



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des finances

FINA • NUMÉRO 082 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 29 septembre 2005

—
Président

M. Massimo Pacetti

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

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

Comité permanent des finances

Le jeudi 29 septembre 2005

• (1715)

[Traduction]

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

Je remercie les témoins d'avoir pris une partie de leur journée pour comparaître devant nous.

Je sais qu'il est un peu tard cet après-midi, mais nous sommes prêts à démarrer et j'espère que vous l'êtes aussi.

Normalement, j'accorde aux témoins de sept à dix minutes. Je pense que nous avons dit dix minutes, mais si vous pouviez vous limiter à sept minutes environ, ce serait apprécié. Nous voulons laisser aux députés du temps pour poser des questions.

[Français]

Conformément à l'article 83.1 du Règlement, nous passons aux consultations prébudgétaires de 2005.

[Traduction]

Nous allons procéder dans l'ordre de la liste que j'ai ici. En premier lieu, le Département des métiers de la construction, FAT-COI, Bureau canadien.

Monsieur Blakely.

M. Robert Blakely (directeur, Affaires canadiennes, Département des métiers de la construction, FAT-COI, Bureau canadien): Bonjour. Je vous remercie beaucoup de nous donner l'occasion de comparaître.

Je m'appelle Robert Blakely et je suis le directeur des affaires canadiennes pour les métiers de la construction. Je suis accompagné de Mme MacLeod, notre directrice des affaires législatives.

Le sujet que vous avez choisi pour les discussions prébudgétaires cette année — la productivité et la prospérité — intéresse vivement les métiers de la construction. À notre avis, la productivité est tributaire d'un bassin de travailleurs qualifiés. Notre exposé mettra l'accent sur les travailleurs qualifiés et leur rôle dans l'établissement de collectivités durables au Canada.

La construction est une industrie fondamentale. Pratiquement toutes les activités, tous les domaines sont touchés par la construction. Soit nous construisons des bâtiments, soit nous en assurons l'entretien. À preuve, 12 p. 100 du PIB du Canada est redevable au secteur de la construction. Plus d'un million d'ouvriers travaillent dans le domaine de la construction, soit 1 travailleur sur 17, et on compte 120 000 contracteurs.

À l'heure actuelle et dans un avenir prévisible, il se fera davantage de construction au pays au cours des dix prochaines années qu'il y en a eue depuis les 130 ans qu'existe la Confédération. Depuis le projet Hebron, en Nouvelle-Écosse, jusqu'aux Olympiques, en Colombie-Britannique, cette industrie cyclique et transitoire sera à l'avant-scène de l'actualité. Et habituellement, dans les bulletins de nouvelles, il est question de pénurie de travailleurs qualifiés.

Le terme « pénuries » est très intéressant car le Canada se compose d'un certain nombre de régions où l'emploi est très vigoureux puis décline et où ensuite apparaît un autre endroit « chaud ». Autrement dit, lorsqu'on parle de pénuries de travailleurs qualifiés, on parle en fait de régions où il y a des pénuries et pourtant, il y a d'autres régions où on trouve des travailleurs qualifiés sans emploi. Le défi consiste à appairer travailleurs et emplois car on ne peut changer un projet de place.

Les principaux paramètres économiques qui dictent où les investisseurs investiront leur argent au pays sont, entre autres, les matières premières, les marchés, un gouvernement stable, une infrastructure solide — des écoles, des routes, des collectivités — ainsi qu'une main-d'oeuvre capable de bâtir, d'exploiter et de faire prospérer les investissements.

L'aide à la mobilité pour les travailleurs de la construction est à la fois le premier et le plus important point que nous abordons dans notre mémoire. Selon nous, les personnes qui répondent aux normes nationales — c'est-à-dire dont les compétences sont reconnues par le sceaue rouge interprovincial de RHDCC — ou les apprentis liés par contrat, sont des personnes dont l'éducation a été largement subventionnée par les Canadiens. S'ils touchent l'assurance-emploi, il existe de nombreuses façons de les aider à se déplacer d'un endroit à un autre au pays.

En guise d'exemple, nous avons préparé une fiche d'information d'une page qui illustre, à l'aide de certains faits, la réalité d'aujourd'hui dans certaines régions du pays. À l'heure actuelle, 600 emplois de plombiers et de monteurs et soudeurs de tuyaux sont vacants à Fort McMurray.

Dans les 16 autres métiers du secteur de la construction, on rencontre le même problème, mais je ne parlerai que d'un cas pour l'instant. Il y a 3 000 tuyauteurs au Canada. Un certain nombre d'entre eux sont des apprentis dans la formation desquels le gouvernement du Canada a déjà investi. De façon générale, tout ce qui leur manque pour pouvoir décrocher l'un de ces 600 emplois pour lesquels on a un besoin criant de travailleurs, c'est l'argent pour se rendre au chantier.

Par l'entremise de RHDCC, le gouvernement a déjà dépensé des sommes considérables pour élaborer des prévisions sur le marché du travail et d'après ces prévisions, il semble que nous aurons besoin de travailleurs en Alberta dès maintenant et d'ici un avenir prévisible, ainsi que dans d'autres endroits au Canada.

Une fois que les travailleurs arrivent à Fort McMurray, ils peuvent vivre dans un campement. La période de travail est relativement longue. Dans notre exemple, nous avons utilisé trois mois comme durée minimale. Prenons l'exemple d'un travailleur à qui il en coûterait 1500 \$ pour venir de Terre-Neuve. Il travaillera cinq jours par semaine, dix heures par jour, accumulant ainsi 55 heures de salaire hebdomadaire par semaine travaillée — on a prévu des heures supplémentaires — et s'il reste au chantier pendant trois mois, soit la durée moyenne d'un séjour, il gagnera 25 025 \$. Il accumulera 5 720 \$ en prestations diverses : pension, santé et bien-être, assurance-vie de groupe, soins dentaires et formation.

• (1720)

Tout cet argent et tous ces avantages sociaux lui permettent de soutenir sa collectivité d'origine. Le travailleur qui reçoit une subvention à la mobilité paiera 30 p. 100 de son salaire en impôts sur le revenu, soit 5 707,50 \$. Il versera 488 \$ au titre de l'AE et 1 195,74 \$ au RPC. Le fisc provincial touchera aussi sa part. C'est un investissement assez remarquable pour avoir risqué 1 500 \$ puisque cela représente un rendement de cinq contre un, voire plus si l'on calcule les prestations d'assurance-emploi qu'un travailleur ne touchera pas. Les grands gagnants d'un programme d'aide à la mobilité pour les travailleurs de la construction sont les travailleurs et leurs familles, ainsi que leurs collectivités, les entrepreneurs et les propriétaires ainsi que tous les paliers de gouvernement.

Si l'on ne prend aucune initiative pour favoriser l'aide à la mobilité, au moins les projets actuels se concrétiseront. Cela dit, ils coûteront plus cher, ils se termineront plus tard et ils seront bâtis grâce à des heures supplémentaires. En pareil cas, les coûts grimpent, la production baisse, la sécurité souffre et les apprentis ont moins d'occasions de travailler. La confiance des investisseurs ici au Canada en souffrira. Il y a de nombreux endroits dans le monde qui se livrent concurrence pour obtenir des capitaux. Si nous ne pouvons fournir la main-d'oeuvre, les investissements iront ailleurs.

Enfin, au sujet des apprentis, signalons qu'il y en a un nombre considérable partout au pays. Nous avons démarré un programme d'apprentissage destiné à former une centaine de monteuses de tuyaux pour la raffinerie de la pétrolière Irving à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Il y a eu 30 mois d'ouvrage, et c'est tout. La plupart de ces apprentis n'ont pas terminé leur formation. Nous avons perdu l'investissement que nous avions fait dans leur formation jusqu'à maintenant.

Nous avons fermement l'intention de collaborer avec le gouvernement du Canada pour élaborer un système à guichet unique souple, responsable et transparent pour acheminer les travailleurs vers les lieux d'emploi. En toute déférence, nous estimons que le gouvernement du Canada ne peut se permettre de ne pas faire cela.

Le deuxième point de notre mémoire — et je n'en aborderai que deux sur quatre — porte sur les travailleurs étrangers temporaires. De plus en plus, on semble considérer l'utilisation de travailleurs étrangers temporaires comme une panacée pour contrer les pénuries. Nous estimons que le Canada devrait d'abord employer des Canadiens. La mobilité au Canada permettra à des travailleurs canadiens compétents de partager les débouchés, ainsi que d'aider leurs familles et leurs collectivités. Tous les jeunes Canadiens, et notamment les Autochtones, doivent pouvoir acquérir des compétences dans nos divers métiers. Vingt p. 100 de notre main-d'oeuvre est composée d'apprentis. Autrement dit, chaque fois qu'on laisse entrer au Canada 100 travailleurs étrangers temporaires, on perd 20 stages d'apprentissage pour des Canadiens.

On a présenté les travailleurs étrangers temporaires sous un jour défavorable ces dernières années : à Gold River, où l'on a révélé que les entrepreneurs ne pouvaient se permettre d'employer des Canadiens parce qu'ils coûtent trop cher; ou chez Lower Mainland Steel, où la raison invoquée était que l'on ne trouvait personne à un taux aussi bas que celui qui était offert.

Nous pensons que le recours à des travailleurs temporaires étrangers peut être une solution à court terme, mais nous voulons que les emplois aillent d'abord aux Canadiens. S'il n'y a pas de Canadiens qualifiés, si les travailleurs étrangers temporaires ont des compétences identiques ou équivalentes à celles des Canadiens, si leur utilisation ne compromet pas la structure actuelle des salaires et des avantages sociaux, s'ils sont rémunérés au même niveau que les travailleurs canadiens et qu'ils reçoivent les mêmes primes que les Canadiens pour les déplacements et le transport, peut-être qu'à ce moment-là, il y a une place pour eux. Mais il ne faut pas que les travailleurs étrangers temporaires viennent sanctionner le comportement d'employeurs qui paient trop peu leurs employés.

Le recours aux travailleurs étrangers temporaires a des répercussions importantes dans deux domaines : premièrement, l'apprentissage, dont j'ai déjà parlé et deuxièmement, les communautés durables. L'ouvrier du Nouveau-Brunswick qui se rend à Fort McMurray pour travailler subvient aux besoins de sa famille dans sa communauté d'origine. L'argent qu'il gagne, les avantages sociaux qui lui reviennent sont réinvestis dans d'autres régions du pays, et non à l'extérieur du Canada.

Nous abordons d'autres points dans notre mémoire, que je mentionnerai brièvement. Les appels d'offres basés sur la meilleure valeur. N'oublions pas que le gouvernement est le principal acheteur de services de construction au pays de façon constante. Or, la soumission la plus basse n'est pas toujours garante du coût le plus bas. Nous vous invitons à appuyer le Programme de conseils sectoriels par l'entremise de RHDCC. Il a déjà versé des dividendes très intéressants à notre main-d'oeuvre.

• (1725)

En ce qui a trait à nos revendications antérieures — infrastructure, ponts et chaussées et systèmes d'égouts —, il y a des coûts cachés liés au fait de ne pas les entretenir. Des actifs que l'on n'entretient pas se transforment en passifs.

En ce qui concerne les chantiers maritimes canadiens, dans un pays doté de la plus longue côte au monde, nous sommes incapables de construire un navire plus gros qu'une barge à fond ouvrant étant donné que l'industrie navale canadienne n'existe pas. Or, elle représente un intérêt vital pour nous. Il faut investir dans la construction navale au Canada.

Voilà ma présentation. Je pense que j'ai pris huit minutes. Ainsi, comme dans tout chantier de construction où les travailleurs sont syndiqués, j'étais dans les temps et en deçà du budget.

Des voix : Oh, oh!

Le président: Très bien, si vous le dites. Merci, monsieur Blakely.

Je voudrais obtenir une précision. Hier, on nous a dit que l'un des grands obstacles à la mobilité était les barrières interprovinciales. N'est-ce pas dans le secteur de la construction que l'on retrouve les pires obstacles à la mobilité des travailleurs d'une province à l'autre, et notamment au Québec?

M. Robert Blakely: Pas si votre certificat de travailleur spécialisé porte le sceau rouge et c'est pratiquement le cas de tous nos travailleurs de métier. Dans certains domaines, le sceau rouge n'a été remis que récemment et nous faisons des pieds et des mains pour rattraper le temps perdu, mais pour ce qui est de la mobilité interprovinciale, sur les 3 000 ouvriers dont j'ai parlé tout à l'heure, les tuyauteurs sans emploi, 2 900 ont le sceau rouge interprovincial et peuvent travailler n'importe où dans le pays.

Le président: Très bien.

L'Association canadienne des automobilistes. M. Flewelling.

M. David Flewelling (président, Association canadienne des automobilistes): Merci, monsieur le président et membres du comité. Bonjour tout le monde et bon après-midi.

Je m'appelle David Flewelling et je suis président de l'Association canadienne des automobilistes qui représente 4,7 millions de membres par l'entremise de neuf associations régionales disséminées d'un océan à l'autre.

Compte tenu du mandat du comité, promouvoir la croissance de la productivité au Canada, je suis ici pour attirer votre attention sur une crise qui compromet notre productivité, ainsi que notre santé, notre sécurité et notre environnement. L'ACA est ici pour émettre une mise en garde. À moins d'une intervention immédiate, la condition du réseau routier au Canada se sera détériorée au point où un effort de reconstruction massif et beaucoup plus coûteux sera nécessaire. La négligence dont nous faisons preuve de longue date dans l'entretien de nos routes et de nos autoroutes sera ruineuse pour la productivité canadienne.

[Français]

Des décennies de financement inadéquat et d'inaction ont mené à la détérioration massive de notre réseau routier national. La situation s'aggrave et devient beaucoup plus dangereuse.

[Traduction]

Lors de leur récente réunion à Banff, les premiers ministres et les dirigeants des territoires se sont engagés à élaborer une vaste stratégie nationale du transport qui proposera des solutions pour s'attaquer à l'état lamentable de notre réseau routier. Dans la même veine, votre comité a reconnu à maintes reprises la nécessité d'investir dans un actif national stratégique : le réseau routier national.

En dépit de cela et contrairement aux États-Unis et à de nombreux pays européens, notre gouvernement fédéral n'a pas de plan pour son réseau routier national. En tant que pays, nous n'avons pas de vision pour nous assurer que les routes de demain continueront à servir nos besoins en constante évolution. Nous n'avons pas de plan pour garantir l'adoption de normes uniformes sur nos routes d'un bout à l'autre du pays.

Le Canada a besoin d'un plan. Nous avons besoin d'une vision nationale. Voilà le message que nous apportons au comité aujourd'hui. La dernière fois qu'un rapport de fond a été rédigé sur l'état de notre réseau routier national, c'était en 1998. À cette époque, ses auteurs concluaient que 38 p.100 du réseau routier national du Canada et 22 p. 100 de tous les ponts étaient en mauvais état et inférieurs aux normes. Je répète que c'était en 1998. Depuis lors, très peu de travaux ont été faits pour améliorer l'état et la sécurité des routes et nous savons à quel point la situation est pire depuis.

Dans notre mémoire, intitulé « Signaux d'alerte », nous expliquons les conséquences de l'absence d'une politique routière nationale assortie d'un financement soutenu. Nous présentons

également un plan d'action en cinq points que nous pressons le gouvernement d'adopter.

Quels sont les signaux d'alerte de nos routes et de nos autoroutes délabrés? Premièrement, les collisions routières sont la première cause de décès prématuré et d'invalidité à long terme chez les jeunes Canadiens en santé. La qualité de vie et le bien-être des citoyens sont évidemment les facteurs les plus importants influant sur la productivité. Tous les ans, on pourrait sauver des centaines de vie et économiser des millions de dollars en soins de santé en ayant des routes plus efficaces. Grâce au relèvement des normes routières, il pourrait y avoir jusqu'à 16 000 blessés de moins et on pourrait sauver la vie de près de 250 personnes tous les ans.

Dans le document de Transports Canada intitulé *Vision sécurité routière 2010*, le gouvernement affirme vouloir diminuer de 30 p. 100 le nombre des usagers de la route tués ou blessés d'ici l'an 2010. Si tel est le cas, pourquoi le gouvernement fédéral ne saisit-il pas cette occasion de sauver des vies, d'empêcher des blessures et de réduire les coûts des soins de santé en instaurant des routes meilleures et plus sûres?

Deuxièmement, on calcule que d'ici quelques années, le commerce transfrontières avec les États-Unis et le Mexique atteindra les 600 milliards de dollars par année, 80 p. 100 de nos produits commerciaux étant acheminés par la route à l'extérieur de nos frontières. Aux yeux du gouvernement fédéral, les routes sont peut-être une dépense discrétionnaire, mais les chefs d'entreprise du Canada comprennent qu'il s'agit d'un investissement nécessaire à notre croissance et notre prospérité futures. Un réseau routier moderne et efficace permettra aux entreprises d'accroître leur productivité et leur croissance et de demeurer concurrentiels sur les marchés internationaux. C'est un défi que le ministre des Finances a lancé au milieu des affaires et que votre comité a entrepris de relever.

Troisièmement, nous voulons faire comprendre au gouvernement fédéral que les conditions actuelles des routes nuisent à l'environnement. Les véhicules avancent par à-coups à cause de la congestion, d'une capacité insuffisante et du piètre état des routes et des autoroutes. Ces véhicules émettent beaucoup plus de polluants qu'ils n'en émettraient s'ils n'étaient pas constamment forcés de freiner et d'accélérer. La réfection de notre réseau routier national réduirait la congestion, les émissions ainsi que la consommation de carburants, autant de mesures qui rendraient le Canada plus productif.

L'intérêt récent apporté au transport public est louable. Les Canadiens ont besoin de solutions de rechange en matière de transport. Toutefois, nous devons aller plus loin et se rappeler que nos routes sont le fondement de notre système de transport. Nous ne pouvons accorder toute notre attention à un seul aspect et laisser ce faisant notre réseau routier se dégrader.

Il faut adopter une approche équilibrée, une approche qui reconnaît qu'il est important d'avoir des routes et des autoroutes sûres et efficaces, de concert avec d'autres moyens de transport public. C'est pour toutes ces raisons — premièrement, la santé et la sécurité, deuxièmement, la productivité, et troisièmement, l'environnement — que les dirigeants de l'ACA de partout au pays sont venus ici aujourd'hui rencontrer nos représentants au Parlement.

● (1730)

[Français]

Nos dirigeants nationaux doivent voir les signes avertisseurs que nous voyons déjà, tout comme 75 p. 100 des Canadiens et Canadiennes, selon les derniers sondages. Nous leur offrons également un plan pour rendre nos routes plus sécuritaires et plus efficaces, maintenant et pour l'avenir.

[Traduction]

Notre plan est le suivant. Premièrement, le gouvernement fédéral doit tout d'abord reconnaître que le réseau routier national constitue un actif national stratégique. Les routes représentent un investissement crucial dans la productivité, la sécurité et le mode de vie des Canadiens. Il ne s'agit pas d'une dépense discrétionnaire que l'on peut remettre indéfiniment.

Deuxièmement, le gouvernement fédéral doit mettre en oeuvre une politique routière nationale pour s'assurer que notre réseau routier national est sûr, efficace et respectueux de l'environnement d'un océan à l'autre, grâce à l'application de normes de conception et d'exploitation optimales.

Troisièmement, la politique routière nationale guidera les investissements dans la modernisation du système routier national dans le respect des normes optimales à l'heure actuelle tout en gardant à l'esprit nos besoins futurs. Cet objectif exige du gouvernement fédéral qu'il assortisse la politique routière nationale d'un financement soutenu adéquat au lieu d'investir des fonds ponctuels et fragmentaires pour des réparations insignifiantes.

Quatrièmement, le gouvernement fédéral doit reconnaître le rôle que peut jouer la technologie pour garantir des routes meilleures et plus sûres à l'avenir, à l'instar de nombreux autres pays. Il réussira à atteindre cet objectif en assurant un financement permanent aux systèmes de transport intelligent.

Cinquièmement, le gouvernement fédéral doit encourager des habitudes de conduite respectueuses de l'environnement en offrant des incitatifs fiscaux aux citoyens et non en les pénalisant, en sensibilisant davantage la population et en finançant la réfection des routes, ce qui permettra de réduire la congestion. Éduquer les Canadiens au moyen de campagnes d'information sur les carburants de remplacement, les véhicules à haut rendement énergétique et la conservation est un outil important à la disposition du gouvernement, et l'ACA est disposée à l'aider dans ses efforts pour rejoindre les automobilistes canadiens.

C'est un problème qu'il faut régler avant qu'il y ait d'autres morts, d'autres blessés, avant que notre productivité chute encore davantage, avant que notre environnement subisse les conséquences de notre courte vue. Vous n'avez pas besoin de me croire sur parole. Nous avons interrogé les Canadiens et eux aussi se sont exprimés. D'après un sondage récent, en réponse à la question de savoir s'ils estimaient que les routes et les autoroutes obtenaient l'attention et le financement nécessaires, une majorité écrasante de Canadiens ont répondu non.

L'état de notre réseau routier touche la vie des Canadiens tous les jours. À une époque où les citoyens s'interrogent de plus en plus sur la pertinence du gouvernement dans leur vie quotidienne, c'est une responsabilité fondamentale du gouvernement fédéral que de remédier à la décrépitude de nos routes et ce devrait être pour lui une priorité. Les Canadiens s'entendent là-dessus.

● (1735)

[Français]

Et ils veulent que le gouvernement fédéral écoute.

[Traduction]

L'an dernier, l'ACA a présenté trois recommandations importantes au comité. Nous reconnaissons et apprécions votre soutien, exprimé dans la recommandation 9 figurant dans votre rapport de décembre 2004, même si elle n'allait pas aussi loin que nous l'aurions souhaité. Cette année, notre plan d'action en cinq points repose sur un besoin croissant et également sur l'apathie du gouvernement fédéral.

Lorsque vous rédigerez vos recommandations à l'intention du ministre des Finances, je vous invite instamment à faire du réseau routier national une priorité, tant au plan de l'orientation stratégique que du financement. Le temps est venu d'agir.

Merci.

Le président: Merci.

Du Conseil des viandes du Canada, M. Laws.

M. Jim Laws (directeur général, Conseil des viandes du Canada): Bon après-midi tout le monde. Je vous remercie d'avoir invité le Conseil des viandes du Canada à faire un exposé ce soir.

Je représente les abattoirs et les usines de transformation sous régime fédéral au Canada. Évaluées à plus de 11,4 milliards de dollars, elles représentent le quatrième secteur manufacturier en importance au pays. Avec environ 34 000 travailleurs, c'est un employeur très important. En fait, le secteur de la transformation des viandes rouges au Canada, qui englobe le veau, le boeuf, le porc et l'agneau, vient au quatrième rang parmi les secteurs manufacturiers, après les véhicules automobiles, les produits pétroliers et le bois de scierie. En conséquence, notre organisation, dont l'importance n'est plus à démontrer, représente des entreprises comme Maple Leaf Foods, Cargill, Tyson, Olymel et de nombreuses autres entreprises qui fournissent des services dans ce secteur au Canada.

Bien entendu, notre mémoire porte sur le thème du redressement de la productivité et nous avons présenté plusieurs recommandations selon les divers secteurs.

Premièrement, en ce qui concerne la recherche, le développement et l'innovation, nous savons tous quelle incidence les maladies animales ont eues au Canada depuis un ou deux ans, particulièrement l'ESB et la grippe aviaire, et nous encourageons fortement le gouvernement à poursuivre la recherche dans ce domaine. Il est très important de poursuivre nos efforts étant donné que ce n'est certainement pas la fin des maladies animales dans le monde.

En outre, la sécurité alimentaire demeure un objectif important pour le Conseil des viandes du Canada. Il y a eu beaucoup moins de problèmes liés à des maladies attribuables à l'alimentation au cours des quelques dernières années, et cela est largement attribuable aux améliorations apportées aux paramètres relatifs à la salubrité des aliments ainsi qu'à l'équipement utilisé partout au Canada.

En ce qui a trait à la réglementation fédérale et aux initiatives législatives, particulièrement dans le contexte de la crise de l'ESB depuis deux ans, l'harmonisation de nos règlements avec ceux des États-Unis et de la FDA revêt énormément d'importance à nos yeux. Cela a été un élément crucial dans nos efforts pour faire rouvrir la frontière que de pouvoir faire référence à la réglementation internationale et ainsi convaincre les Américains. En référer à un organisme extérieur pour obtenir la réouverture de la frontière est précisément ce que nous avons fait.

En outre, il faut investir des fonds dans le zonage, le dépistage et la localisation des animaux pour s'assurer qu'advenant une poussée endémique au Canada, nous pourrions en limiter les effets et en atténuer les répercussions sur l'économie.

Au chapitre de la priorité aux initiatives fiscales, nous proposons plusieurs recommandations. Premièrement, l'autorisation d'interrompre les pertes commerciales. Nous estimons que cela devrait se faire et, bien entendu, nous proposons aussi des réductions de l'impôt sur le revenu. Le relèvement des gains nets attirera de nouveaux investissements dans toutes nos usines de transformation. L'élimination du réenclenchement de l'AE et du RPC lorsque des employés sont mutés entre une société mère et sa filiale et vice versa... Ce qui se passe, c'est que les employés sont forcés de recommencer à payer ces déductions et même s'ils sont remboursés à la fin de l'année, les entreprises ne le sont pas.

Il y a d'autres points, notamment des dispositions en vue de verser des stimulants fiscaux aux travailleurs individuels afin d'encourager les décisions d'installation et de réinstallation partout au pays. Comme mes collègues l'ont mentionné, il est extrêmement difficile de trouver des gens pour travailler dans des usines de transformation où que ce soit au Canada. Le travail dans un abattoir est difficile. Le travail est froid, souvent répétitif et astreignant sur le plan physique. Souvent, les abattoirs sont situés dans des endroits comme Brooks, en Alberta. Il est très difficile de convaincre les gens de déménager dans de tels endroits. Il nous faut pouvoir compter sur des incitatifs plus intéressants pour convaincre les gens de déménager dans certaines de ces localités, notamment à Rivière-du-Loup, au Québec. Ce n'est pas du tout une tâche aisée que d'aller chercher des travailleurs pour travailler dans ces usines. Nous devons leur offrir davantage d'incitatifs pour les convaincre de déménager et de travailler dans ces localités.

Pour ce qui est des investissements dans le capital humain, nous estimons qu'il faut faire davantage au titre de la formation et de l'acquisition des compétences pour les travailleurs du secteur de la transformation des viandes. Cependant, nous estimons que les entreprises elles-mêmes doivent faire la preuve que les deniers publics investis dans l'acquisition de compétences se traduisent subséquemment par une hausse de l'emploi au sein de ces entreprises.

Si l'on considère certaines organisations qui assurent la santé animale au Canada, comme l'Agence canadienne d'inspection des aliments, nous constatons qu'un grand nombre d'experts vieillissent. Il y a très peu d'experts au Canada, et il faut s'assurer que le gouvernement investit dans la formation et l'embauche de nouveaux vétérinaires. Nous ne pouvons risquer d'épuiser ces ressources.

En outre, nous devons collaborer très étroitement avec l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Nous devons avoir un bassin suffisant de vétérinaires et d'inspecteurs ici au Canada. Il faut maintenir les budgets de cette organisation de sorte que le secteur des viandes, qui est largement tributaire des exportations, puisse conserver à son service le personnel qui assure la crédibilité du Canada sur les marchés étrangers.

S'agissant de l'investissement dans le capital physique, compte tenu de la nature périssable de notre produit, nous estimons qu'il faut investir dans le transport et le réseau routier au pays. Il faut s'assurer que l'infrastructure physique est en place et capable de nous permettre d'acheminer notre produit d'un bout à l'autre du pays.

• (1740)

Il y a environ deux ans, à l'été 2003, les pannes d'électricité nous ont fait prendre conscience du fait que le gouvernement doit prendre

l'initiative et s'assurer que le pays dispose d'une capacité électrique suffisante pour approvisionner nos usines. Nous avons besoin d'électricité pour assurer le fonctionnement ininterrompu de nos usines afin de refroidir nos viandes et d'en garantir la salubrité. Nous ne pouvons pas nous retrouver constamment dans la situation où nous ne savons pas quand la prochaine panne arrivera.

En outre, nous devons investir dans de nouveaux ponts et postes frontaliers. Une grande quantité de produits franchit la frontière avec les États-Unis. Il faut construire des ponts, des postes frontaliers et peut-être même de nouveaux tunnels. Il faut permettre que les échanges se poursuivent avec les États-Unis, notre plus important marché.

Voilà qui met un terme à mon exposé. Il y a dans notre rapport de nombreuses autres recommandations que vous pourrez lire.

Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Mme Tamlyn, de l'Association des infirmières et infirmiers du Canada.

[Français]

l'Association des infirmières et infirmiers du Canada.

[Traduction]

Dr Deborah Tamlyn (présidente, Association des infirmières et infirmiers du Canada): Merci beaucoup. Je suis heureuse de me représenter devant vous cette année. Je suis accompagnée de membres de mon conseil national du Yukon, de la Saskatchewan et de la Nouvelle-Écosse, ainsi que d'une étudiante de l'Ouest qui obtiendra son diplôme d'ici quelques mois.

Notre association représente environ 120 000 infirmières et infirmiers au Canada. Nous avons remis notre mémoire au début du mois. Vous y trouverez des recommandations qui, à notre avis, permettront de relever la productivité et la prospérité au Canada. Nous nous sommes particulièrement intéressés à l'innovation, à l'apprentissage et à la sécurité.

Nous croyons que la santé, la productivité et la prospérité sont des volets d'une même réalité. Il existe un lien indivisible entre l'aspect santé et le fait d'avoir une société et une main-d'oeuvre productive et prospère au Canada.

Je me propose de m'attacher aux aspects de notre mémoire portant sur le renforcement du système de la santé grâce à des investissements dans le personnel qui assure les soins de santé.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Puis-je savoir à quoi ressemble le mémoire? Je n'en ai pas de copie.

Le président: Désolé, ce ne sont que des notes d'allocation. C'est ce dont je discutais justement avec mes collaborateurs. Il ne semble pas que nous ayons des copies supplémentaires.

Dr Deborah Tamlyn: Nous pouvons certainement vous en fournir. Je ne suis pas certaine que nous en ayons des copies ici aujourd'hui, mais je crois savoir que nous en avons fourni il y a de cela quelques semaines.

Le président: Désolé, mais le document est en cours de traduction et c'est là le problème. La traduction n'est pas prête.

Dr Deborah Tamlyn: D'accord.

L'AIC croit que la productivité et la prospérité de notre pays et de nos concitoyens sont tributaires d'un système de santé solide. Nous avons vu et nous continuerons de voir un rendement sur l'investissement dans le secteur de la santé. Ce rendement prend plusieurs formes : l'amélioration de l'état de santé, de nouvelles technologies, une baisse de l'absentéisme et du nombre de blessures, ainsi que la création d'emplois.

Les dirigeants des milieux d'affaires ont établi un lien entre le système de santé et la prospérité économique. Plus tôt cette année, la société Toyota, à l'instar d'autres multinationales, a élargi ses opérations au Canada en partie parce qu'il existe ici un régime de soins de santé publique qui serait disponible pour ses employés.

En tant qu'élément crucial du système de santé, les infirmières et infirmiers jouent un rôle important dans le maintien de la santé de la main-d'oeuvre. Ils s'attachent particulièrement à la santé et à la sécurité en milieu de travail. Ils fournissent des évaluations de santé, gèrent les systèmes de santé et sécurité au travail et offrent un soutien aux employés qui retournent travailler avec des maladies chroniques et qui se remettent de blessures. En outre, les infirmières et infirmiers sont parties prenantes de la planification d'urgence qui est aussi essentielle dans le secteur de l'emploi.

Comme les membres du comité le savent, les gouvernements ont déjà investi pour améliorer l'efficacité du système de santé au Canada. Ces investissements ont été considérables. L'AIC salue les bonnes intentions sous-jacentes à ces investissements en particulier la priorité stratégique accordée à un meilleur accès au système. L'accès au système pour les travailleurs est, si je ne m'abuse, l'un des sujets de préoccupation de votre comité.

Cependant, un récent sondage mené en septembre n'a pas manqué de nous inquiéter. Il semblerait que la majorité des Canadiens sont moins confiants qu'il y a un an que le système sur lequel ils souhaitent pouvoir compter sera effectivement là pour répondre à leurs besoins et cela veut dire, entre autres, la possibilité pour eux d'avoir accès, dans des délais raisonnables, aux soins offerts, que ce soit par des médecins, des infirmières ou d'autres membres de l'équipe des professionnels de la santé.

Nous sommes confrontés à des pénuries. D'ailleurs, à entendre les exposés d'aujourd'hui, les pénuries sont un thème récurrent. En conséquence, dans notre exposé d'aujourd'hui nous voulons soumettre à votre examen un point spécifique. À notre avis, le gouvernement fédéral est en mesure de faire preuve de leadership dans les domaines d'emploi qui relèvent de sa compétence, comme les communautés autochtones, la Défense nationale et le Service correctionnel du Canada, par exemple. D'après l'information que nous avons obtenue, on prévoit qu'il manquera environ 4 000 à 5 000 infirmières et infirmiers dans ces domaines d'ici les dix prochaines années.

Nous voudrions que le gouvernement fédéral élargisse l'initiative de promesse de service post-formation qui existe déjà dans certains ministères et en vertu de laquelle les personnes qui souhaitent embrasser la profession d'infirmière ou d'infirmier ou encore perfectionner leurs compétences ou acquérir une spécialité peuvent recevoir du financement ou une bourse d'études pourvu qu'ils acceptent, en contrepartie, de travailler pendant une durée déterminée dans un secteur où il existe un besoin de personnel. Il peut s'agir de régions rurales ou éloignées ou de secteurs particuliers relevant du gouvernement fédéral où il existe une pénurie.

Je sais que de tels arrangements peuvent donner des résultats car j'en ai été moi-même bénéficiaire au début des années 70. Nous savons également que dans certaines provinces, notamment la

Saskatchewan, on a institué ce genre d'approche. Les diplômés de ces programmes doivent en fait promettre d'offrir un service post-formation et généralement ils restent dans les secteurs où il est difficile de recruter.

En outre, non contents d'appuyer la formation et de multiplier le nombre d'infirmières et d'infirmiers et de les affecter dans des régions où les besoins sont criants, le gouvernement fédéral pourrait aussi créer ce que nous appelons des équipes d'intervention spéciale composées de travailleurs parmi les plus aguerris et les plus expérimentés, ces équipes seraient affectées aux régions les plus démunies. À l'heure actuelle, cela serait difficile étant donné que les pénuries sont tellement graves qu'il est très difficile de déplacer qui que ce soit à l'intérieur du système. Si l'on pouvait compter sur un bassin de nouveaux diplômés ou de travailleurs formés ou compétents supplémentaires, nous pensons que le gouvernement fédéral pourrait faire preuve d'initiative et instaurer une approche novatrice qui permettrait de résorber les pénuries qui affectent certaines populations parmi les plus démunies ainsi que des gens qui sont souvent marginalisés, que ce soit en raison du lieu où elles habitent ou de leur situation économique.

• (1745)

En conclusion, nous croyons qu'en utilisant des fonds pour appuyer la formation additionnelle d'employés, en l'occurrence des infirmières et infirmiers qui travailleraient dans le contexte fédéral en vertu d'une promesse de service post-formation serait un investissement judicieux. Certains des fonds en question pourraient être puisés à même des allocations existantes réservées à la santé, mais des investissements supplémentaires seraient nécessaires. À notre avis, cela transmettrait aussi aux autres instances un message clair les incitant à emboîter le pas ou à s'inspirer par l'exemple donné par le gouvernement fédéral.

Merci beaucoup de votre temps.

Le président: Merci, madame Tamlyn.

M. Penson, et ensuite j'ai M. Bouchard, M. Bell et M. Martin.

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

Je souhaite la bienvenue aux membres du panel. La discussion d'aujourd'hui a été très intéressante. Selon moi, elle a reconfirmé pour bon nombre d'entre nous qui nous intéressons à la productivité et à la nécessité de combler le fossé qui nous sépare à cet égard de nos principaux partenaires commerciaux le fait qu'il faudra adopter des approches diverses pour réussir, notamment la formation et le perfectionnement des compétences, l'investissement de capitaux et sans doute, une réduction des impôts dans certains domaines pour inciter les sociétés à investir dans la machinerie et l'équipement. C'est assurément quelque chose que nous apprenons.

Je veux simplement explorer brièvement l'idée suivante avec vous. Je viens d'une circonscription du nord de l'Alberta, Grande Prairie, qui connaît une croissance incroyable. L'expansion ou la poussée de croissance que nous traversons à l'heure actuelle est attribuable à l'exploitation de matières premières et se poursuivra sans doute pendant un certain temps.

Madame Tamlyn, vous avez mentionné que les travailleurs ne veulent pas déménager dans certaines régions ou localités éloignées. Je trouve que cela est navrant car les gens vont devoir comprendre qu'il leur faudra déménager là où les emplois se trouvent et dans bien des cas, ces emplois se trouvent dans des endroits comme ma circonscription ou à Fort McMurray.

M. Blakely a évoqué un incitatif que pourrait offrir le gouvernement, qu'il a chiffré à 1 500 \$.

En fait, dans votre exemple, monsieur Blakely, l'ouvrier en question devrait travailler quatre jours seulement avant de récupérer les 1 500 \$ qu'aurait coûté son billet d'avion pour Fort McMurray. Est-il vraiment nécessaire que le gouvernement fédéral offre un incitatif de 1 500 \$ pour attirer les gens? Le simple bon sens ne vous convainc-il pas qu'il vous faudrait travailler seulement quatre jours pour récupérer l'argent du billet?

J'ai eu connaissance d'un cas où un entrepreneur qui travaillait dans le béton a perdu toute son équipe. Il payait ses employés 35 \$ l'heure. Or, quelqu'un leur a offert 40 \$ l'heure et ils sont tous partis. Lorsque je l'ai rencontré, il m'a dit : « Nous avons besoin de travailleurs étrangers temporaires. » Si les ouvriers canadiens refusent de déménager là où il y a des emplois, je peux comprendre son point de vue. Il est très difficile de comprendre pourquoi les gens se sentent si confortables qu'ils préfèrent rester à ne rien faire et toucher des prestations d'assurance-chômage au lieu de déménager. Je sais que ce n'est pas facile pour les familles, mais il y a des milliers et des milliers de familles qui le font et qui l'ont fait depuis très longtemps.

J'ignore quelle est la meilleure méthode, mais Mme Tamlyn me semble proposer une solution concrète lorsqu'elle suggère un contrat quelconque.

Il y a quelques années, je suis allé à Vancouver pour rendre visite à des membres de ma famille. J'ai appris à ce moment-là que l'un d'eux avait été muté de Vancouver — je crois qu'il était à l'emploi de B.C. Tel à l'époque, maintenant BCT.TELUS, à Prince George qui est situé bien plus au sud que ma circonscription. On aurait dit qu'il avait été condamné à mort. Réveillez-vous! Notre pays est grand. Les gens doivent être disposés à déménager là où il y a des emplois. Et une fois qu'ils sont arrivés sur les lieux, généralement ils s'aperçoivent que c'est une très belle région. Il faut simplement avoir l'esprit plus ouvert, je crois.

Pour ce qui est de l'infrastructure nécessaire, dont M. Flewelling a parlé, je suis tout à fait d'accord avec lui. Il serait très avantageux pour nous de renforcer notre infrastructure — les routes, les ponts, les voies ferrées, etc. — pour accélérer la livraison de produits.

Je ne suis pas sûr d'avoir des questions à poser, mais parfois, j'en ai simplement assez d'entendre les gens dire qu'ils ne veulent pas déménager là où il y a des emplois car pour eux, c'est la fin du monde. Ce n'est pas du tout le cas. Une fois déménagés, ils s'apercevront qu'ils se retrouvent dans une région très agréable.

Je ne sais pas quelle est la solution, mais à mon avis, vous avez identifié certains des domaines où il nous faut intervenir et concrétiser vos recommandations, soit davantage de formation et d'investissement dans l'infrastructure. Ce sont là des initiatives importantes qui sont requises. Si l'un ou l'autre d'entre vous veut répondre, je serai heureux de vous entendre.

• (1750)

Le président: Puis-je vous aider?

C'est une excellente observation car à mon avis, nous sommes également aux prises avec ce problème au Québec. Comment encourager les gens à se déplacer vers les régions où il y a des emplois?

Je pense qu'encre encore une fois, la question des emplois vous est directement destinée, monsieur Blakely. On ne peut pas vraiment les forcer à déménager. On ne peut les forcer. Les travailleurs temporaires sont la solution.

M. Robert Blakely: Je m'explique. Bien des gens croient au mythe du type de l'Atlantique qui reste à ne rien faire et qui trouve formidable de voir arriver les chèques d'assurance-emploi, mais c'est tout simplement faux.

On ne peut s'attendre à ce que quelqu'un déménage de Terre-Neuve à Fort McMurray pour un emploi de trois mois car fréquemment, c'est la durée du travail requis.

M. Charlie Penson: Pas dans ma circonscription.

M. Robert Blakely: Je suis moi aussi originaire de l'Alberta, plus précisément d'Edmonton, et j'y ai vécu toute ma vie. J'ai travaillé à Grande Prairie et à Fort McMurray.

Je peux vous dire une chose. J'ai travaillé à l'usine de pâte à papier à Grande Prairie, et ce n'était pas un emploi pour toute la vie. J'ai travaillé là-bas pendant un certain temps. Ensuite, je suis allé travailler à Red Deer, Joffrey, Prentiss, Olds et Calgary.

• (1755)

M. Charlie Penson: Vous pouvez revenir travailler à Grande Prairie maintenant.

M. Robert Blakely: Merci. Je vous suis obligé. Je citerai votre nom et cela me vaudra probablement un emploi intéressant.

Ce ne sont pas tous les emplois qui se prêtent à un déménagement permanent. Si les gens ne peuvent déménager de façon permanente il nous faudra sans doute trouver la deuxième meilleure façon de fournir une aide temporaire.

Le président: C'est juste.

[Français]

Monsieur Bouchard, vous avez la parole.

M. Robert Bouchard (Chicoutimi—Le Fjord, BQ): Ma première question s'adresse au Département des métiers de la construction.

Vous avez dit qu'il était nécessaire que le personnel dans le domaine des métiers de la construction soit mobile. Vous avez également fait part de l'immobilité du travail, contrairement aux travailleurs qui pourraient être mobiles. De plus, vous voulez rendre le travail accessible aux Canadiens.

Considérez-vous que les métiers de la construction sont trop réglementés, et que faudrait-il faire pour que cette mobilité se concrétise?

[Traduction]

M. Robert Blakely: Je ne pense pas que la réglementation soit trop stricte. Nous avons une structure en place. Le Canada est l'un des rares pays au monde où les édifices ne tombent pas, où les ponts ne s'effondrent pas et où les chaudières n'explorent pas et ce parce que nous formons bien nos travailleurs.

Pour être monteur de conduites de vapeur au Canada, il faut suivre une formation de 8 000 heures pour apprendre le métier avant de pouvoir travailler. Vous pourrez installer une chaudière dans une école et les autorités seront raisonnablement certaines qu'elle fonctionnera en toute sécurité.

Le domaine est-il trop réglementé? Je pense que la réponse est non, il ne l'est pas. Certaines provinces ont adopté une réglementation mais en soi, elle n'est pas suffisamment appliquée. S'il y a une chose qu'on devrait faire, c'est bien d'appliquer davantage la réglementation actuelle au lieu d'abandonner notre système.

Quiconque a un sceau rouge provincial sur son certificat de travailleur spécialisé dans une province peut travailler n'importe où dans le monde. Il n'y a pas beaucoup de gens qui peuvent dire cela ailleurs sur la planète.

[Français]

M. Robert Bouchard: C'est peut-être à l'intérieur de certaines provinces. Je pense au Québec, par exemple. Un travailleur qui veut exercer un métier doit souvent respecter une série de règles. Parfois, le nombre de travailleurs déjà actifs l'empêche de pouvoir faire partie du corps de métier. Je faisais allusion surtout à cela.

Ma deuxième question s'adresse à l'Association canadienne des automobilistes.

Actuellement, les provinces sont responsables de la maîtrise d'oeuvre et de l'entretien du réseau routier sur leur territoire. Selon vos propositions, les provinces et le Québec resteraient-ils maîtres d'oeuvre et auraient-ils encore un rôle à jouer sur le plan de l'entretien? Vous avez en effet mentionné que cela devrait être une priorité nationale, qu'il devrait y avoir des normes nationales également et, enfin, qu'on devrait reconnaître qu'on doit faire quelque chose, qu'on doit améliorer le réseau routier canadien.

[Traduction]

M. David Flewelling: Merci.

Dans notre mémoire, nous ne préconisons pas que les autoroutes cessent de relever de la compétence des provinces. Nous considérons que le rôle du gouvernement fédéral consiste à établir des normes. À maintes reprises, les autorités provinciales ont demandé au gouvernement fédéral de fixer des normes cohérentes à l'égard du réseau routier national, c'est-à-dire le réseau qui relie nos collectivités d'un océan à l'autre. Elles ont demandé au gouvernement fédéral de jouer un rôle de chef de file pour ce qui est d'établir de telles normes. À mon avis, cet aspect particulier relève de la compétence du gouvernement fédéral.

Comme je l'ai déjà dit, il n'est pas question de retirer aux provinces la responsabilité des autoroutes, mais l'établissement de normes nationales est un rôle que devrait jouer le gouvernement fédéral.

• (1800)

[Français]

M. Robert Bouchard: Ma dernière question s'adresse à l'Association des infirmières et infirmiers du Canada. Vous avez parlé de consacrer davantage de fonds et de crédits. On sait que le domaine de la santé fait partie de la compétence des provinces et du Québec.

Parmi vos recommandations, suggérez-vous également au gouvernement fédéral de faire des transferts aux provinces et au Québec, pour que les recommandations que vous formulez, ainsi que d'autres améliorations, soient mises en oeuvre?

[Traduction]

Dr Deborah Tamlyn: Notre proposition visait particulièrement des secteurs où le gouvernement fédéral a compétence car il se trouve à être l'employeur d'infirmières et d'infirmiers qui travaillent dans certains secteurs, que ce soit auprès des Autochtones ou des Inuits ou pour le compte du Service correctionnel du Canada. Ce concept pourrait être élargi, je suppose advenant que les instances fédérales et provinciales souhaitent établir des fonds d'équivalence, mais ce n'était pas là l'objet de notre mémoire. Je pense qu'il serait possible de concrétiser ce que vous proposez, mais quant à savoir si ce serait d'intérêt prioritaire pour les divers intervenants, cela reste à

voir. Cela dit, nous avons plutôt à l'esprit une situation où le gouvernement fédéral pourrait aller de l'avant de son propre chef, du moins au début. Ainsi, il mettrait en lumière une approche qui contribuerait à régler les problèmes propres aux secteurs qui connaissent d'énormes difficultés, que ce soit pour combler les pénuries ou pour répondre aux besoins. Dans bien des provinces, comme l'ont fait remarquer certains membres du comité, ces problèmes peuvent avoir un lien avec la mobilité des travailleurs qui ne sont pas chauds à l'idée d'aller dans ces régions.

En conséquence, je ne rejeterai pas votre suggestion, mais je pense que le gouvernement pourrait uniquement aller de l'avant si une province comme le Québec ou d'autres exprimaient leur intérêt.

J'espère avoir répondu à votre question.

Le président: Merci, madame Tamlyn.

J'ai sur ma liste M. Bell, M. Martin, M. Solberg, et ensuite, Mme Minna.

M. Don Bell: Premièrement, je vous remercie tous.

Monsieur Laws, vos recommandations n'étaient pas précédées de points vignettes. Vos arguments l'étaient, mais il serait utile que vos recommandations soient identifiées un peu plus clairement dans votre mémoire.

À la page 6 de votre mémoire, vous parlez entre autres, et je pense que cela est repris en résumé dans le dernier paragraphe de votre sommaire, d'investissements judicieux dans la formation des travailleurs. Vous mentionnez également qu'il y a davantage de PME dans votre secteur au Canada qu'aux États-Unis et en conséquence, il est nécessaire d'accroître la productivité. Vous expliquez de quelle façon ces entreprises canadiennes bénéficieraient d'une meilleure gestion des compétences. Lorsque vous parlez d'acquisition de compétences, parlez-vous des travailleurs ou des gestionnaires, ou encore des deux?

M. Jim Laws: Nous parlons des deux. C'est manifestement l'un des problèmes liés à la productivité. Dans certaines petites entreprises, une meilleure gestion des compétences déboucherait sur un certain relèvement de la productivité.

M. Don Bell: D'accord. Je comprends.

M. Jim Laws: Dans les grandes sociétés, bien entendu, on a de bons systèmes même pour former les employés à l'interne, mais les PME, elles, pourraient sans doute bénéficier d'un peu d'aide à cet égard.

M. Don Bell: L'une des critiques que j'ai entendues concerne la domination dans certains secteurs, particulièrement celui de l'emballage et de la transformation des viandes, de certaines multinationales, si l'on veut les appeler ainsi, et la difficulté pour les petites entreprises, les PME dont vous parlez, de livrer concurrence. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

M. Jim Laws: Je peux commenter. J'occupe mon poste actuel depuis environ 18 mois. J'ai rencontré de nombreux membres depuis environ deux ans et je peux vous dire qu'il y a de nouveaux venus dans le secteur. Il n'y a pas d'obstacles considérables à l'entrée dans ce champ d'activité, si ce n'est l'obligation d'avoir les capitaux et l'équipement nécessaires. De petites entreprises peuvent fort bien tirer leur épingle du jeu. Si les entrepreneurs construisent une nouvelle usine à partir de zéro, par exemple, ils peuvent tirer parti de certaines nouvelles technologies, etc.

Pour ce qui est des multinationales, prenons une compagnie comme Cargill dont le siège social est aux États-Unis mais qui est implantée au Canada depuis plus de 80 ans. Cette société a investi énormément d'argent au Canada et y a construit un grand nombre d'usines modernes.

À Calgary, par exemple, il y a une société qui vient tout juste de démarrer — Rancher's Beef. Elle a bâti une toute nouvelle usine au nord de Calgary, dotée d'équipement neuf. C'est formidable.

Les frères Nilsson ont une usine à Moose Jaw et une ou deux autres à Calgary. La direction a agrandi ses usines dans la foulée de la crise de l'ESB. Il y a donc énormément de débouchés.

Il y a d'autres usines, au Québec, par exemple. J'ai visité une usine dans le coin de Rivière-du-Loup appelée la Ferme Breton. Le Canada produit énormément de porc. L'usine en question, qui était située à une heure de route environ de Rivière-du-Loup, a été détruite par un incendie. Ses dirigeants ont décidé de bâtir une nouvelle usine à Rivière-du-Loup même, en grande partie pour avoir accès à un plus grand bassin de travailleurs, pour essayer de recruter davantage d'employés. Ils ont bâti une toute nouvelle usine, qui est absolument magnifique.

Il est facile de faire ces commentaires, mais...

● (1805)

M. Don Bell: Je les ai entendus ici au comité et, l'année dernière, on a abordé la question de la transformation, de la capacité des abattoirs et de la nécessité d'en construire d'autres. Il a aussi été question de la domination d'une poignée d'entreprises. J'étais simplement curieux de savoir ce qu'il en est.

M. Jim Laws: La bonne nouvelle, c'est que la capacité a augmenté et se situe à un niveau suffisamment élevé pour nous permettre d'abattre pratiquement tous les animaux que nous voulons abattre au Canada, du moins pour ce qui est du boeuf.

Pour ce qui est du volet de la transformation, on n'a pas demandé au gouvernement d'investir dans les abattoirs et l'équipement. Les forces du marché ont dicté les investissements. Les profits ont été réinvestis pour agrandir les installations. Tout ce que nous demandons, c'est que le gouvernement réinvestisse dans l'Agence canadienne d'inspection des aliments dans le but d'embaucher davantage de vétérinaires et d'inspecteurs pour pouvoir faire face à la capacité et aux heures de fonctionnement accrues.

M. Don Bell: D'accord.

Monsieur Blakely, j'aimerais obtenir une précision.

Au sujet de l'aide à la mobilité, vous avez cité l'exemple d'un ouvrier originaire des Maritimes qui irait travailler loin en Alberta. D'après vous, si son emploi dure trois mois — et j'ignore si c'est la moyenne, mais ce n'est pas une période de temps inhabituelle —, cette personne rentrerait-elle chez elle pour ensuite revenir occuper un autre emploi? Combien de fois pour chacune de ces périodes dont vous avez parlé pour un salaire de 25 000 \$, feriez-vous cela pour quelqu'un? Une fois par année, ou chaque fois qu'une offre d'emploi se présente?

M. Robert Blakely: Pour ce qui est des détails, est-ce chaque fois qu'un emploi se présente? Chaque fois que quelqu'un reçoit une avance, il est en mesure de venir travailler.

M. Don Bell: C'est ce que j'allais dire.

M. Robert Blakely: Si l'assurance-emploi est véritablement une assurance, à ce moment-là vous avez peut-être droit à une franchise en même que la prestation. Si l'AE est une assurance, c'est-à-dire un contrat d'indemnisation advenant un événement imprévisible, à ce

moment-là peut-être aurait-on tout à gagner en disant : « Nous allons faire cela pour vous une ou deux fois. »

Souvent, ce qui rend les gens moins susceptibles d'accepter un emploi très loin, dans une autre province, c'est qu'ils n'ont pas suffisamment d'argent pour s'y rendre. Ils touchent des prestations depuis un certain temps et ils en sont à leur dernier cent. Le conseil sectoriel a fait une étude sur les raisons qui incitent les gens à déménager ou non, sur ce qui les décourage d'accepter un emploi ailleurs, et le plus grand obstacle était le manque d'argent pour se rendre sur les lieux de l'emploi.

M. Don Bell: Monsieur Flewelling, je vous ai vu à la télévision. À propos de l'environnement, vous avez dit qu'il fallait offrir des incitatifs fiscaux et non imposer des sanctions.

J'ai travaillé au district régional de Vancouver et au gouvernement local et j'ai suivi tout le dossier de TransLink et de la planification de la circulation dans le sud-ouest de la Colombie-Britannique, mais généralement le hic c'est le paiement par l'usager qui constitue, en fait, une forme de pénalité pour les gens qui conduisent davantage. C'est sans compter toute la question du camionnage qui assure la circulation des biens et des services et qui représente une toute autre paire de manches.

Premièrement, il est impossible pour résoudre le problème de la congestion de s'en tirer en construisant d'autres routes. Elles vont aussi devenir achalandées. Si on construit des routes, les gens les utiliseront.

Quels types d'incitatifs fiscaux aviez-vous à l'esprit?

M. David Flewelling: À notre avis, les incitatifs fiscaux devraient favoriser davantage les véhicules à haut rendement énergétique, y compris les véhicules hybrides, les véhicules employant du carburant de remplacement. Selon nous, il faut en faire fortement la promotion.

M. Don Bell: Et ne pas pénaliser les véhicules existants, si j'ai bien lu votre rapport...

M. David Flewelling: C'est exact. Nous sommes convaincus que les Canadiens veulent agir dans le respect de l'environnement. Il faut simplement qu'ils aient un peu plus de choix — cela fait défaut — et il faut qu'ils puissent bénéficier d'incitatifs pour bouger, et ils bougeront. Nous ne pensons pas qu'il faille pénaliser les gens pour les amener à s'orienter dans une certaine direction et les convaincre que c'est la chose à faire.

● (1810)

M. Don Bell: À propos de la conception des autoroutes, vous avez évoqué la sécurité. Parlez-vous des accotements? Parlez-vous d'inclinaison pour les courbes? En matière d'ingénierie et de design, de quoi est-il question?

M. David Flewelling: Si l'on considère nos autoroutes, bon nombre d'entre elles ont été construites dans les années 50 et 60. Or, depuis lors, il y a eu énormément d'innovation dans le design. Vous avez visé juste avec vos exemples. La construction de courbes inclinées et d'accotements plus larges et plus plats sont certes deux innovations qui existent depuis dix, peut-être vingt ans et qu'il faut appliquer.

M. Don Bell: J'ai été surpris par les statistiques qui figurent dans votre rapport au sujet de la différence entre le taux d'accident au Canada et aux États-Unis. Ce taux serait de 60 p. 100 moindre aux États-Unis?

M. David Flewelling: Oui. Des études américaines ont révélé des améliorations spectaculaires, c'est-à-dire des baisses marquées du nombre de décès et de blessures attribuables à des améliorations au niveau du design routier.

M. Don Bell: Madame Tamlyn, le concept d'une promesse de service post-formation est intéressant. L'une des questions que je voulais vous poser concerne les immigrants. Nous avons parlé de la reconnaissance des compétences. La situation s'améliore-t-elle? L'un des problèmes des infirmières et infirmiers, en général, est d'obtenir la reconnaissance professionnelle et de mettre à niveau leurs compétences. Je sais qu'il y a eu des efforts en ce sens de la part de Citoyenneté et Immigration Canada en vue d'améliorer la situation et de fournir une meilleure information. D'après votre expérience, enregistre-t-on des résultats positifs? Réussit-on à aider les personnes qui viennent de l'étranger à mettre à jour leurs compétences et à y arriver sans pour autant se retrouver à travailler en tant qu'aides soignants alors qu'ils possèdent d'autres compétences?

Dr Deborah Tamlyn: Non. Je pense que d'importantes mesures ont été prises mais il reste beaucoup à faire. On a prévu au niveau fédéral des fonds et des mesures de soutien pour examiner particulièrement la situation des infirmières et infirmiers formés à l'étranger. Cela nous a permis d'apprendre des choses importantes et nous en tirerons des recommandations. Cela influencera l'information qui sera affichée sur notre portail national de nursing. Et je pense que cela servira bien les infirmières et infirmiers formés à l'étranger qui souhaiteraient participer au programme que nous avons proposé ici.

Le président: Merci, monsieur Bell.

Monsieur Martin.

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre): Merci, monsieur le président. Je suis heureux d'avoir l'occasion de participer aux travaux du comité des finances.

J'ai trouvé très intéressants — en fait fascinants — tous les mémoires. J'aimerais avoir le temps de revenir sur un grand nombre de points qui s'y trouvent, mais je vais essayer de me limiter à ce que je connais.

Comme j'ai déjà travaillé dans le domaine de la construction, je m'intéresse particulièrement aux arguments que vous avez soulevés, monsieur Blakely.

Je trouve excellente l'idée d'un plan pour favoriser la mobilité des travailleurs. Comme j'estime que vous avez présenté une excellente analyse de rentabilisation en faveur de cette initiative, je tiens à ce que cela soit consigné au compte rendu. Je pense que c'est une très bonne idée que d'essayer de jumeler les pénuries avec les surplus à l'intérieur même du pays dans le cadre d'un plan cohérent. Et cela m'amène à l'un des points que vous avez mentionnés, soit l'idée du recours aux travailleurs étrangers. Combler les pénuries de travailleurs qualifiés dans une région du pays grâce à l'afflux de travailleurs étrangers — non pas d'immigrants, mais de travailleurs étrangers temporaires — nuit aux Canadiens d'une autre région du pays. Avant de pouvoir embaucher un travailleur étranger, l'entrepreneur doit s'assurer qu'il n'y a pas de travailleurs canadiens compétents et qualifiés pour cet emploi. C'est l'une des conditions qu'il doit respecter avant d'obtenir un permis.

Dans le cas de Gold River, j'ai vu la demande. On pouvait y lire ceci : Avez-vous essayé de trouver des Canadiens qualifiés? Oui. Pourquoi n'avez-vous pas embauché ces Canadiens qualifiés? Ils coûtaient trop cher.

Par conséquent, on a embauché un grand nombre de travailleurs venus de l'Inde, et on les a logés à six dans une chambre d'hôtel alors que tous les travailleurs de la ville de Gold River étaient sans emploi. Le contrat consistait à démanteler l'usine de pâte à papier qui venait de fermer ses portes. Les mêmes types qui avaient bâti et assuré l'entretien de cette usine ont dû regarder ces travailleurs temporaires étrangers venir ici leur voler leurs emplois.

En conséquence, je vous remercie d'avoir soulevé le problème car cela me rend fou.

Je veux aussi vous interroger au sujet d'un autre élément de votre mémoire que vous n'avez pas eu l'occasion d'aborder soit le processus d'adjudication du gouvernement, que vous abordez sous la rubrique « Appel d'offres basé sur la meilleure valeur ». Je note qu'à votre avis, le gouvernement pourra jouer un rôle dans l'atteinte de certains de ces autres objectifs, les objectifs secondaires, en modifiant ses pratiques d'adjudication, et je vous demanderais de bien vouloir nous présenter vos arguments.

• (1815)

M. Robert Blakely: Oui. Un certain nombre d'acheteurs de services de construction avertis se livrent à un processus de préqualification des entreprises avant de leur permettre de participer au processus d'appel d'offres. Ils veulent voir une politique de sécurité cohérente. Ils veulent voir une politique de formation. Allez-vous employer des travailleurs qualifiés et des apprentis liés par contrat? Allez-vous former les travailleurs sur le tas? Allez-vous offrir certains avantages à la collectivité?

À l'heure actuelle, un nombre considérable d'emplois sont adjudgés par le gouvernement du Canada à des entrepreneurs — en fait, ce ne sont pas des entrepreneurs, mais des courtiers. Ils acceptent le travail et ensuite, ils le répartissent à la pièce à n'importe qui et au bout du compte, un grand nombre de personnes travaillant sur des projets financés par vos impôts et les miens participent à l'économie souterraine. Il n'y a aucune cotisation à la Commission des accidents du travail. Il n'y a aucune assurance-emploi de versée. Il n'y a aucun prélèvement pour l'impôt.

Dans d'autres cas, il y a sur les chantiers des travailleurs qui n'ont absolument aucune formation. Lorsqu'on sait que le gouvernement du Canada verse pratiquement la totalité des fonds pour les programmes d'apprentissage partout au pays par l'entremise des accords de transfert sur le marché du travail, chaque fois que le gouvernement du Canada accorde un contrat à une entreprise qui ne fait pas de formation, il va à l'encontre de ses propres efforts dans un autre domaine.

Il est très important de faire des appels d'offres basés sur la meilleure valeur, autrement dit de bien considérer ce que l'on achète. Les acheteurs de services de construction avertis savent que le coût installé total et le coût du cycle de vie sont deux choses qu'il faut considérer. On peut obtenir un prix moindre à l'unité, mais il vous faudra la remplacer en l'espace de cinq ans au lieu de trente. Qu'avez-vous épargné? Rien. Nous souhaitons désespérément que le gouvernement du Canada abandonne l'adjudication au moins disant pour opter pour le résultat offrant la meilleure valeur.

M. Pat Martin: Je vous remercie d'avoir expliqué cela très clairement. J'ai toujours dit que la charpenterie est le plus noble des métiers, mais j'avoue que certains tuyauteurs sont des individus très cultivés. Vous en êtes un bon exemple.

M. Robert Blakely: Merci, Pat.

M. Pat Martin: S'il me reste une minute, j'aimerais vous poser une question délicate. Vous avez sans doute remarqué qu'en ce moment, les milieux d'affaires de Bay Street sont enthousiasmés par le concept des entités intermédiaires, des fiducies de revenus si vous voulez. Je suis sûr que vous l'avez remarqué étant donné que votre enquête a pour thème le relèvement de la productivité. Aux États-Unis, les fiducies de revenus sont interdites car on a constaté que lorsque les entreprises n'utilisent pas leurs revenus pour réinvestir dans la R et D ou encore dans l'expansion ou la croissance, elles les acheminent en totalité vers les détenteurs d'unités, ce qui a pour effet d'étouffer la productivité. Par conséquent, non seulement on évite ainsi l'impôt sur les sociétés, mais on ne conserve pas ces gains en vue de les réinvestir dans la société.

Avez-vous une opinion quant à savoir s'il serait sage du point de vue de la politique gouvernementale de donner le feu vert aux fiducies de revenus qui sont ni plus ni moins un phénomène culte dans le secteur financier?

M. Robert Blakely: À mon avis, tous les moyens que les acteurs financiers trouvent pour conserver la richesse pour eux et ne pas verser d'impôts, pour jongler avec à volonté, vont à l'encontre de ce que nous essayons fondamentalement de faire comme société. Si chacun travaille et paie des impôts et si tout le monde met l'épaule à la roue pour essayer d'améliorer les choses, peut-être qu'alors nous aurons une société meilleure.

M. Pat Martin: À tout le moins une chance de l'avoir.

M. Robert Blakely: Je n'ai rien contre le fait de garder davantage d'argent dans ma poche, mais vous savez quoi? Si je dois payer un peu plus d'impôts pour que chacun ait une part égale, à ce moment-là, il suffit de me le demander et je le ferai.

M. Pat Martin: Autrement dit, si l'on veut régler le problème de la double imposition des dividendes, les fiducies de revenus sont sans doute un instrument grossier pour y parvenir. Êtes-vous d'accord?

M. Robert Blakely: À mon avis, oui.

M. Pat Martin: Merci.

Le président: Monsieur Solberg

M. Monte Solberg (Medicine Hat, PCC): Je pensais que je parlais des routes. Vous savez que je veux parler des fiducies de revenus, mais je pense que je parlerai des routes.

Monsieur Flewelling, on me dit qu'au Canada la route nationale, la route n° 1, n'est pas encore à voies séparées d'un bout à l'autre du pays. Elle l'est à 50 p. 100, je pense. Est-ce exact?

M. David Flewelling: Oui, c'est ce que je crois savoir aussi.

M. Monte Solberg: Demandez-vous au gouvernement de régler ce problème? Préconisez-vous le doublage des voies de la route nationale d'un bout à l'autre du pays? Qu'est-ce que vous exigez exactement?

Je sais que dans mon coin, la route nationale a deux voies séparées, mais à bien des endroits où de grandes artères croisent cette route, il n'y a pas de viaduc, et c'est dangereux. De gros camions-citernes transportant du pétrole et du gaz traversent la route. Des camions-cages transportant des bestiaux aussi. Non seulement n'y a-t-il pas de viaduc mais dans bien des cas, il n'y a même pas tellement d'espace entre les deux voies, de sorte qu'un gros camion-cage empiète sur l'autre voie lorsqu'il essaie de traverser. C'est évidemment plutôt dangereux. Je suis sûr que ce n'est pas productif non plus car la circulation est bloquée à ces endroits.

Quel serait votre plan exactement?

● (1820)

M. David Flewelling: Notre plan engloberait l'élaboration et la mise en oeuvre d'un design et de normes d'exploitation optimaux. Les autorités provinciales ont dit qu'elles étaient disposées à collaborer dans ce dossier. Elles souhaiteraient la participation du gouvernement fédéral. Les territoires participeraient également. Ce que nous recherchons, c'est le meilleur design pour toutes les circonstances. Par conséquent, selon les circonstances, le design changera. Il pourrait exiger le doublement des voies ou non.

En Scandinavie, en Allemagne et en Écosse, on applique le concept des routes « deux plus un ». Il s'agit d'une route à trois voies où la troisième voie alterne tous les deux ou trois kilomètres pour permettre aux véhicules de doubler pendant une certaine période de temps. Ensuite, on revient à une voie pour que les automobilistes de l'autre côté aient leur chance. C'est une très bonne façon de faire, très sécuritaire, beaucoup plus sécuritaire que d'avoir simplement des routes à deux voies. Évidemment, cela coûterait beaucoup moins cher que de doubler la Transcanadienne. En termes de design, il y a de nouvelles idées à considérer.

M. Monte Solberg: Je pense que vous soutenez qu'actuellement, il existe un déficit dans tous les domaines. Il y a bien sûr un déficit d'infrastructure. Je pense avoir lu quelque part que vous soutenez qu'il faudrait environ 22 milliards de dollars pour combler ce déficit. Mais pour le réseau routier national du Canada, en quoi cela consisterait-il? Faudrait-il construire des viaducs, ou bien est-ce encore indéterminé pour l'instant?

M. David Flewelling: Vous devez me pardonner, je ne suis pas ingénieur civil, mais comme je l'ai dit, s'il faut un viaduc dans un cas particulier, alors je pense qu'il faut envisager d'en construire un.

M. Monte Solberg: C'est très bien. J'essayais seulement de comprendre d'où venait ce chiffre.

M. David Flewelling: Il vient du Conseil des ministres chargés de la sécurité routière et des transports, aux niveaux provincial et fédéral.

M. Monte Solberg: Bien, mais cela nécessite une vision quelconque et je ne sais pas très bien en quoi elle consiste. C'est important parce que cela contribuerait à notre discussion d'aujourd'hui, qui porte sur la productivité.

Mais par ailleurs, si je vous comprends bien, vous ne parlez pas nécessairement de l'argent que le gouvernement a mis de côté dans son budget et dans sa proposition pour les villes et les municipalités, parce que le gouvernement a établi clairement qu'il ne veut pas que cet argent soit investi dans des choses de ce genre, et je me dis qu'il n'y aurait peut-être pas assez d'argent dans ce budget pour répondre aux besoins que vous évoquez. Je suppose donc que vous parlez d'une injection d'argent neuf.

M. David Flewelling: Ce dont nous parlons, c'est de l'argent que le gouvernement perçoit sous forme de taxe d'accise et de TPS à la pompe, à peu près cinq milliards de dollars par année. Nous savons qu'une partie de cet argent a été réservée pour les villes et les collectivités, mais il est évident qu'il reste de l'argent dans cette assiette fiscale, si l'on peut dire. Nous demandons 2,5 milliards de dollars par année. Nous croyons que cela nous donnerait un bon point de départ pour s'attaquer à ce problème.

M. Monte Solberg: Monsieur Laws, il y a à côté de chez moi un abattoir qui est tellement près que je pourrais l'atteindre avec un caillou, enfin, je le pourrais si j'avais un bon bras. Je connais un peu ce dossier, mais vous avez dit une chose que j'ai trouvée intéressante, et je ne sais pas très bien comment cela fonctionnerait, au sujet des encouragements pour inciter les gens à venir travailler dans de telles usines. J'aimerais bien que l'on puisse convaincre davantage de gens de venir travailler dans des usines où l'on manque de travailleurs, mais je n'ai pas la moindre idée de la manière dont on pourrait s'y prendre, ou même, à vrai dire, comment on pourrait justifier une telle chose.

Pourquoi ne me dites-vous pas ce que vous avez en tête?

M. Jim Laws: Dans le cas de Brooks, en Alberta, je sais que l'on a tenté de construire des logements pour les employés, comme l'a fait la compagnie Cargill à High River.

Nous n'avions pas vraiment réfléchi à des mesures précises nous non plus, mais peut-être que l'on pourrait retenir la suggestion qui a été faite ici. Peut-être y aurait-il d'autres suggestions qui inciteraient le nombre voulu de travailleurs à aller répondre aux besoins.

Cependant, nous avons aussi d'autres régions du pays qui aimeraient tirer profit du programme de travailleurs temporaires pour faire venir des gens d'outre-mer et nous croyons que cela pourrait être utile, parce que c'est vraiment du travail très dur. Nous ne pouvons pas nous permettre de payer des salaires... En Alberta, en particulier, nous perdons beaucoup d'employés au profit des gisements de pétrole, parce qu'ils sont prêts à offrir beaucoup plus. Nos compagnies ne peuvent pas se permettre de payer de tels salaires et c'est une situation vraiment très difficile actuellement.

• (1825)

M. Monte Solberg: Je comprends cela. Vous devez comprendre à quel point je respecte les gens qui travaillent dans ces abattoirs. Vous avez fait remarquer, et je suis d'accord avec vous, que c'est du travail extraordinairement dur et j'ai beaucoup d'admiration pour les gens qui y travaillent. Beaucoup de ces travailleurs viennent de l'étranger à l'heure actuelle. Il est certain qu'ils gagnent de très bons salaires en comparaison de ceux payés dans leur pays d'origine, mais je comprends la difficulté.

Mon problème est que quand les compagnies ont empoché d'assez bons profits, je trouve difficile de soutenir que le gouvernement doit offrir des encouragements pour attirer des travailleurs dans cette usine. J'ai énormément d'admiration pour les gens qui la dirigent. Ce sont des amis personnels. Je ne crois pas que je pourrais retourner chez moi et soutenir que le gouvernement doit accorder des subventions pour aider à trouver des travailleurs pour cette usine.

M. Jim Laws: Il est certain que dans le cas de cette usine en particulier, ils ont investi une grande partie de leurs profits dans l'agrandissement de l'usine. Ils ont porté la capacité de 4 000 par jour à 5 000 par jour. Mais dans d'autres régions du pays, il y a beaucoup d'usines de conditionnement du porc et celles-ci ne vont pas très bien à l'heure actuelle.

C'est un secteur très cyclique. Il faut investir pour l'avenir, pour assurer la prospérité à long terme, mais c'est difficile. Ils essaient d'implanter la mécanisation et de faire faire une partie du travail par des robots. Là encore, dans l'usine en question, ils ont beaucoup fait de ce côté. Je pense qu'ils ont quatre employés à plein temps dont le travail consiste uniquement à chercher des employés aux quatre coins du pays. Ils ont fait énormément... Ils ont essayé de faire venir des gens de... Je pense qu'à un moment donné, Brooks avait un groupe très important de Terre-neuviens, et aujourd'hui, ce sont des Somaliens.

M. Monte Solberg: Aujourd'hui, ce sont des Soudanais.

Monsieur Blakely, sur la même question, les gens sont extraordinairement bien payés dans le secteur pétrolier. Vous avez dit combien gagnaient les tuyauteurs. Je ne me rendais pas compte qu'ils gagnaient autant d'argent à Fort McMurray et autres endroits semblables.

Étant donné l'argent qu'ils gagnent, j'ai du mal à voir comment un incitatif de 1 500 \$ comme celui que vous proposez suffirait à les décider à y aller. S'ils gagnent déjà un salaire de l'ordre de 100 000 \$ par année, d'après mes calculs, alors...

M. Robert Blakely: S'ils habitent à Edmonton ou Medicine Hat ou Calgary, où ils prennent l'autobus pour se rendre à Fort McMurray et en revenir, et s'ils vont à la maison chaque fin de semaine, ils gagnent 100 000 \$ par année probablement depuis 1999.

Par contre, s'ils viennent de Terre-Neuve ou du Nouveau-Brunswick, où ils n'avaient pas tellement travaillé ces derniers temps, et s'ils ont en fait vécu de prestations d'assurance-emploi pendant une période prolongée, cette somme de 1 500 \$ est un énorme encouragement pour leur permettre d'aller au travail et d'en revenir. Ils sont à 4 000 milles de distance. On ne peut pas sauter dans sa voiture et se rendre là-bas si l'on n'a pas d'argent.

Si le gouvernement du Canada leur donnait 1 500 \$, les amenait là où ils peuvent travailler, leur permettait de gagner un peu d'argent et récupérerait le tout sous forme d'impôts à même leur revenu, ce qui se fait à l'heure actuelle avec l'AE, un programme comme celui-là pourrait devenir une sorte de prêt pour les amener sur place.

M. Monte Solberg: Vous parlez donc d'un prêt.

M. Robert Blakely: Ça pourrait être un prêt. Ça pourrait être une subvention. Ça pourrait être de l'argent versé sans condition. Si quelqu'un se présente au travail...

M. Monte Solberg: Très bien. C'est un grave problème. Je comprends les problèmes du secteur pétrolier. Il est certain que nous avons besoin de travailleurs plus nombreux.

M. Robert Blakely: Je veux parler de travailleurs compétents et qualifiés. Je ne dis pas qu'il faut faire venir des hommes à tout faire.

M. Monte Solberg: Oui, absolument. Je suis d'accord.

Le président: Le seul problème, c'est que le régime fiscal comporte une déduction pour frais de déplacement...

M. Robert Blakely: Ce serait accordé pour un déménagement définitif et on ne pourrait l'avoir qu'une fois tous les cinq ans.

Le président: Voulez-vous établir un programme dans le cadre duquel vous allez prêter de l'argent, et voulez-vous que le gouvernement gère le tout? Je ne sais pas.

• (1830)

M. Robert Blakely: Qu'on aille dans les CEC ou peu importe comment on les appelle maintenant à Service Canada. Si quelqu'un se présente dans ce bureau, qu'on lui donne 1 500 \$. S'il reste 90 jours, il peut garder cette somme. S'il reste encore 90 jours de plus, qu'on le paye pour rentrer à la maison. Nous avons des emplois, alors...

Le président: Qu'est-ce que c'est que le CEC?

M. Robert Blakely: Le Centre d'emploi du Canada.

Le président: Madame Minna.

L'hon. Maria Minna (Beaches—East York, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je veux poursuivre la conversation avec M. Blakely. Je n'ai pas d'objection à votre proposition. J'ai l'impression que pour les gens qui viennent de Terre-Neuve, du Nouveau-Brunswick ou d'ailleurs, non seulement ils doivent prendre l'avion pour aller travailler, mais quand ils sont sur place pendant trois ou quatre mois, ils doivent aussi se louer un logement sur place. Et puis ils doivent aussi engager des coûts additionnels que n'aurait pas une personne qui habite dans la région et qui viennent s'ajouter au coût du domicile qu'ils ont laissé dans l'autre province pendant cette période.

M. Monte Solberg: C'est un choix.

L'hon. Maria Minna: Non, ce n'est pas toujours un choix. Comme vous l'avez dit, il faut parfois choisir entre toucher des prestations d'assurance-emploi ou aller travailler. Il me semble qu'il est plus intéressant d'aller travailler si l'on a les moyens de s'y rendre.

Vous réclamez une plus grande mobilité et vous voulez que les gens puissent se déplacer d'un bout à l'autre du pays, là où se trouvent des emplois. Mon collègue disait tout à l'heure que cela pourrait être valable une seule fois, pas nécessairement deux ou trois fois. Mais il peut arriver qu'au cours de la même année, la même personne se trouve à occuper trois emplois différents, peut-être dans trois régions différentes du pays.

M. Robert Blakely: Oui. En fait, dans certains métiers, par exemple les chaudronniers, il n'est pas inhabituel pour quelqu'un de travailler dans quatre provinces différentes et pour 12 employeurs différents pendant une année de travail. Le travail est offert pendant de très courtes périodes d'emploi dans une centrale électrique ou une centrale nucléaire, où les travailleurs doivent démonter une chaudière et la remettre en état, en travaillant les plus longues heures possibles.

L'hon. Maria Minna: Est-ce que l'encouragement pourrait prendre la forme d'une déduction fiscale ou d'un crédit d'impôt, soit pour le billet d'avion, soit pour d'autres dépenses que doivent engager les travailleurs autonomes?

M. Robert Blakely: Oui. Si ces gars-là étaient des voyageurs de commerce, ils pourraient déduire leurs repas, leurs frais de déplacement et leurs notes d'hôtel.

L'hon. Maria Minna: En un sens, on pourrait faire preuve d'imagination pour aider la mobilité des travailleurs partout au Canada.

M. Robert Blakely: Il y a au moins quatre méthodes proposées dans notre mémoire et nous croyons que cela pourrait prendre la forme d'une subvention ou d'un prêt dans le cadre du régime fiscal, comme vous l'avez proposé. Peu nous importe la méthode, en fin de compte, et nous ne réclamons pas de cadeau. Nous disons que nous avons des gens dans lesquels nous avons investi. Mettons-les au travail si nous le pouvons. C'est mieux pour le pays si les gens dans lesquels nous avons investi travaillent dans leur domaine de compétence dans la mesure du possible.

L'hon. Maria Minna: Ce concept donnerait-il également de bons résultats pour vous, monsieur Laws?

M. Jim Laws: Oui, cela pourrait fonctionner.

C'est vrai que c'est souvent difficile dans beaucoup de domaines. Ce n'est pas exactement le même salaire ou le même niveau de compétence. Dans notre cas, bien souvent, nous essayons en fait d'attirer également dans la région des travailleurs peu qualifiés.

L'hon. Maria Minna: On pourrait envisager une mesure semblable, qui ne serait pas nécessairement identique. Nous cherchons à encourager la mobilité de la main-d'oeuvre, pour que

les travailleurs soient disponibles là où les besoins existent d'un bout à l'autre du pays ou même entre les diverses régions des provinces.

Nous entendons un refrain semblable de la part de l'Association des infirmières.

M. Blakely et M. Laws ont un point de vue différent, mais qui repose sur la même problématique. Essentiellement, vous demandez au gouvernement de faciliter la prise de mesures incitatives, que ce soit pour les infirmières professionnelles, les tuyauteurs ou d'autres corps de métier, pour favoriser la mobilité vers d'autres régions du pays, lorsque de telles mesures n'existent pas à l'heure actuelle.

Je m'adresse à l'Association des infirmières. Est-ce que cela s'appliquerait également aux médecins? On pourrait adopter une approche semblable pour inciter les médecins étrangers ou n'importe quel médecin à aller travailler dans certaines régions. C'est là un autre problème. Un grave problème se pose pour tous les professionnels de la santé.

Vous avez parlé d'équipes d'intervention d'urgence et pour moi, cela a évoqué l'idée de portes tournantes et de gens qui restent seulement pendant quelques mois, trois mois ou six mois, avant de retourner chez eux, pour être remplacés par un autre groupe. Est-ce ce que vous aviez en tête, ou bien avez-vous utilisé cette expression dans un sens plus restreint?

Dr Deborah Tamlyn: Non. Vous avez raison. Cela voudrait dire que dans les régions où il y a des listes d'attente pour recevoir des soins, on pourrait recourir à ce procédé pour des évaluations de santé professionnelle ou autres tâches qui doivent être accomplies. Je sais que c'est un mécanisme qui est actuellement utilisé pour les médecins.

L'une de mes amies revient de Terre-Neuve, où elle s'était rendue depuis la Nouvelle-Écosse, parce qu'il n'y avait pas d'ophtalmologiste là-bas. C'est la même problématique.

S'il y a un arriéré de travail dans une localité, on peut libérer certaines personnes plus expérimentées qui peuvent aller aider leurs collègues sur place. On obtient ainsi un réseau de travailleurs mobiles.

• (1835)

L'hon. Maria Minna: C'est une main-d'oeuvre mobile que l'on recherche, peu importe dans quel secteur. Je trouve que c'est très pertinent.

Dr Deborah Tamlyn: Je n'en suis pas absolument certaine, mais je pense que la distinction dans notre proposition est que l'incitatif vise à appuyer l'éducation. C'est peut-être là que se situe la distinction.

L'hon. Maria Minna: La formation, je comprends cela. Mais l'appui à l'éducation et à la formation — en fait, je me demandais ce que M. Laws en penserait.

J'ai une autre question à vous poser. Vous avez parlé tout à l'heure de formation de la main-d'oeuvre, de l'importance d'avoir une main-d'oeuvre qualifiée et de renforcer les compétences et la gestion. Je comprends qu'on veuille donner des incitatifs aux PME, parce que ce sont des petites entreprises qui n'ont pas la même infrastructure ni les mêmes moyens financiers pour assurer la formation de leurs propres employés, mais pour de grandes entreprises qui ne font pas de formation, je me demande s'il n'y aurait pas lieu d'imposer des frais, au lieu de donner des encouragements. Je pense que le Québec impose des frais, si je ne m'abuse, monsieur Bouchard, de 1 p. 100, ou bien la province perçoit 1 p. 100 des salaires versés par les compagnies et la province utilise ensuite cet argent pour faire de la formation. Donc, au lieu de donner des encouragements, la province prélève de l'argent.

Je vous pose la question suivante. Pour les PME, il faudrait probablement un incitatif, mais pour les grandes entreprises, probablement qu'il faudrait plutôt des frais, semblables au prélèvement de 1 p. 100 au Québec. Certaines compagnies font du très bon travail pour ce qui est de former leurs employés, mais il y a beaucoup trop de compagnies dans notre pays qui ne font pas la moindre formation ou perfectionnement de leur main-d'oeuvre.

Je suppose que ma question est la suivante : faudrait-il se limiter strictement à une mesure incitative, ou bien devrait-on utiliser attaquer sur deux fronts, pour ainsi dire. Le Québec est un modèle intéressant qui me plaît beaucoup.

M. Jim Laws: Nos membres qui ont une certaine envergure font de la formation à l'interne. Ils constatent qu'il y a un avantage concurrentiel à offrir cette formation à l'interne à leurs employés.

L'hon. Maria Minna: Lorsque l'on peut vraiment...
[Français]

M. Robert Bouchard: Au Québec, il s'agit de 1 p. 100 de la masse salariale pour les entreprises dont le nombre d'employés dépasse un certain seuil. De plus, si les entreprises ne dépensent pas en formation le montant alloué, on leur infligera une amende, car elles doivent encourir les dépenses quand même.

[Traduction]

Le président: C'est 1 p. 100 de la masse salariale lorsqu'elle est supérieure à un million de dollars. Si la masse salariale est inférieure à un million de dollars, il n'y a aucune disposition sur la formation. C'est très simple.

M. Jim Laws: Est-ce que vous me demandez mon opinion, à savoir si je pense que cela devrait être institué comme exigence obligatoire? Non, je ne crois pas que nous souscrivions à cette idée.

Le président: Il y a moyen de s'en tirer, parce qu'il faut quand même faire des vérifications; ce n'est pas...

M. Jim Laws: Vous nous avez demandé notre avis sur la manière d'augmenter la productivité. Nous avons fait observer que ce serait l'une des manières de s'y prendre, mais il faut s'assurer que, si le gouvernement investit de l'argent pour la formation, les employeurs trouvent qu'ils embauchent plus de personnel en conséquence. Chose certaine, quand nous créons des conseils sectoriels, nous nous attendons à ce qu'ils aient quelque chose à montrer.

L'hon. Maria Minna: Je suis d'accord. Nous examinons la productivité, nous aussi, et je cherche des moyens de s'assurer que... J'ai toujours eu le sentiment que nous n'avions pas au Canada un programme suffisamment solide pour la formation et l'apprentissage.

Nous avons tendance à intervenir de façon ponctuelle en cas de crise, ou bien secteur par secteur, et c'est pourquoi je me demandais comment nous pourrions faire pour que cela devienne une culture dans notre pays, pour que chaque compagnie, petite, moyenne ou grande, fasse de la formation et du perfectionnement constant du personnel.

Vous assureriez ainsi le perfectionnement constant de votre personnel et le gouvernement interviendrait pour aider le passage d'une industrie à l'autre. En cas de ralentissement dans un secteur, ou bien s'il y a une restructuration économique, comme ce fut le cas lors de la dernière récession, beaucoup de compagnies ferment tout simplement leurs portes. Il faut rééquiper, si l'on veut, notre population active pour qu'elle puisse opérer le transfert vers d'autres secteurs exigeant d'autres habiletés. Voilà où je voulais en venir et je me demandais si l'on pouvait obtenir ce résultat en appliquant le modèle du Québec ou strictement au moyen de mesures incitatives. Mais je comprends votre argument; il est assez simple et je l'accepte.

Une dernière observation à l'endroit de M. Flewelling. Je comprends la problématique routière et les voitures hybrides. Je trouve que c'est fantastique et que c'est la voie à suivre. Je fais seulement observer que si nous voulons établir un programme national des transports, nous devrions mettre l'accent sur les routes, bien sûr, puisqu'il faut réparer les routes et renforcer le réseau routier, mais nous ne devrions pas oublier les trains. Il faut que ce soit un réseau intégré.

Je voulais vous demander si l'industrie de l'automobile a une position quelconque sur la possibilité de faire transporter par train la plus grande partie de ce que l'on transporte actuellement par camion? Quand je suis sur la route et que je vois toutes ces files de camions... parfois, on est dans une petite voiture au milieu d'une douzaine de camions. Je voudrais que tout cela soit transporté par train.

• (1840)

M. David Flewelling: Nous sommes certainement partisans d'un réseau de transport équilibré. Pour détourner des marchandises vers le réseau ferroviaire, il faudra manifestement des investissements additionnels dans cette infrastructure. Je suis certainement en faveur d'un examen des besoins pour voir ce que l'on pourrait faire pour répondre aux différents besoins et trouver un meilleur équilibre.

L'hon. Maria Minna: Je pense qu'il faut investir dans les deux, pas seulement les routes, mais aussi le train. Autrement, on ne s'attaque jamais vraiment au problème environnemental.

Merci.

Le président: Merci, madame Minna.

Avant de terminer... Monsieur Blakely, n'est-il pas possible pour les compagnies de payer la subvention de 1 500 \$ à la mobilité? Si elles ont vraiment besoin d'un employé, ne peuvent-elles pas lui offrir cette somme de 1 500 \$ comme mesure incitative?

M. Robert Blakely: Certaines compagnies le font, mais quand il faut embaucher 600 employés ou 1 000 employés, cela fait beaucoup d'argent à offrir. En général, cela représente peut-être le profit que la compagnie peut s'attendre à obtenir du contrat de construction.

Le président: Bon, très bien. Merci encore.

Je remercie tous les témoins d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer. Nous vous en sommes reconnaissants.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

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

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.