'information fournie à la population, particulièrement si cette prudence s'appuie sur des perspectives sciemment tronquées. Aussi, est-il important de préciser que nous ne nous opposons pas à une réserve en cas d'imprévus, mais nous croyons en un processus budgétaire qui prévoirait, par exemple, l'analyse des hypothèses de croissance des revenus et dépenses par un comité indépendant.

Recommandation 16. — Financement de certains secteurs du cadre d'innovation

Le Bloc Québécois reconnaît l'importance de l'innovation. Dans la plate-forme électorale élaborée pour le scrutin du 27 novembre 2000, le Bloc Québécois consacrait d'ailleurs une très grande importance au chapitre portant sur ce qu'il est désormais convenu d'appeler la nouvelle économie, c'est-à-dire un ordre économique s'articulant autour du développement et de l'utilisation de nouvelles technologies, particulièrement les technologies dites de l'information. Il s'agit donc d'un ordre économique où l'éducation et la formation professionnelle, l'innovation technologique, de même que la recherche et développement sont de plus en plus appelés à occuper une place prépondérante. Et nombreuses sont les voix qui concordent pour affirmer que toute prospérité économique sera désormais intimement liée au développement de la nouvelle économie.

Cependant, nous croyons que les investissements fédéraux dans les secteurs des sciences, de l'innovation et de la recherche et développement doivent respecter les besoins et priorités définis par les provinces et le Québec, plus particulièrement. Nous souhaitons donc que les transferts de fonds en ces matières respectent le cadre d'innovation que se sont donné les Québécoises et les Québécois.

Finalement, nous estimons que les investissements fédéraux en matière d'innovation doivent correspondre au poids démographique du Québec, contrairement à la situation qui prévaut habituellement et qui désavantage nettement le Québec. C'est le cas, notamment, des investissements fédéraux en matière de recherche et développement, de même qu'en capital fixe et en stocks, où, en 1998, par exemple, le Québec recevait 17,7% du total des investissements fédéraux, en 1998, alors qu'il représente près de 25% de la population canadienne.

Recommandation 1. — Sommet ministériel bilatéral en matière d'immigration

Les Québécoises et Québécois considèrent que le contrôle de l'immigration constitue un outil essentiel au développement et à la prospérité du Québec. En ce sens, nous croyons que le gouvernement du Québec ne saurait se contenter d'un simple rôle de spectateur et qu'il doit être invité à participer activement aux négociations avec les États-Unis à propos des pratiques en matière d'immigration.

Aide aux industries touchées par les événements tragiques du 11 septembre

Le Bloc Québécois aurait aimé que le Comité soit plus ouvert à une éventuelle aide de la part du gouvernement fédéral à deux secteurs qui ont été particulièrement touchés par les tragiques événements du 11 septembre dernier. Les agences de voyages et les transporteurs aériens, qui sont intimement reliés, ont en effet réclamé que le gouvernement fédéral leur vienne en aide. Le plan de stabilisation économique proposé par le Bloc Québécois, en octobre dernier, comportait, entre autres, une série de propositions visant à supporter l'industrie du transport aérien et à soutenir l'emploi dans les secteurs touchés par l'incertitude et la morosité ambiante.

Nous croyons cependant que les entreprises doivent être dédommagées pour les problèmes reliés aux événements du 11 septembre et non pour des problèmes de gestion ou d'ordre structurel antérieurs. Conséquemment, les entreprises qui voudraient bénéficier d'un soutien de la part du gouvernement fédéral devraient être disposées à ce que ce dernier examine leurs états financiers, de même que leur structure organisationnelle. Nous pensons par ailleurs que l'aide doit être accordée de manière uniforme pour tous les membres d'une même industrie qui en feraient la demande et que cette aide, dans le cas des transporteurs aériens, doit prendre la forme de garanties de prêts, plutôt que de transferts directs de fonds.

Ce plan de stabilisation se veut à la fois équilibré et responsable. Il tient compte des surplus budgétaires et de la nécessité d'oxygéner et de stimuler l'économie.

Par cette opinion dissidente, le Bloc Québécois se fait le porte-parole des consensus québécois plaidant en faveur d'une planification budgétaire transparente, du respect des champs de compétences du Québec et d'une intervention gouvernementale vigoureuse pour relancer l'économie.

Stéphane Bergeron

Député de Verchère-Les-Patriotes

Porte-parole du Bloc Québécois en matière d'Industrie, de sciences et de technologie

Opinion dissidente de la Coalition Parti progressiste-conservateur/Caucus de la représentation démocratique

Le rapport de la majorité donne un bon aperçu des répercussions économiques, sur l'industrie canadienne, des attentats terroristes du 11 septembre 2001 contre les États-Unis. Certaines des recommandations qu'il contient, comme celle qui concerne les rencontres bilatérales de haut niveau entre le Canada et les États-Unis, sont parfaitement valables, et auraient même dû être faites il y a déjà longtemps. D'autres, comme la réduction des plans d'expansion des services à large bande du ministre de l'Industrie, reflètent simplement la nouvelle réalité budgétaire, mais semblent en contradiction avec d'autres encore qui appellent des augmentations de crédits, et auxquelles nous ne pouvons donc pas souscrire dans la conjoncture actuelle. Par ailleurs, certaines recommandations sont trop vagues pour forcer le gouvernement à prendre les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de l'économie canadienne. En conséquence, la Coalition PC/RD soumet le présent rapport minoritaire.

Ce que les gens d'affaires craignent entre autres le plus de nos jours, c'est que le resserrement des formalités douanières ne ralentisse les flux économiques au point de compromettre la rentabilité des entreprises. Si le Canada ne se dote pas d'un plan clair de renforcement de la sécurité à la frontière pour le commerce et les transports, les États-Unis nous imposeront leur propre système de contrôles frontaliers. Le Canada doit prendre l'initiative, formuler des propositions et persuader la superpuissance voisine. Toute passivité de la part du gouvernement risque de porter atteinte à la souveraineté du Canada et à notre économie.

Sécurité publique et administration de la frontière

En conséquence, la Coalition PC/RD a élaboré un plan détaillé en trois volets conçus pour protéger la vie et les biens des Canadiens, pour garantir la sécurité et l'efficacité des mouvements des personnes et des marchandises qui entrent au Canada ou en sortent et pour protéger les droits des Canadiens. Nous soumettons ce plan, dont nous acceptons volontiers de discuter, au gouvernement pour qu'il y réponde et le mette en œuvre.

1. Création d'un nouveau ministère, le ministère de la Sécurité publique et de l'Administration de la frontière, dont relèveraient les organisations suivantes :

- l'Agence des douanes
- les services d'immigration (agents d'inspection à la frontière)
- le SCRS
- la GRC
- la Garde-côtière

- la police portuaire (rétablie)
- le Centre de la sécurité des télécommunications (section du contre-terrorisme)
- le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile

Le nouveau ministère aurait pour mission :

- de protéger la vie et les biens des citoyens canadiens;
- de prévenir l'entrée au Canada de personnes et de marchandises non admissibles;
- d'assurer la circulation libre et efficace des voyageurs et des marchandises légitimes qui entrent au Canada ou en sortent;
- de voir à l'exécution des lois du Canada;
- de collaborer avec les organismes étrangers en vue de détecter et de contrecarrer les activités terroristes et d'appréhender les terroristes étrangers et locaux.

2. Création d'un organisme binational (ou trinational) d'administration de la frontière

- Composé de représentants du ministère de la Sécurité publique et de l'Administration de la frontière et d'homologues américains (et mexicains), cet organisme surveillerait les marchandises et les personnes qui entrent sur le continent nord-américain ou en sortent de même que les mouvements de marchandises et de personnes à la frontière canado-américaine (et à la frontière entre les États-Unis et le Mexique).
- L'organisme administrerait un système informatique de surveillance des personnes et des marchandises qui entrent sur le continent nord-américain ou en sortent et des mouvements de personnes et de marchandises à la frontière canado-américaine (et à la frontière entre les États-Unis et le Mexique).
- Les personnes qui présentent un faible risque et qui souhaitent se prévaloir d'un programme automatisé de prédédouanement se verraient délivrer une carte d'identité interactive dont elles pourraient se servir à n'importe quel poste-frontière (dans un port maritime, dans un aéroport ou à un poste routier) et qui leur permettrait d'accélérer les formalités.
- Les sociétés qui présentent un faible risque et qui souhaitent se prévaloir d'un programme automatisé de prédédouanement seraient autorisées à utiliser un système de transport intelligent normalisé qui accélérerait les mouvements de leurs marchandises.
- Par l'utilisation de normes mutuellement reconnues et l'affectation de personnel dans les organismes homologues, on garantirait un examen intense des

marchandises à leur entrée sur le continent et on éviterait les doubles-emplois lorsque les mêmes marchandises traversent des frontières terrestres intérieures.

- Lorsque cela est possible, l'organisme offrirait, à l'étranger, des services de prédédouanement des passagers des compagnies aériennes.
- En collaboration avec les autorités fédérales, provinciales et celles des États, l'organisme veillerait à ce que les aéroports, les ports maritimes et les postes-frontières routiers soient dotés des infrastructures voulues pour séparer les personnes et les marchandises à faible risque pré-contrôlées des autres personnes et marchandises.

3. Création d'un nouveau comité parlementaire

- Pour garantir la protection des droits des Canadiens, on confierait à un nouveau comité parlementaire la surveillance du nouveau ministère et des mesures antiterroristes contenues dans le projet de loi C-36.
- Tous les membres du comité seraient membres assermentés du Conseil privé ou prêteraient un serment de discrétion additionnel leur donnant accès à des documents classifiés.
- Il serait formellement interdit aux membres du comité de discuter de sujets classifiés en dehors du comité, même avec leurs collègues de leur propre caucus.
- Durant les réunions à huis clos, les ministres et les représentants des organismes seraient tenus de répondre à presque toutes les questions des membres du comité.
- Feraient exception les réponses qui identifieraient une source et les renseignements provenant de tiers.
- Le comité serait aussi habilité à revoir dans les détails les budgets des organismes concernés.
- Le comité soumettrait des rapports non classifiés à la Chambre.

Ces recommandations ne sont pas coulées dans le béton, mais elles représentent néanmoins les mesures précises et détaillées que le gouvernement devrait prendre pour protéger la frontière du Canada et assurer la circulation aisée des personnes et des marchandises entre le Canada et les États-Unis. Les Canadiens s'attendent de leur gouvernement qu'il agisse dans leur intérêt. Nous nous devons donc de prendre des mesures vigoureuses, claires et précises qui protégeront la souveraineté du Canada et stimuleront l'économie. À cet égard, les recommandations de la Coalition PC/RD constituent un bon point de départ.

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 20 novembre 2001
(Séance n° 53)

Le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie se réunit aujourd'hui à huis clos, à 15 h 44, dans la salle 536 de l'édifice Wellington, sous la présidence de Susan Whelan, présidente.

Membres du Comité présents : Stéphane Bergeron, Claude Drouin, Walt Lastewka, Charlie Penson, James Rajotte, Andy Savoy, Brent St. Denis, Chuck Strahl, Paddy Torsney, Joseph Volpe et Susan Whelan.

Aussi présents : *De la Bibliothèque du Parlement* : Dan Shaw et Lalita Acharya, attachés de recherche.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, étude des répercussions sur l'économie canadienne des attentats terroristes du 11 septembre 2001.

Le Comité reprend l'étude d'une ébauche de rapport.

Il est convenu, — Que le projet de rapport soit adopté à condition que les membres reçoivent un exemplaire modifié avant le mercredi 21 novembre 2001, à 17 h, afin qu'ils puissent signaler les changements nécessaires aux attachés de recherche.

Il est convenu, — Que la version modifiée du rapport soit déposée à la Chambre dans les plus brefs délais.

Il est convenu, — Que, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande que le gouvernement dépose une réponse globale à son rapport.

Il est convenu, — Que la présidente soit autorisée à apporter au rapport des corrections d'ordre typographique ou des révisions jugées nécessaires, sans en modifier le fond.

Il est convenu, — Que 1 000 exemplaires du rapport soient imprimés en anglais et en français en format tête-bêche.

Il est convenu, — Que le Comité autorise l'impression d'opinions dissidentes en annexe au présent rapport, immédiatement après la signature de la présidente.

Il est convenu, — Que toute opinion dissidente soit donnée au greffier au plus tard le vendredi 23 novembre 2001 à 12 h.

Il est convenu, — Qu'un communiqué soit émis.

Il est convenu, — Qu'une conférence de presse ait lieu le mardi 27 novembre 2001, à 10 h 15, à l'amphithéâtre national de la presse.

À 17 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

Le greffier du Comité

Normand Radford