



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des finances

FINA • NUMÉRO 015 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 6 octobre 2011

Président

M. James Rajotte

Comité permanent des finances

Le jeudi 6 octobre 2011

• (0900)

[Traduction]

Le président (M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC)):
La séance est ouverte.

Dans cette quinzième réunion du Comité permanent des finances, nous poursuivons nos discussions entourant les consultations prébudgétaires 2011. Nous sommes très heureux de nous retrouver à Windsor, patrie des Spitfires et du premier choix au repêchage des Oilers d'Edmonton, l'année dernière.

Nous sommes aussi extrêmement heureux d'accueillir deux groupes de témoins, ce matin. Le premier compte six organismes: l'Alliance canadienne de véhicules au gaz naturel, Spiritueux Canada, l'Association of Equipment Manufacturers, la société Encana, l'Association des amateurs canadiens et l'Association des industries solaires du Canada.

Bienvenue à tous. Merci beaucoup d'être des nôtres ce matin.

Chacun de vous disposera d'un maximum de cinq minutes pour faire une déclaration préliminaire. Après le dernier exposé, ce sera la période de questions, qui seront posées par tous les membres du comité.

Commençons par l'exposé de Mme Milner.

Mme Alicia Milner (présidente, Alliance canadienne de véhicules au gaz naturel): Merci, monsieur Rajotte.

C'est formidable de pouvoir se retrouver à Windsor, l'une des capitales de la construction automobile au Canada, où on trouve également le Centre d'excellence de l'automobile au Canada, Auto-21.

Le secteur automobile continue de jouer un rôle essentiel dans l'économie canadienne. Il emploie plus de 90 000 Canadiens, tandis que ses exportations constituent le tiers du commerce direct que l'Ontario fait avec les États-Unis. La force du Canada dans ce secteur, y compris sa main-d'oeuvre qualifiée et sa base industrielle établie, est consacrée à la prochaine génération de techniques innovantes et vertes de l'industrie automobile, notamment la construction de véhicules électriques à l'usine de Toyota à Woodstock, en Ontario, et la mise au point de composants de la prochaine génération et de matériaux légers, grâce aux investissements de sociétés telles que Dana et Magna International dans la R-D.

Le Canada peut également prétendre à un rôle de premier plan dans la fabrication de techniques innovantes employant le gaz naturel pour les camions lourds, les autobus et les autocars. Des sociétés canadiennes fournissent actuellement des systèmes de moteur au gaz naturel à plus de 20 constructeurs nord-américains de camions, d'autocars et d'autobus, notamment New Flyer et Motor Coach Industries à Winnipeg, Daimler à Mississauga et Paccar au Québec.

Le programme SmartWay de l'EPA, qui encourage les responsables des parcs de camions routiers à adopter des techniques permettant d'abaisser les émissions, vient de certifier son premier tracteur routier roulant au gaz naturel liquéfié, ou GNL, fabriqué par Peterbilt. Le moteur de ce camion emploie une technologie fabriquée à Delta, en Colombie-Britannique, par la société canadienne Westport Innovations. Le gaz naturel est la prochaine vague des techniques innovantes et peu polluantes destinées aux véhicules lourds. Le Canada est en bonne position pour profiter de la croissance du marché et de l'augmentation de la demande en Amérique du Nord.

Au nom de l'industrie des véhicules roulant au gaz naturel, j'aimerais exposer rapidement trois avantages stratégiques découlant de l'utilisation accrue du gaz naturel dans les transports. J'aimerais également souligner les investissements du secteur privé dans les régions du Canada.

Le premier avantage concerne le choix du carburant. Que ce soit pour le transport de marchandises, de personnes ou pour les déplacements personnels, le choix du carburant serait un plus pour les entreprises et les communautés canadiennes. Actuellement, les carburants pétroliers répondent à 99 p. 100 des besoins énergétiques du secteur des transports. Rien ne les concurrence sur le marché. Le gaz naturel est une solution de rechange dont le rendement est excellent. En l'utilisant davantage, on pourrait mettre à contribution une ressource nationale abondante.

Le Canada possède également des corridors de forte densité où l'accès à un carburant moins cher serait particulièrement avantageux et susciterait une concurrence dans le choix des carburants. Par exemple, le corridor de Windsor-Québec est le quatrième en importance pour le camionnage en Amérique du Nord. Au cours du mois, les camions routiers roulant au GNL du transporteur Robert commenceront à y circuler entre Boucherville et Mississauga. Les nouveaux investissements du secteur privé à l'appui de ce projet excèdent 16 millions de dollars. Ce projet marque le début des premiers corridors canadiens de camionnage qualifié d'« intelligent ». Cette année, des investissements supplémentaires du secteur privé iront à des projets de parcs de camions en Alberta et en Colombie-Britannique.

Le deuxième avantage concerne les emplois et l'économie. L'utilisation du gaz naturel dans les transports ouvrirait un nouveau marché pour une ressource canadienne abondante. Les ventes accrues de gaz naturel destiné aux transports pourraient contribuer de trois manières au raffermissement de l'économie. D'abord, elles pourraient remplacer le pétrole importé et améliorer la balance des paiements du Canada. Ensuite, elles pourraient susciter une nouvelle demande pour le gaz naturel, ce qui contribuerait à neutraliser la baisse des exportations vers les États-Unis. Enfin, elles pourraient déclencher une activité économique dans la chaîne logistique des véhicules et des relais de ravitaillement en carburant au gaz naturel.

Le ministère de l'Énergie de l'Alberta estime que chaque tranche supplémentaire de production d'un milliard de pieds cubes de gaz naturel canadien apporte à l'économie canadienne des avantages directs et indirects chiffrés à 17 millions de dollars. Mon collègue, M. Sam Shaw, d'Encana, donnera plus de détails à ce sujet.

Les derniers avantages concernent l'environnement. Le gaz naturel permettrait également d'atteindre les objectifs fixés pour 2020 concernant le carbone. Si 5 p. 100 des véhicules neufs vendus dans les dix prochaines années roulaient au gaz naturel, l'avantage s'élèverait à une mégatonne, égal à celui que procure un taux d'utilisation de 2 p. 100 de biodiesel.

Je termine. Les membres du comité ont peut-être appris que le Canada vient d'être reconnu comme le pays le plus propice aux affaires dans le monde. L'un de nos membres, Shell Canada, joueur mondial du secteur de l'énergie, a récemment choisi le Canada pour son premier investissement majeur dans une usine de liquéfaction qui sera située immédiatement à l'ouest de Calgary, pour alimenter en GNL le marché des transports. Cet investissement de plus de 50 millions de dollars fait partie de sa stratégie mondiale, mais il est encourageant et digne de mention de constater que Shell a choisi d'abord le Canada.

Au nom de l'industrie des véhicules au gaz naturel, nous avons hâte de poursuivre le partenariat que nous avons avec le gouvernement du Canada pour accélérer les investissements du secteur privé dans l'emploi du gaz naturel dans les transports.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Milner.

C'est maintenant le tour de M. Westcott.

M. Jan Westcott (président et chef de la direction, Spiritueux Canada / Association des distillateurs canadiens): Merci, monsieur le président.

Je me nomme Jan Westcott, je suis président et chef de la direction de Spiritueux Canada. Nous sommes la seule association industrielle nationale à représenter les intérêts des fabricants canadiens de spiritueux.

Je suis particulièrement heureux de pouvoir comparaître devant vous ici, à Windsor, ville où se trouve la plus grosse distillerie d'Amérique du Nord. En fait, nous nous trouvons à 25 kilomètres de plus de 10 millions de barils de whisky canadien, en train de vieillir lentement, attendant d'être transformés en cet élixir doré qui est l'icône des spiritueux canadiens. Je comprend ceux d'entre vous qui sont déjà tentés d'aller voir. C'est à deux pas d'ici.

Nous sommes venus demander votre appui pour une réduction d'un dollar des droits d'accise fédéraux imposés aux spiritueux — c'est-à-dire une réduction modeste qui verrait passer ces droits de 11,6906 \$ à 10,6906 \$ le litre d'alcool. Pour une bouteille ordinaire de 750 millilitres, même après une telle réduction, ces droits seraient de plus de 3,20 \$, ce qui est très élevé, quel que soit l'étalon de mesure utilisé.

Nous observons également que les recettes de la perception de ces droits l'année dernière ont excédé ceux de 2006 de plus de 170 millions de dollars. J'y reviendrai, puisque cette date est importante. La taxation excessive des spiritueux par les gouvernements provinciaux et fédéral ont été reconnus comme un frein important lors du premier sommet du whisky canadien organisé plus tôt cette année. Y ont assisté une large gamme de joueurs déterminés à élaborer une stratégie à long terme pour stimuler de nouveau la catégorie de boissons qui constitue une image de marque du Canada, c'est-à-dire des responsables de la réglementation, des détaillants,

des barmans, des agriculteurs, des fabricants, des représentants des médias et des universitaires.

Vous vous le rappelez sans doute, votre comité a antérieurement appuyé la suppression de tous les droits d'accise sur les vins fabriqués à partir de raisins et de fruits canadiens de même que la réduction du taux des droits pour la bière. Les recommandations du Comité des finances ont été adoptées par le gouvernement, dans le budget de 2006, et restent en place jusqu'à ce jour. Nous faisons respectueusement remarquer qu'il est temps, pour le fisc fédéral, de prêter attention à la véritable boisson nationale du Canada, le whisky canadien, et aux autres liqueurs fines.

L'histoire de l'industrie canadienne des spiritueux, très colorée, remonte à très loin, avant la Confédération, et, dès le début, cette industrie a essentiellement été une importante exportatrice. Pourtant, les distillateurs canadiens n'ont pas été dotés des outils et de l'appui nécessaire pour être de véritables champions internationaux du Canada.

Nos membres fabriquent des produits exceptionnels qui plaisent aux adultes du monde entier, mais ils doivent supporter un fardeau fiscal lourd, impossible à maintenir, nuisible au pouvoir concurrentiel de l'industrie et à son succès. Les spiritueux possèdent l'honneur particulier de faire partie des moments de célébration et de détente des Canadiens adultes. Ils favorisent les rapports entre les familles, les amis et les voisins. Nous sommes fiers de jouer ce rôle dans la vie des Canadiens depuis des générations.

L'industrie des spiritueux prend également ses obligations très au sérieux. Avec d'autres joueurs déterminés, nous avons travaillé à appliquer avec diligence les recommandations de la stratégie nationale canadienne de l'alcool, y compris en élaborant dernièrement des lignes directrices pour une consommation modérée. Elles sont assorties de conseils d'experts pour ceux qui choisissent de boire, mais qui veulent éviter les conséquences fâcheuses.

La distillerie est également inexorablement liée à la terre par le truchement des agriculteurs qui cultivent le maïs, le blé, l'orge et le seigle de notre pays. Les taxes frappant les spiritueux frappent également ces céréales ainsi que les familles d'agriculteurs qui les cultivent.

Elles touchent également les petits débits indépendants de spiritueux (bars, restaurants, boîtes de nuit) de partout au pays et les familles travailleuses qui prennent de temps à autre un verre avec leurs amis et leurs voisins.

Nous avons fourni des renseignements de base sur les principaux indicateurs économiques de l'industrie canadienne des spiritueux ainsi qu'un sommaire des 15 principales raisons qui font que nous croyons qu'une réduction des droits d'accise sur les spiritueux mérite un examen sérieux. Je ne les repasserai pas toutes aujourd'hui, mais je m'arrêterai uniquement à une ou deux d'entre elles. Nous croyons que cette réduction permettra d'augmenter nos exportations. Nous exportons actuellement pour 500 millions de dollars de whisky et d'autres spiritueux dans le monde entier. Il est clair que nous avons là l'occasion d'accroître les recettes du fisc en stimulant l'activité commerciale. Enfin, une réduction modeste du droit d'accise stimulerait de façon très spectaculaire l'investissement dans notre industrie.

Merci beaucoup du temps que vous nous avez accordé.

● (0905)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Westcott.

Monsieur Sellick, je vous prie.

M. Howard Sellick (président, Sellick Equipment Limitée, Association of Equipment Manufacturers): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité, pour l'occasion que vous m'offrez de vous parler au nom de l'Association of Equipment Manufacturers, ou AEM.

Notre association industrielle représente les fabricants d'équipement pour l'agriculture, l'exploitation forestière, la construction et les mines. Nous construisons des machines qui permettent la construction de routes, l'extraction des ressources, le transport des matériaux ainsi que l'ensemencement et la récolte. Nos membres sont des entreprises de toutes tailles, qui vont des multinationales comme Caterpillar aux petites entreprises canadiennes comme la mienne, Sellick Equipment, située à 30 kilomètres à peine au sud d'ici, dans la petite ville de Harrow.

Depuis 42 ans, nous continuons l'entreprise fondée par notre père. Nous produisons de l'équipement de manutention, des chariots à fourches pour les applications sur terrain accidenté, y compris les chantiers de construction et les mines de partout au Canada et aux États-Unis.

Nous exportons la moitié de notre production aux États-Unis, par le corridor Windsor-Detroit. Notre chaîne logistique fait quotidiennement le va-et-vient sur le pont entre les deux villes. À la frontière, la congestion et les retards sont toujours stressants pour nous. Nous livrons la plus grande partie de l'autre moitié de notre production à des clients d'ici, au Canada, les trois quarts dans l'Ouest, où on s'en sert beaucoup dans les sables pétroliers de l'Alberta et dans l'industrie de la potasse en Saskatchewan.

Cependant, le déclin de l'économie nord-américaine a ouvert une période difficile pour notre entreprise. Depuis l'automne 2008, nous avons dû nous séparer de 27 de nos employés, un nombre important dans une ville de seulement 2 000 âmes. C'étaient des emplois de qualité dans la fabrication.

Les programmes fédéraux nous ont permis de traverser l'épreuve. Le programme de partage du travail nous a aidés à conserver une main-d'œuvre qualifiée. Nous applaudissons le gouvernement pour l'avoir mis sur pied. Les programmes de ce genre ont vraiment été utiles à l'exploitation de notre société et à celle des sociétés membres de l'association, partout au pays.

Comme tous les fabricants canadiens, les membres de l'association doivent continuellement investir dans de l'équipement moderne qui leur permet d'atteindre des gains sans égal de productivité. Les déductions pour amortissement accéléré du nouvel équipement, autorisées par le gouvernement, ont permis d'abaisser les coûts d'investissement et elles ont profité directement à mon entreprise. Grâce à elles, nous avons pu investir dans de nouveaux logiciels de fabrication, ce qui a fouetté notre productivité.

Mon confrère membre du conseil d'administration d'AEM, Gary MacDonald, de MacDon Industries — qui fabrique du matériel de récolte pour l'agriculture —, a investi de même dans de nouveaux logiciels d'entreprise et il a, lui aussi, constaté les avantages de la mesure. Ces mesures fiscales sont efficaces.

Ce type de coopération de l'État, pour la mise en place d'une ambiance favorable à la concurrence pour les entreprises, est essentiel si nous voulons, au Canada, que les fabricants canadiens d'équipement continuent de bien se porter.

Devant la menace d'une autre récession, les fabricants comme moi-même doivent affronter une concurrence dont la pression et les difficultés sont croissantes. Dans ces conditions, AEM formule quatre recommandations que nous demandons au Comité des finances de prendre en considération dans son rapport au Parlement.

D'abord, faire de l'amortissement accéléré étalé sur deux ans pour l'équipement de fabrication et de transformation un élément permanent du système fiscal.

Ensuite, négocier fermement avec nos partenaires commerciaux pour supprimer les obstacles au commerce, notamment le commerce canado-américain.

Puis réduire le fardeau réglementaire qui retarde les investissements majeurs dans les projets énergétiques.

Enfin, faire des projets d'infrastructure une priorité pour stimuler l'économie, animer la demande pour les fabricants et faciliter la circulation des marchandises.

Chacune de ces recommandations aidera les fabricants canadiens d'équipement à investir, à innover et à être concurrentiels sur le marché mondial. Je sais de première main que ces politiques sont efficaces. Je l'ai constaté dans ma propre entreprise et dans les installations des membres de l'AEM, partout au pays.

Merci d'avoir entrepris cette étude et de prendre en considération l'exposé de l'AEM. J'ai bien hâte de répondre à vos questions.

Merci.

• (0910)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sellick.

C'est maintenant à M. Shaw.

M. Sam Shaw (vice-président, Élaboration des politiques sur le gaz naturel, Corporation Encana): Bonjour. Je suis accompagné de Wayne Geis, vice-président de la planification stratégique.

Nous sommes tous très conscients de la fragilité de l'économie mondiale; c'est pourquoi notre exposé vise à vous exhorter à préparer un avenir moins pollué, plus prospère, grâce à une stratégie de transport axée sur le gaz naturel. Nous proposons d'utiliser cette ressource à nous, qui est assurée, en un carburant de remplacement, à cause de son abondance, de son abordabilité et de sa propreté. Le gaz naturel donne aux Canadiens le choix d'un carburant concurrentiel pour tous les moyens de transport, y compris les véhicules routiers et hors route, les navires et les locomotives.

L'Amérique du Nord dispose de réserves de gaz naturel qui dureront au moins 100 ans, ce qui en fait un carburant utilisable à long terme et fiable. Dernièrement, le prix moyen du pétrole canadien a oscillé entre 80 et 90 \$ le baril. Le prix du gaz naturel, lui, a été en moyenne inférieur à 4 \$ le millier de pieds cubes, ou 24 \$ le baril de pétrole si on compare les deux d'après leur équivalent énergétique. Cela fait du gaz naturel un carburant abordable, qui permet des économies de carburant de 20 à 40 p. 100, par rapport au diesel et à l'essence.

Nos recommandations budgétaires se fondent sur quatre objectifs. Le premier est de créer des emplois de haute spécialisation. Encana estime que 65 000 emplois seront créés au cours des 10 années à venir, si le Canada appuie une utilisation accrue du gaz naturel.

Le deuxième objectif est d'assurer une source durable de recettes à l'État. D'après les prévisions, une croissance d'un milliard de pieds cubes par jour dans les transports entraînera, d'ici 2030, des recettes supplémentaires, en taxes sous toutes formes, de 11 milliards de dollars, et elle attirera les investissements. La stratégie de transport axée sur le gaz naturel attirera de nouveaux capitaux, des investissements dans les infrastructures et la fabrication ainsi que des achats de véhicules.

Des sociétés comme Encana investissent dans les infrastructures. Nous estimons qu'elles dépenseront 3 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années.

Le troisième objectif consiste à abaisser les émissions. Le secteur des transports est l'un de ceux qui contribue le plus aux gaz à effet de serre et à d'autres émissions. L'emploi du gaz naturel s'est révélé y abaisser les émissions de 20 p. 100.

Afin d'atteindre ces objectifs, nous avons trois recommandations à formuler pour le budget de 2012. La première consiste à revoir les codes et les normes associés à la production, au ravitaillement, à l'entreposage et à la manutention du gaz naturel. En outre, par le truchement du Conseil de coopération en matière de réglementation, nous recommandons d'harmoniser nos normes avec celles des États-Unis, de manière à pouvoir avoir une industrie du transport axée sur le gaz naturel qui soit nord-américaine. Le financement récent de la deuxième étape de la feuille de route de Ressources naturelles Canada doit assurer les normes visant les véhicules roulant au gaz naturel liquéfié et au gaz naturel comprimé ainsi que les infrastructures nécessaires.

Notre deuxième recommandation consiste à entreprendre l'étude qui s'inspire des recommandations de la feuille de route de RNCan et à se concentrer notamment sur les principales mesures fiscales touchant les utilisateurs qui favoriseraient l'adoption et la fabrication de véhicules roulant au gaz naturel, sur les règlements dont on a besoin pour appuyer ces véhicules et sur les obstacles à l'importation de ces véhicules. Il convient de noter que, dans le monde, on produit 40 véhicules qui pourraient jouer un rôle important aujourd'hui en Amérique du Nord, si les obstacles à leur importation étaient supprimés.

Notre troisième recommandation consiste à s'engager à ne pas imposer de taxes sur le carburant, des droits d'accise ou des taxes routières sur le gaz naturel employé comme carburant.

Comme notre gouvernement regarde plus loin encore, nous avons deux recommandations à formuler pour le budget de 2013. Il s'agit d'abord de mettre en oeuvre des mesures fiscales au cours des 10 années à venir, qui encourageront les fabricants et acheteurs de véhicules roulant au gaz naturel. Nous croyons que ces mesures entraîneront des revenus, qu'elles seront soutenables, qu'elles attireront des investissements notables et qu'elles créeront des emplois.

Il faut ensuite créer un programme de financement pour l'écologisation des parcs de véhicules dans les municipalités de partout au Canada. La conversion d'un camion d'ordures au gaz naturel équivaut, en fait d'émissions polluantes, à retirer 325 autos de la route.

Encana remercie le Comité permanent des finances de prendre en considération ses recommandations pour assurer la création d'emplois, exploiter une source durable de recettes pour l'État, attirer les investissements et réduire les émissions.

• (0915)

[Français]

Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Shaw.

La parole est maintenant à M. Bowie.

M. Bruce Bowie (président, Association des armateurs canadiens): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je me nomme Bruce Bowie. Je suis président de l'Association des armateurs canadiens. Merci beaucoup de m'offrir l'occasion de comparaître pour vous parler du service de brise-glaces fourni par la

Garde côtière canadienne et de la nécessité de financer le renouvellement de leur flotte.

Ce matin, vous avez sans doute remarqué — je l'espère — que le brise-glace *Griffon* était accosté directement devant l'hôtel. C'est de cette flotte que je parle et j'espère vous inciter à recommander son augmentation.

L'Association des armateurs canadiens représente les sociétés canadiennes qui possèdent et exploitent des navires battant pavillon canadien sur les Grands Lacs, dans la voie maritime du Saint-Laurent, sur le littoral de l'Atlantique et dans l'Arctique. En 2010, leurs 70 navires ont déplacé 55 millions de tonnes de marchandises en vrac pour l'industrie de l'acier, l'agriculture, la construction, l'industrie pétrolière, notamment.

Nos membres, au cours des trois années à venir, mettront en service dans le réseau des Grands Lacs 12 navires flambants neufs, très efficaces, évolués du point de vue de l'environnement. Cependant, les avantages opérationnels et écologiques de ces navires et, en fait, l'immense impact économique du système de transport maritime sont menacés si les brise-glaces canadiens manquent à l'appel pour leur permettre de circuler de décembre à avril. Si ce n'était des chasse-neige, les camions seraient immobilisés l'hiver. Le service de brise-glaces assuré par la garde côtière est de même aussi essentiel à la circulation de ces navires pour livrer les produits aux usines et aux marchés desservis par nos clients.

Une étude récente de Transports Canada concluait que le transport maritime est le mode qui entraîne les plus faibles coûts pour l'environnement et la société dans la plupart des déplacements ayant lieu dans le corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent, et qu'il permet l'économie d'environ 2,7 milliards de dollars par année en frais de transport. En outre, le réseau de la voie maritime est considérablement sous-utilisé et il est capable d'accueillir deux fois plus de cargos qu'aujourd'hui. L'optimisation de l'utilisation du transport maritime représente donc une occasion importante à saisir pour le Canada et les États-Unis afin de concrétiser les gains en matière d'environnement et, également, de revitaliser l'économie.

Dans les Grands Lacs, le service de brise-glaces est conjointement assuré par les gardes côtières canadienne et américaine. Quand il est efficace, un tel service prolonge le réseau de navigation et encourage les clients de l'industrie à conserver des stocks adéquats toute l'année.

Actuellement, la garde côtière canadienne ne possède pas suffisamment de brise-glaces pour répondre à la demande. La région des Grands Lacs, où nous nous trouvons aujourd'hui, présente notamment des difficultés particulières, parce qu'elle compte effectivement trois zones distinctes d'opérations. Il y a d'abord le tronçon de la voie maritime du Saint-Laurent qui va de Montréal jusqu'au canal Welland, y compris le lac Ontario. Vient ensuite le secteur desservi par le *Griffon*, qui va du lac Érié au lac Huron, y compris la rivière Detroit, le lac St. Clair, la rivière St. Clair et la baie Georgienne, tout cela pour un brise-glace. Enfin, il y a le secteur du lac Supérieur.

Traditionnellement, la garde côtière déployait trois brise-glaces dans ce secteur. Maintenant, il n'y a que deux brise-glaces pour tout le réseau des Grands Lacs. En raison de l'âge des navires et de l'incapacité de la garde côtière à répondre à la demande, on n'affecte plus de brise-glaces uniquement au lac Supérieur.

Les ports canadiens et la navigation commerciale sur le lac Supérieur dépendent maintenant tout à fait du service de brise-glaces fourni par la garde côtière américaine. Cela présente pour nous un problème. Par exemple, en 2010, le brise-glace de taille moyenne de la garde côtière américaine a subi une défaillance catastrophique qui a empêché la desserte du port de Thunder Bay. Cela a retardé un certain nombre de navires canadiens qui approvisionnaient les marchés canadiens.

La demande de brise-glaces est également importante dans d'autres parties de la région des Grands Lacs. La rivière St. Clair est un cours d'eau d'une importance vitale où les glaces s'accumulent et où, encore une fois, les navires canadiens ont éprouvé des défaillances en 2010. Le service offert dans la région a été interrompu, ce qui nous a forcés encore une fois à compter sur les États-Unis.

Il faut accroître la présence du Canada dans l'Arctique. La garde côtière exerce des pressions supplémentaires sur le Sud, puisque des ressources sont consacrées au Nord. Rien n'est prévu dans les budgets des années à venir pour répondre à la fonte des ressources pour le Sud.

Nous recommandons particulièrement que le gouvernement canadien mette sur pied un fonds pour prévoir et financer le renouvellement de la flotte de brise-glaces des Grands Lacs. Nous recommandons ensuite qu'il finance convenablement la mise en service de trois brise-glaces dans cette vaste région et que trois brise-glaces y soient disponibles.

• (0920)

Bien sûr, nous reconnaissons que, aujourd'hui, il n'y a pas assez d'argent pour commencer à construire des brise-glaces. Néanmoins, il faut commencer dès maintenant à tirer des plans pour que, une fois le problème de la réduction du déficit résolu, le programme soit sur pied.

Merci.

Le président: Merci.

La parole est maintenant à M. Bateman.

M. Patrick Bateman (conseiller en politiques et en recherches, Association des industries solaires du Canada): Merci, monsieur le président.

[Français]

Bonjour.

Je m'appelle Patrick Bateman. Je suis conseiller en politiques et en recherches à l'Association des industries solaires du Canada.

[Traduction]

Notre association commerciale, d'envergure nationale, représente environ 650 sociétés du secteur de l'énergie solaire de partout au Canada. Notre vision est que, d'ici 2025, le solaire soit un choix énergétique viable et courant pour les consommateurs canadiens, sans qu'ils aient besoin des encouragements de l'État.

Au nom de nos membres, je vous remercie de votre invitation à venir vous entretenir plus en détail des recommandations que nous avons formulées devant le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, la semaine dernière, sur la façon d'atteindre l'objectif fixé par le gouvernement et les députés, c'est-à-dire de faire du Canada une superpuissance de l'énergie propre.

Notre mémoire expose trois recommandations. Aujourd'hui, je souhaite vous renseigner sur la première — sur l'établissement d'un

crédit d'impôt à l'investissement de 30 p. 100, pour plusieurs années, pour les technologies du solaire.

J'aimerais notamment parler de la nécessité d'adapter les instruments de notre cadre stratégique national aux parts du marché et au pouvoir concurrentiel du marché mondial de l'énergie solaire. Je parlerai aussi de la popularité et du succès avérés des crédits d'impôt à l'investissement pour les consommateurs et les marchés d'affaires aux États-Unis. Enfin, je conclurai par un exposé des avantages éventuels de la mise en oeuvre d'un crédit fiscal fédéral au Canada, qui équivaldrait au crédit d'impôt à l'investissement aux États-Unis.

En 2011, l'industrie canadienne du solaire devrait employer 8 000 personnes, produire des revenus d'investissement de près de 2 milliards de dollars et compter plus de 30 fabricants d'équipements solaires de haute valeur. Pour profiter de ces premiers avantages, on a absolument besoin d'un mécanisme national efficace d'encouragement qui attirera et maintiendra l'investissement privé dans la chaîne de valeur du solaire tout en incitant le secteur à continuer de réduire ses coûts et d'améliorer son rendement.

Actuellement, dans le Règlement canadien de l'impôt sur le revenu, deux articles visent à encourager les investissements dans les techniques du solaire. L'un concerne l'amortissement accéléré des coûts de capital pour certaines dépenses ou immobilisations; l'autre permet la pleine déduction des dépenses supportées pendant le développement et le lancement des technologies ou leur financement par actions accréditives. L'intention est bonne, mais ces articles ne permettent pas à l'industrie canadienne du solaire à réaliser son plein potentiel.

La dynamique du marché pour les technologies du solaire est différente des importants actifs énergétiques centralisés. Les propriétaires et les investisseurs dans les technologies du solaire ne sont pas toujours des sociétés du secteur énergétique ni des entités commerciales. Ce peut également être des ménages ou des familles. Beaucoup de programmes pour le solaire résidentiel qui ont été couronnés de réussite ont montré la volonté des consommateurs canadiens d'investir dans les techniques du solaire pour leurs foyers. Aucune des mesures fiscales susmentionnées ne s'applique à l'impôt fédéral sur le revenu personnel, ce qui fait que ce marché reste insuffisamment stimulé par la politique fiscale fédérale.

En outre, les limites imposées aux déductions dans les mesures fiscales susmentionnées signifient que beaucoup d'utilisateurs commerciaux potentiels du solaire ne sont pas encouragés eux non plus, faute, pour beaucoup d'entre eux, de ne pas avoir suffisamment de taxes à payer pour bénéficier de cet encouragement. Vous vous rappellerez que l'association propose un crédit d'impôt à l'investissement de 30 p. 100, sur plusieurs années, qui s'applique également aux individus, aux ménages, aux entreprises et à l'industrie. Il aurait comme avantages d'élargir l'accessibilité de la politique fiscale fédérale actuelle, ce qui inciterait le secteur privé, les petites comme les grosses entreprises, à investir dans le solaire, pour introduire la stabilité dans ce marché, favoriser l'investissement à long terme dans la création d'emplois dans la chaîne de valeur du solaire et appuyer les objectifs de la politique publique pour l'énergie et l'environnement.

Les États-Unis ont mis sur pied, le 1^{er} janvier 2006, un crédit d'impôt à l'investissement de 30 p. 100. Les particuliers comme les entreprises peuvent s'en prévaloir. La mesure a évolué, a été modifiée, prolongée, pour refléter l'évolution du marché et les succès qui ont suivi. L'expérience américaine a montré que ce crédit d'impôt est une mesure extrêmement efficace pour la croissance de l'industrie. Depuis son application, les installations ont augmenté de 800 p. 100. La capacité de fabrication dans le photovoltaïque solaire a quadruplé, et le coût moyen pour le consommateur a diminué notablement.

Au cours des 12 mois qui ont précédé août 2011, l'industrie américaine du solaire a créé 6 735 emplois, ce qui a porté le total à plus de 100 000. Si on la compare à l'économie générale, dont la croissance n'a été que 0,7 p. 100 pendant la même période, l'industrie du solaire a connu une croissance de 6,8 p. 100. Les États-Unis ont beaucoup profité des mécanismes efficaces de la politique énergétique solaire. Le Canada pourrait l'imiter.

Merci de votre attention aux possibilités que pourraient offrir au Canada et aux Canadiens le déploiement accéléré du solaire et les modifications de la politique fiscale canadienne concernant cette énergie.

• (0925)

À l'instar des autres gouvernements qui ont joué un rôle de premier plan dans le développement d'autres secteurs énergétiques, le gouvernement fédéral peut contribuer à stabiliser le secteur du solaire par un crédit d'impôt sur l'investissement, créé pour répondre à la demande des consommateurs.

Enfin, comme la création d'emplois reste importante pour tous les gouvernements du pays, nous croyons que le secteur du solaire peut contribuer à remplacer les emplois perdus dans d'autres industries comme celle de l'automobile. Nous avons constaté que beaucoup de nouveaux emplois dans la fabrication liée au solaire avaient été créés à Windsor...

Le président: D'accord. Merci.

Merci de votre exposé.

[Français]

Nous allons commencer avec M. Mai. Vous disposez de cinq minutes.

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'avoir préparé ces mémoires et de nous avoir fait de bons exposés.

Je veux aussi prendre le temps de remercier mes collègues pour l'annonce du remplacement du pont Champlain. Cela faisait partie des dossiers dont on a parlé quelquefois au Comité permanent des finances.

[Traduction]

Ma question s'adresse à l'Association of Equipment Manufacturers.

Dans votre exposé, vous avez dit que l'une de vos recommandations concerne l'investissement dans les infrastructures. J'y reviens parce que beaucoup de personnes, y compris des économistes chevronnés et beaucoup d'organismes que nous avons rencontrés, ont affirmé que nous devons investir dans les infrastructures. Quand, à votre avis, devrions-nous le faire, et comment?

M. Howard Sellick: Dans ce contexte, il est question de ponts, de routes et de ports. Dans la région de Windsor, beaucoup de travaux touchent les infrastructures. Dans les travaux de terrassement, c'est

de ponts et de routes dont il s'agit. Essentiellement, c'est les notions que l'on rattache à celle d'infrastructure, mais, quand vous parlez de « maintenant », je ne sais trop...

Howard, auriez-vous des observations à faire à ce sujet?

• (0930)

M. Howard Mains (conseiller canadien en politique publique, Association of Equipment Manufacturers): Merci.

Quel que soit le projet, il importe d'avancer. Bien sûr, un projet d'infrastructure comme le pont Champlain, à Montréal, où je me trouvais la semaine dernière, est un projet à long terme — qui peut prendre jusqu'à dix ans, d'après ce que j'en sais.

Mais la chose importante au sujet des infrastructures, que ce soit un pont ou un brise-glace, comme ce à quoi M. Bowie a fait allusion, c'est que l'échéancier consacré à l'élaboration est si long que, en réalité, il faut prendre une décision maintenant pour que le projet soit planifié et entrepris et pour que dans dix ans, on puisse utiliser le pont ou le nouveau brise-glace, peu importe. La chose importante est l'échéancier de ces projets majeurs.

M. Hoang Mai: Merci.

J'ai entendu aujourd'hui, dans la bouche de deux témoins, l'expression « énergie propre ». Un témoin était de l'industrie du solaire, l'autre de celle du gaz naturel.

Je m'adresse d'abord à l'Association des industries solaires. Quelle est votre définition d'« énergie propre » et comment pensez-vous que votre proposition aiderait l'environnement?

M. Patrick Bateman: Je pense qu'il existe un certain nombre de définitions pour « énergie propre ». Elles s'appliquent toutes aux sources futures d'énergie qui ont un impact moins nocif pour l'environnement, que ce à l'utilisation ou à l'extraction. L'énergie solaire correspond très bien à cette définition et peut également être qualifiée de renouvelable, la ressource n'étant pas en quantité finie. Nous croyons que l'énergie solaire mérite de faire partie de l'avenir des énergies propres du Canada.

En cours d'exploitation, l'énergie solaire ne crée ni rejets ni pollution. Aucune pollution des eaux de ruissellement, aucune émission dans l'air. C'est de l'énergie totalement propre, qui n'a aucun effet nocif. Les procédés de fabrication s'améliorent, et l'investissement énergétique, la quantité d'énergie consacrée à la création de ces technologies, est souvent recouvré en trois ans environ, et cette période continue de diminuer. Si cette technologie du solaire est exploitée pendant 30 ans, cela représente donc 27 ans d'énergie non polluante et d'énergie propre renouvelable.

Le président: Vous avez 30 secondes.

M. Hoang Mai: Rapidement, peut-être pourrions-nous connaître ce que vous entendez par « énergie propre », monsieur Shaw.

M. Sam Shaw: D'abord, dans le projet de règlement sur l'électricité, on vise des quantités moindres de dioxyde de carbone, grâce à la production d'électricité par cycle combiné utilisant le gaz naturel. Cependant, en matière de transport, il n'y a pas que le dioxyde de carbone mais, également, l'oxyde de diazote, l'oxyde de soufre, le mercure et les particules. C'est assurément l'un des éléments clés, aux États-Unis, du Clean Air Act.

Le président: Merci, monsieur Mai.

La parole est à M. Van Kesteren.

M. Dave Van Kesteren (Chatham-Kent—Essex, PCC): Merci à vous tous d'être venus dans le magnifique centre-ville de Windsor. Je ne pense pas que vous puissiez avoir une vue plus superbe de Détroit ailleurs qu'ici. C'est notre endroit préféré. Brian et moi avons travaillé dans l'industrie pendant un bon bout de temps, et nous sommes très heureux que vous soyez tous ici.

J'aimerais disposer de suffisamment de temps pour vous questionner tous. Je vais concentrer mes efforts sur les représentants de l'industrie du gaz naturel. Ce n'est un secret pour personne que j'ai été un partisan convaincu de cette industrie, plus particulièrement quand ce gaz est employé dans les transports. Alicia, peut-être pourriez-vous nous parler, à un moment donné, du camion roulant au gaz naturel qui viendra à Ottawa pour que nous allions tous l'admirer. En novembre, je pense.

Nous avons cherché des moyens d'améliorer un véhicule roulant au gaz naturel et de le lancer sur le marché. On a prévu 50 millions de dollars pour élaborer un règlement pour le secteur des transports et pour l'initiative de transport propre de la prochaine génération. Pouvez-vous faire rapidement des observations à ce sujet? J'ai d'autres questions également. Avez-vous été en mesure de vous pencher sur cette question? Qu'est-ce que, entre autres choses, vous pourriez faire à ce sujet?

Mme Alicia Milner: Grâce au gouvernement du Canada, nous avons pu faire inclure dans le budget de 2011 une initiative de construction de capacités d'une valeur de 1,4 million de dollars. Ce sera utile pour les codes et les normes, de même que pour rejoindre le marché et pour la sensibilisation.

L'un des problèmes que pose le gaz naturel, c'est qu'il existe depuis longtemps. Beaucoup d'utilisateurs ont essayé les premières technologies. Le secteur municipal, particulièrement, a vécu une expérience difficile, et nous devons vraiment actualiser ce que les techniques sont capables d'offrir maintenant. Nous collaborons avec Ressources naturelles Canada, à cette initiative, pour les 18 prochains mois, et ce travail sera très utile également à la démultiplication des investissements du secteur privé, qui ont lieu sur le terrain. Cela nous permettra également de tirer des leçons de ces premiers projets, de sorte que chaque projet n'a pas besoin d'être un pionnier. Nous pouvons tirer des leçons du projet du transporteur Robert, par exemple, et les faire connaître de tout le Canada.

• (0935)

M. Dave Van Kesteren: Vous avez mentionné le projet de Transport Robert. Je pense qu'il est essentiel que le comité sache à quel point l'industrie du transport a commencé à envisager sérieusement de passer au gaz naturel. Vous pourriez nous parler d'une entreprise comme Westport. La technologie est à la fine pointe. C'est une entreprise canadienne. Auparavant, le système de gaz naturel était un système d'appoint. Ce dont on parle, c'est d'un moteur conçu pour le gaz naturel. Vous pourriez nous parler de l'intérêt de l'industrie du transport pour le gaz naturel dans le secteur du transport.

Mme Alicia Milner: Certainement.

Pour ce qui est de la technologie de Westport, comme je l'ai dit dans mon exposé, Peterbilt vient d'obtenir la certification SmartWay pour son tracteur au GNL et, en fait, le premier de ce genre au Canada sera présenté sur la rue Sparks le 19 octobre. Nous vous invitons certainement tous à passer pour y jeter un coup d'oeil.

Plus tôt, on a posé une question sur le terme « propre », sur ce que nous entendons par « propre ». Je serais d'accord avec le représentant de l'industrie solaire. Il s'agit de quelque chose qui s'améliore progressivement. Dans le cas de cette technologie précise, on égale

la performance du diesel, on obtient un avantage en émissions de carbone de 25 p. 100 et un avantage relatif aux coûts de fonctionnement.

À cette étape préliminaire, l'intérêt que l'on constate provient des plus importants joueurs du marché. Transport Robert commence le projet avec 180 camions au GNL, mais il y a aussi d'autres transporteurs — comme Trimac Transportation, Armour, Challenger Motor Freight, etc. — qui envisagent d'utiliser cette technologie. En réalité, la première chose que les transporteurs chercheront à savoir, c'est une preuve de performance: est-ce réel, peut-on économiser, cela m'aidera-t-il à vendre mes services à mes clients, c'est-à-dire à vendre un service plus écologique. On constate que c'est vraiment ce qui intéresse les transporteurs.

M. Dave Van Kesteren: Monsieur Shaw, nous savons que nous avons une surabondance de gaz naturel et, bien entendu, ce n'est pas seulement pour les véhicules que cela peut être profitable. Pouvez-vous nous parler de certains autres projets? Par exemple, j'aimerais savoir ce qu'il en est dans le secteur de l'énergie. Nous fermons nos centrales au charbon. Il y a des éoliennes qui alimentent de petites régions. Pouvons-nous créer des centrales plus petites qui alimenteraient les petites régions? Avez-vous étudié la question? Retrouve-t-on aussi les nouvelles technologies dans ce secteur?

M. Sam Shaw: C'est une question formidable. En Saskatchewan, on a sérieusement étudié la question de la production combinée électricité-chaleur à l'aide du gaz naturel, ce qui permet de produire de l'électricité là où se trouve la demande. Il y a beaucoup d'initiatives dans ce domaine, en particulier aux États-Unis.

L'autre aspect, c'est que dans le cadre de nos opérations, nous convertissons nos appareils de forage au gaz naturel. Ils sont silencieux, plus propres, etc.

Je dois vous dire qu'il y a beaucoup d'applications pour le gaz naturel. Cela nous ramène au fait que nous devons faire plus de recherche et utiliser à d'autres fins notre ressource abondante et sécuritaire qu'est le gaz naturel.

Le président: Merci.

Nous passons à M. Brison.

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Merci beaucoup à chacun d'entre vous d'être venus nous éclairer ce matin.

Ma première question s'adresse à Mme Milner et porte sur les questions liées à l'Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel. Je pense que nous croyons tous fermement qu'il est nécessaire d'aider à stimuler — au sein des industries — la demande pour les technologies et les initiatives qui aident le Canada à être plus concurrentiel dans les marchés verts émergents. Il y a un courant d'idées selon lequel la montée de la voiture électrique et la chute du moteur à combustion interne sont plus près de se réaliser que ce qu'on aurait pu croire, même il y a deux ou trois ans. Nous reconnaissons qu'à titre de technologie intermédiaire, peut-être, le gaz naturel est une technologie importante, mais êtes-vous d'accord pour dire, tandis que nous nous dirigeons vers ce qui pourrait être la fin du moteur à combustion interne et une évolution vers la voiture électrique, qu'il s'agit d'une approche technologique intermédiaire?

Mme Alicia Milner: C'est une importante question. De toute évidence, le moteur à combustion interne est d'une inefficacité reconnue, mais c'est tout ce que nous avons en ce moment. À mon avis, ce que nous voyons actuellement dans le marché et que nous avons vu dans beaucoup d'expériences qui ont été faites avec diverses solutions de recharge au cours des 10 à 15 dernières années — qu'il s'agisse de technologie hybride comme le propane, le gaz naturel, l'hydrogène et l'électricité —, c'est que nous devons vraiment faire preuve de discernement et nous concentrer d'abord sur les créneaux auxquels ces technologies s'appliquent le mieux.

Évidemment, d'entrée de jeu, le gaz naturel était destiné à servir de carburant pour tout ce qui a des roues dans ce pays. Je pense qu'il y a eu beaucoup de leçons à tirer de cette première expérience, tant du côté du gouvernement que du secteur privé. Cette fois, à commencer par les véhicules mi-lourds et lourds — le camion gros porteur en particulier —, on constate que ce n'est pas vraiment une bonne application pour le moteur électrique en raison de la charge de la batterie. Cependant, le véhicule de tourisme ou de livraison pourrait être très compatible avec le moteur électrique, et c'est ce que nous verrons maintenant alors que plus de produits des fabricants automobiles font leur entrée sur le marché.

Toutefois, simplement pour vous donner une idée, les véhicules lourds ne représentent que 4 p. 100 des véhicules, mais un tiers des émissions de carbone des véhicules routiers. Nous pensons vraiment que cette approche à solutions multiples est très importante si on veut aller de l'avant.

● (0940)

L'hon. Scott Brison: Donc, il pourrait y avoir des synergies même pour ce qui est du carbone...

Mme Alicia Milner: Tout à fait. Merci.

L'hon. Scott Brison: Je suis d'accord avec M. Sellick par rapport à l'importance de faire de la déduction pour amortissement accéléré une mesure plus permanente, parce que les entreprises ne peuvent prendre des décisions importantes sur un horizon prévisionnel de deux ans. Il faut être en mesure de prévoir. Je pense que c'est un élément dont le comité devra certainement tenir compte.

Pour ce qui est des industries solaires, le programme de rénovation écologique auquel les propriétaires canadiens avaient accès et qui a ensuite été annulé a été remis en oeuvre le printemps dernier, pour une période d'un an. Êtes-vous d'accord pour dire que si on confère à de tels programmes un caractère plus permanent — c'est-à-dire qu'on évite de les mettre en oeuvre, de les annuler et de les reprendre — cela pourrait avoir une incidence importante sur la demande des consommateurs pour ces technologies et méthodes?

Aussi, j'aimerais avoir vos commentaires sur le pouvoir des marchés publics. Chaque année, le gouvernement fédéral achète des biens et services d'une valeur de 14 à 15 milliards de dollars, et il gère sept millions de mètres carrés de locaux à bureaux, ce qui en ferait — s'il s'agissait d'un propriétaire privé — le plus important propriétaire d'immeubles commerciaux du pays. J'aimerais avoir votre avis sur le rôle que le gouvernement lui-même peut jouer dans la création d'un marché en investissant de façon proactive dans ces marchés écologiques émergents.

M. Patrick Bateman: Merci, monsieur Brison.

Pour ce qui est de la stabilité des programmes gouvernementaux qui visent à stimuler les marchés, beaucoup de nos membres s'entendent pour dire qu'ils préfèrent des politiques stables et prévisibles plutôt que des rabais plus élevés. Pouvoir prévoir ce qui va se passer est un puissant moteur de la croissance économique.

Quant aux marchés publics, le gouvernement fait un bon travail au chapitre des politiques d'approvisionnement durables. Actuellement, tous les édifices gouvernementaux doivent répondre aux normes LEED, pour « Leadership in Energy and Environmental Design ». Dans le cadre du programme, il est aussi possible d'intégrer des technologies solaires dans les édifices.

Le président: Vous avez 30 secondes.

L'hon. Scott Brison: En matière de marchés publics, une des choses qui pourrait être utiles — et c'est une question qui relève du Conseil du Trésor — serait si, pour chaque acquisition, pour chaque achat, on tenait simplement compte du calcul des coûts durant le cycle de vie. Ainsi, on ne considère pas seulement le coût initial et le coût durant le cycle de vie. Voilà quelque chose que le comité pourrait aussi recommander par rapport aux marchés publics.

Le président: Merci.

Nous passons à M. Hoback.

M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC): Merci, monsieur le président.

Je veux remercier tous nos témoins de leur comparution aujourd'hui. C'est formidable de pouvoir vous rencontrer ici.

Je dois reprendre à mon compte le commentaire de M. Kesteren concernant la magnifique vue que nous avons derrière nous. C'est extraordinaire de voir Detroit étinceler de cette manière.

J'aimerais parler à tous nos témoins, car ils nous ont tous soumis d'excellentes idées concernant le budget, mais je ne dispose que de cinq minutes. Je pense donc que je vais débiter par un de mes anciens domaines d'expertise en m'adressant à l'Association of Equipment Manufacturers, et en m'intéressant à quelques-unes de vos activités, monsieur Sellick.

Vous avez parlé de l'amortissement sur deux ans. Pouvez-vous nous donner une idée de l'utilité de cette mesure? Voilà maintenant deux ans que vous y avez accès. Que serait-il advenu dans votre cas si...

M. Howard Sellick: Dans notre cas, on peut dire que notre entreprise n'a pas de dettes. Nous n'avons pas de marge de crédit. Nous pouvons acheter de l'équipement et nous servir de ce crédit d'impôt pour...

M. Randy Hoback: Mais vous vous en êtes servi. En l'absence de ce crédit, auriez-vous procédé aux mêmes achats?

M. Howard Sellick: Je dirais que non. C'est assurément un atout pour notre entreprise comme pour toutes les autres faisant partie de l'association au Canada.

M. Randy Hoback: J'ai noté que vous aviez mentionné MacDon.

M. Howard Sellick: Oui, c'est une entreprise de Winnipeg.

M. Randy Hoback: Je connais très bien cette entreprise. Aurait-elle été en mesure de faire les mêmes achats, de consentir les mêmes investissements?

● (0945)

M. Howard Sellick: Oui, pour les logiciels. L'entreprise a fait des achats importants dans le secteur du logiciel et des produits connexes.

M. Randy Hoback: Vous avez également fait valoir l'importance des échanges commerciaux. Je sais que MacDon vend des andaineuses et des équipements de récolte partout dans le monde. Nous savons tous que notre gouvernement a été très actif dans ses négociations bilatérales d'ententes commerciales avec la Colombie, Panama, et maintenant le Honduras. Quelles sont les mesures prises par votre association pour s'assurer que les manufacturiers sondent effectivement les marchés en question, cernent les débouchés offerts par ces ententes commerciales, et essaient d'en tirer avantage?

M. Howard Sellick: Ce mois-ci, un certain nombre de manufacturiers membres de notre association se rendront en Amérique du Sud. C'est notre association qui a organisé cette mission commerciale. Des rendez-vous ont été pris avec des fonctionnaires gouvernementaux et des détaillants de nos équipements. Nous avons été très actifs. Tout s'annonce bien, et je crois que nous partirons au milieu du mois.

M. Randy Hoback: Vous ne feriez pas ce déplacement s'il n'y avait pas eu d'entente commerciale avec quelques-uns de ces pays?

M. Howard Sellick: C'est exact.

M. Randy Hoback: On vous a ouvert les portes et vous en profitez.

M. Howard Sellick: C'est ce que nous faisons.

M. Randy Hoback: Votre entreprise s'est malheureusement trouvée dans l'obligation de mettre à pied 27 travailleurs. Si nous n'avions pas pris ces mesures, il y a deux ans, quelle serait l'ampleur de l'hémorragie actuelle? Y aurait-il eu 27 licenciements ou bien davantage?

M. Howard Sellick: Comme je l'indiquais, nous avons eu la chance de pouvoir compter sur les ressources de l'Ouest canadien pour l'exploitation des sables bitumineux et de la potasse. Cependant, notre industrie dépend énormément des mises en chantier. C'est essentiellement à cause des mises en chantier que nous avons dû procéder à des mises à pied.

M. Randy Hoback: Alors c'est relié davantage au secteur forestier qui était toujours...

M. Howard Sellick: Oui, exactement. C'est dans le secteur de la construction que les choses fonctionnent au ralenti, et tout ce phénomène est relié aux mises en chantier. S'il n'y a pas de reprise à ce chapitre, surtout aux États-Unis, nous ne pourrions pas redonner du travail à ces 27 personnes.

M. Randy Hoback: Alors vos affaires sont liées au secteur forestier pourrait-on dire.

M. Howard Sellick: Oui.

M. Randy Hoback: Nous n'aurions sans doute rien pu faire à ce chapitre, car cela découle de la situation aux États-Unis, comme vous l'avez indiqué. Ce sont eux qui auraient pu sauver ces emplois.

M. Howard Sellick: C'est exact.

M. Randy Hoback: D'accord.

Certains partis soutiennent que nous devrions hausser de 2 p. 100 le taux d'imposition des sociétés et redistribuer les sommes ainsi récupérées aux gens qui sont mis à pied en raison de cette hausse fiscale. Est-ce que cela résume bien la situation dans votre secteur?

M. Howard Sellick: Je crois qu'il serait préférable que je laisse répondre mon collègue, monsieur Mains.

Le président: Il vous demande de répondre à la question, monsieur Mains. Vous avez environ 40 secondes.

M. Howard Mains: Merci.

Je crois que le principe des taux d'imposition plus bas a le soutien non seulement des membres de notre association, mais aussi des entreprises membres des autres groupes représentés ici.

M. Randy Hoback: Est-ce qu'il me reste encore un peu de temps?

Le président: Vingt secondes pour la question et la réponse.

M. Randy Hoback: Monsieur Westcott, je voudrais simplement dire que l'industrie des spiritueux doit être la plus réjouissante de toutes celles représentées ici, la plupart du temps en tout cas.

J'aimerais savoir comment vous voyez l'avenir dans ce secteur au Canada. Envisagez-vous encore des progrès, de nouveaux investissements?

M. Jan Westcott: En toute franchise, ce n'est pas le cas. Nous ne sommes pas concurrentiels. Il est très difficile d'attirer des investissements au Canada. Si l'on considère le marché international du whisky, les rendements que nous obtenons au Canada sont nettement inférieurs à ceux du scotch, du bourbon et du whisky irlandais. Il est donc difficile de susciter les investissements nécessaires au maintien de l'industrie. Le taux d'imposition est un facteur important à ce niveau.

Le président: Merci.

J'ai bien peur qu'il faudra y revenir.

Nous passons à M. Marston.

M. Wayne Marston (Hamilton-Est—Stoney Creek, NPD): Merci, monsieur le président, et bienvenue à tous nos témoins.

Je vais essayer de faire vite.

Monsieur Shaw, vous nous avez parlé de l'examen des codes. C'était une recommandation qui semble tomber à point. Mais j'aurais le goût de vous demander, à vous comme à Mme Milner, quelles sont nos réserves de gaz naturel? Quelles réserves avons-nous à notre disposition?

M. Sam Shaw: Comme je le mentionnais, d'après ce que nous pouvons savoir à la lumière de la demande actuelle, nos réserves correspondent à plus de 100 ans d'approvisionnement en gaz naturel. Si l'on prend des mesures pour accroître la demande, il en résultera une recrudescence de l'exploration. Grâce aux gisements qui seront ainsi découverts, nos réserves vont sans doute augmenter sans cesse.

M. Wayne Marston: Monsieur Bowie, combien de temps faut-il pour construire l'un de ces brise-glaces dont vous parliez et à combien chiffreriez-vous les coûts de construction?

M. Bruce Bowie: Je voulais surtout faire valoir aujourd'hui, tout comme Howard l'a fait précédemment, qu'il faut compter de longues périodes de planification, de conceptualisation et d'appels d'offres pour les devis avant qu'un de ces brise-glaces puisse finalement prendre la mer. Je dirais que c'est un processus qui peut s'étendre sur une période de trois à quatre ans.

Ce que nous voudrions... Les plans actuels de la garde côtière ne prévoient pas le remplacement de ces brise-glaces...

• (0950)

M. Wayne Marston: Vous avez tout mon soutien à ce sujet.

M. Bruce Bowie: ... et rien n'est prévu pour...

M. Wayne Marston: Avez-vous une idée du coût unitaire?

M. Bruce Bowie: Les coûts peuvent varier beaucoup. Si l'on pense au brise-glace qui est construit pour l'Arctique, le coût peut atteindre 1 milliard de dollars, compte tenu de toutes les fonctionnalités.

Pour un brise-glace destiné à une utilisation dans le Sud qui n'aurait pas à satisfaire aux exigences imposées par la glace de l'Arctique, je dirais que le coût se situerait entre 150 et 200 millions de dollars.

M. Wayne Marston: Si nous laissons tomber 15 F-35, nous aurions les moyens d'en construire un.

Merci beaucoup. Je vais passer à quelqu'un d'autre avant de devenir trop facétieux.

Monsieur Sellick, j'aimerais vous poser une question.

Lorsque nous avons reçu notre premier groupe de témoins, nous avons dégagé en quelque sorte un consensus, à savoir que le moment ne se prêtait pas à l'austérité gouvernementale, mais bien à l'investissement. Les Canadiens sont fortement endettés. Il y a 500 milliards de dollars qui dorment dans les coffres des entreprises par crainte d'une crise du crédit bancaire. Ne croyez-vous pas que le moment est venu pour le gouvernement fédéral de commencer à s'attaquer au déficit de 130 milliards de dollars dans nos infrastructures? Vous avez d'ailleurs mentionné les infrastructures à mettre à niveau selon la Fédération canadienne des municipalités.

M. Howard Sellick: Oui, je suis d'accord.

M. Wayne Marston: Voilà une réponse succincte.

Est-ce qu'il me reste deux minutes? Ma parole!

Nous parlons d'infrastructure, mais il y a également des problèmes au niveau des infrastructures sociales. J'ai été commissaire d'école et nous accusions un taux de décrochage de 28 p. 100. C'était attribuable au fait que les collèges et les universités constituaient les seules avenues possibles. Je regarde l'éventail de témoins que nous recevons aujourd'hui, et je me dis que si ces 28 p. 100 de décrocheurs avaient plutôt suivi une formation technique, ils pourraient fort bien travailler dans l'un de vos secteurs. Il faudrait que vos entreprises puissent collaborer avec les collèges communautaires et les établissements semblables pour essayer de réorienter quelques-uns de ces jeunes qui... Quiconque abandonne ses études secondaires est condamné à la pauvreté. C'est là où je veux en venir.

M. Howard Sellick: Notre association est active en milieu scolaire. Il y a pénurie de techniciens dans notre industrie. Nous avons donc un programme, en collaboration avec les collèges locaux, pour essayer de diriger ces jeunes vers notre industrie.

M. Wayne Marston: Très bien. Merci.

Je dois avoir écoulé mes deux minutes. Il m'en reste encore une. Il va falloir que je me creuse les méninges.

Le président: La présidence saura toujours faire bon usage de votre temps.

M. Wayne Marston: Je vais en rester là pour l'instant.

Le président: Merci.

Monsieur Shaw.

M. Sam Shaw: J'aurais un commentaire. En ma qualité d'ancien président du Northern Alberta Institute of Technology, je dois vous dire qu'au cours des 10 dernières années, de plus en plus de jeunes, filles et garçons, ont choisi l'apprentissage d'un métier. Nous avons mis les bouchées doubles pour faire valoir qu'il s'agit d'une option de carrière intéressante.

M. Wayne Marston: Sans compter qu'ils peuvent gagner 100 000 \$ par année. C'est une option de carrière tout à fait acceptable pour la plupart des gens qui n'ont pas d'autre débouché. C'est un bon choix pour l'avenir.

M. Sam Shaw: Il va de soi que les subventions à l'apprentissage et les autres mesures prises récemment ont beaucoup facilité les choses.

Le président: Merci, monsieur Marston.

Nous passons à monsieur Adler.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins pour leur comparution.

Ma première question s'adresse à M. Shaw.

Dans une allocution prononcée récemment devant l'Economic Club of Canada à Ottawa, le ministre canadien des Ressources naturelles a parlé de gaz naturel. Qu'est-ce que cela signifie pour vous?

M. Sam Shaw: Il s'agissait certes d'un engagement ferme de la part de notre ministre en vue de l'exploitation sûre de nos ressources en gaz naturel. Je crois qu'il a également parlé des moyens à prendre pour mieux utiliser notre gaz naturel, notamment pour les transports et la production d'électricité. Selon moi, il a bien reconnu ainsi que nous pouvions compter sur un actif important et sans danger qui devrait nous ouvrir l'accès à d'autres marchés. J'estime qu'il a fait un excellent travail.

M. Mark Adler: Monsieur Sellick, je présume que vous seriez favorable à la création d'un périmètre nord-américain de manière à repousser nos frontières le plus loin possible.

M. Howard Sellick: Je dois avouer que oui. Nous sommes à 20 kilomètres de la frontière et il y a bien des camions qui circulent de part et d'autre. Nous avons aussi des employés qui font la navette.

Je vais vous donner rapidement un exemple qui illustre très bien la situation. Nous avons 75 détaillants présents dans 250 emplacements aux États-Unis. Pour le service après-vente, nous avons un camion qui se rend aux bureaux de FEDEX et de UPS chaque jour, cinq jours par semaine. Dans les deux cas, nous avons une heure de tombée à respecter. Un camion quitte notre petite ville de Harrow à 16 heures et si nous ratons l'heure de tombée, nous ne respectons pas la garantie de service dès le jour suivant que nous offrons à nos clients. C'est ce qui arrive trois ou quatre fois par mois. C'est attribuable à la congestion à la frontière, et les douanes des États-Unis en sont en partie responsables.

● (0955)

M. Mark Adler: Oui. Une forme de périmètre vous serait donc certes bénéfique.

M. Howard Sellick: Oui, absolument.

M. Mark Adler: D'accord.

Monsieur Westcott, dans quelle mesure les accords commerciaux négociés par notre gouvernement depuis 2006 ont-ils aidé le secteur des spiritueux? Je crois qu'il y en a eu neuf.

M. Jan Westcott: Ils ont beaucoup aidé. Nous sommes nettement favorables à un accroissement des échanges internationaux. Environ 75 p. 100 des spiritueux distillés au Canada sont exportés. Nous sommes donc un secteur fortement axé sur l'exportation. Nos activités sont plutôt simples. Nous transformons des produits agricoles canadiens en des produits à valeur ajoutée que nous vendons partout dans le monde.

Nous avons appuyé activement ces négociations. Je crois d'ailleurs que certains des députés ici présents ont eu droit à des visites de notre part relativement à des accords comme celui conclu avec la Colombie. Nous sommes la seule industrie nationale à s'être déclarée publiquement en faveur d'une entente avec la Colombie.

Dans notre secteur, en raison des mesures de retrait progressif, le traitement fiscal et l'accès au consommateurs revêtent une grande importance. En toute équité, nous avons aussi une période d'introduction progressive qui permet l'intégration. Nous croyons que de formidables débouchés s'offrent à nous. Il s'agit d'avoir suffisamment de capitaux pour pouvoir exploiter ces marchés pour le whisky canadien et quelques-uns de nos autres spiritueux. Mais nous sommes tout à fait favorables à des accords semblables et nous souhaiterions qu'il y en ait davantage. C'est une avenue qu'il faut privilégier.

M. Mark Adler: Vous parlez des échanges bilatéraux.

M. Jan Westcott: Tout à fait.

M. Mark Adler: Je reviens à vous, monsieur Sellick.

Il a été question précédemment du magazine *Forbes* qui classe le Canada au premier rang pour ce qui est du rendement économique et des investissements. Cela est attribuable dans une large mesure à notre régime d'allègements fiscaux pour créer de l'emploi et stimuler l'économie.

Comment les membres de votre association accueilleraient-ils une hausse de l'impôt des sociétés et en quoi cela pourrait-il affecter leur entreprise?

M. Howard Sellick: Vous auriez sans doute mieux fait d'adresser la question à mon directeur des finances, mon jumeau. Mais personne ne veut voir ses impôts augmenter. Il faut bien comprendre la structure de notre association: la plus grande proportion de nos membres sont aux États-Unis; nous sommes moins nombreux au Canada.

Peut-être que mon collègue souhaiterait ajouter quelque chose à ce sujet.

Le président: Vous n'avez plus de temps, monsieur Adler.

M. Mark Adler: Ah oui? D'accord.

Le président: Peut-être pourrions-nous y revenir plus tard.

[Français]

Monsieur Giguère, vous disposez de cinq minutes.

M. Alain Giguère (Marc-Aurèle-Fortin, NPD): Bonjour, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à M. Sellick.

Comme le Canada a perdu pas moins de 300 000 emplois dans le secteur manufacturier, vous comprendrez pourquoi nous voulons vous encourager à rétablir ces emplois.

La DPA, soit l'amortissement sur deux ans de l'équipement servant à la fabrication... Dans le cadre de ma pratique en tant que fiscaliste, j'ai observé, au chapitre de la durée de vie, qu'il ne se passait généralement pas plus de deux ou trois ans avant que l'équipement neuf ne soit modifié. Le fait que la durée de l'amortissement soit de deux ans indique tout simplement qu'on reconnaît que, dans une économie moderne, la durée de vie de l'équipement pendant laquelle il ne subit pas de modifications est d'environ deux ans.

[Traduction]

M. Howard Sellick: La durée de conservation est de plus de deux ans.

● (1000)

[Français]

M. Alain Giguère: Sans modification.

[Traduction]

M. Howard Sellick: Oui, il faut apporter des modifications aux logiciels et faire des mises à niveau.

[Français]

M. Alain Giguère: Je vous remercie beaucoup.

Ma prochaine question s'adresse à M. Bowie. Vous nous parlez d'un problème local relatif à la Garde côtière du Canada. Sauf erreur, les décisions qu'on va prendre vont avoir un effet dans 10 à 15 ans.

En raison des changements climatiques, de l'ouverture du passage du Nord-Ouest, de l'exploitation de certaines mines dans le Grand Nord, des problèmes d'exploitation au large des côtes qui vont augmenter, du tonnage qui ne cesse d'augmenter le long des côtes canadiennes, on constate que la Garde côtière du Canada, dans son ensemble, ne répond déjà plus à la demande.

Si un important changement de cap n'est pas décidé dès maintenant, elle ne sera absolument pas capable d'assumer ses responsabilités dans 15 ans.

M. Bruce Bowie: Merci, monsieur Giguère.

[Traduction]

Je suis tout à fait d'accord avec vous. La demande pour les services de la garde côtière, non seulement pour les brise-glaces, mais aussi en matière de recherche et sauvetage et dans bien d'autres secteurs de l'économie, s'accroît au gré de l'augmentation incessante de l'utilisation des voies navigables et des nouvelles possibilités qui apparaissent. Comme notre industrie compte énormément sur les services de la garde-côtière pour la vie utile de ses produits au sein de notre économie, nous partageons vos inquiétudes quant à l'accès à un financement suffisant pour l'avenir.

La flotte de la garde-côtière prend de l'âge. Bon nombre des navires utilisés devront être remplacés au cours de la période dont vous parlez. On a vraiment besoin d'un plan de renouvellement de la flotte. C'est en mettant l'accent sur un tel plan dès maintenant que nous serons en mesure de satisfaire aux exigences futures.

[Français]

M. Alain Giguère: En gros, le problème est qu'on remplace un navire par un navire. À l'heure actuelle, la Garde côtière du Canada n'est pas capable d'avoir un service de remorqueur de haute mer afin de porter assistance à des superpétroliers qui seraient en difficulté dans l'ensemble de ses eaux.

Nous n'avons pas de tels vaisseaux. Le plan actuel de la Garde côtière du Canada ne prévoit pas que nous en ayons. On pense peut-être remplacer 15 hélicoptères par 15 autres, mais c'est sans tenir compte de ce que seront les besoins quand ces hélicoptères arriveront.

Il n'y a aucune projection de ce que devra faire la Garde côtière du Canada dans 15 ans. Dans l'ensemble des documents que j'ai vus, il n'y en a pas. L'augmentation du cabotage canadien n'est même pas prise en considération présentement.

[Traduction]

Le président: Une brève réponse, monsieur Bowie.

M. Bruce Bowie: Je crois que la garde-côtière travaille à son plan de renouvellement de la flotte. Il lui faut toutefois trouver les fonds nécessaires pour concrétiser ce plan. C'est l'élément essentiel qui devrait attirer l'attention de votre comité.

Je vous remercie.

Le président: Merci.

C'est au tour de Mme McLeod.

Mme Cathy McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Merci.

Après les commentaires de M. Marston, je me vois dans l'obligation de rétablir certains faits. Il va de soi que les infrastructures sont absolument essentielles, mais je ne crois pas qu'il y ait eu consensus quant à la nécessité d'instaurer un nouveau programme d'envergure pour la stimulation économique. Nous avons rendu permanent le transfert de la taxe sur l'essence; nous avons un important plan d'approvisionnement naval; et le programme Chantiers Canada se poursuit. Il n'y a pas eu consensus quant à l'urgence de créer un nouveau fonds pour la stimulation. Je voulais seulement rectifier les faits.

Monsieur Shaw, nous avons entendu hier un témoin qui nous disait que le gouvernement du Canada subventionne les compagnies pétrolières en leur offrant des incitatifs fiscaux d'un milliard de dollars. Pouvez-vous nous confirmer que les compagnies pétrolières paient leur juste part d'impôt, qu'elles bénéficient des mêmes possibilités de déductions fiscales que les autres entreprises, et qu'il n'existe aucune subvention monstre pour les pétrolières?

M. Sam Shaw: Merci pour la question. Ce n'est pas mon domaine d'expertise, mais je vais me permettre une observation.

Quand on considère l'ensemble du tableau, les redevances payées par ces entreprises — au Canada, c'est seulement pour le gaz naturel — à l'égard des investissements, et le secteur manufacturier en Ontario, qui est directement dépendant des sables bitumineux et du gaz naturel, on atteint presque 40 p. 100.

Il suffit d'examiner les investissements globaux consentis par les entreprises pétrolières et gazières pour constater à quel point ces sommes sont importantes. Du côté de l'emploi, une des grandes forces du secteur, l'un des problèmes à régler sera la pénurie de compétences. Mais je crois vraiment que les sociétés pétrolières et gazières apportent une contribution significative.

• (1005)

Mme Cathy McLeod: Merci.

Je vais maintenant m'adresser à M. Bateman.

Je vais vous révéler un peu mon âge. Dans les années 1970, ma famille avait une piscine. Je crois que nous avons été parmi les premiers à utiliser des panneaux solaires pour chauffer notre piscine. À l'époque, non seulement les infrastructures à installer pour chauffer avec des panneaux solaires, plutôt qu'avec des moyens traditionnels, étaient-elles comparables, mais c'était aussi un bon moyen de rentabiliser son investissement à long terme. On remonte aux années 1970 et il y avait déjà un motif commercial justifiant le recours à l'énergie solaire pour une utilisation aussi simple que le chauffage d'une piscine. Compte tenu de cette justification favorable, pourquoi l'industrie n'a-t-elle jamais pris son envol?

M. Patrick Bateman: Pour les applications à basse température, la thermie solaire offre, dans bien des cas, un rendement similaire, voir meilleur, que les technologies conventionnelles. Pour les espaces commerciaux, les technologies de chauffage solaire de l'air sont actuellement accessibles sur le marché nord-américain à des

tarifs inférieurs au chauffage à l'huile et aux autres combustibles traditionnels. À l'heure actuelle, les technologies de thermie solaire ne sont pas concurrentielles par rapport au taux du marché pour le gaz naturel, mais offrent des avantages comparables pour bien d'autres applications.

Pour la production d'électricité, il y a également différentes applications pour lesquelles, à grande échelle, le prix de l'électricité peut se rapprocher de 35 ¢ à 40 ¢ le kilowattheure, ce qui serait comparable aux nouvelles installations utilisant des combustibles fossiles, si les effets externes sont pris en compte. Il y a aussi les utilisations dans les régions isolées n'ayant pas accès au réseau pour lesquelles l'énergie solaire se compare aux solutions conventionnelles.

Le président: Il vous reste une minute.

Mme Cathy McLeod: À Kamloops, nous avons bâti une maison écologique dans le cadre d'un partenariat formidable avec la SCHL et des constructeurs locaux. C'est une maison à consommation énergétique nette zéro et la façon dont les panneaux solaires ont été utilisés est vraiment du plus bel effet.

Vous aviez une suggestion. Y a-t-il des programmes qui sont inefficaces? Je vous pose la question parce que le gouvernement dispose de ressources limitées. Auriez-vous un changement d'orientation à nous recommander?

M. Patrick Bateman: À la conclusion de l'ensemble de programmes écoÉNERGIE au 31 mars de l'an dernier, on a décidé de prolonger le volet résidentiel. Cette mesure mise à part, le cadre stratégique pour l'énergie solaire s'appuie sur les deux dispositions fiscales mentionnées dans mon exposé. Autant mon association que ses différents membres ont pu constater ce qui se passe dans plusieurs pays du monde. Nous serions très heureux de pouvoir explorer quelques-unes des initiatives qui ont fait leurs preuves pour renseigner le comité sur la façon dont on pourrait les mettre en oeuvre au Canada.

Le président: Merci.

Nous passons à M. Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier le comité qui s'est déplacé à Windsor pour venir y entendre des témoins. Je remercie également les témoins qui ont accepté de comparaître.

C'est ma circonscription et je suis très heureux de voir par la fenêtre l'autoroute H2O, un élément d'infrastructure très important pour nous. Comme le faisait remarquer M. Bowie, si nous n'obtenons pas de nouveaux brise-glaces, monsieur Westcott, peut-être en reviendrons nous à l'époque de la contrebande d'alcool qui avait cours ici même. Ils vont traverser les champs de glace en voiture. Il est important de noter qu'en l'absence d'un plan semblable, notre économie encaissera de lourdes pertes.

Je veux m'adresser à M. Sellick, le porte-parole des entrepreneurs locaux. J'ai une question au sujet de la déduction pour amortissement. Bon nombre d'entre nous avons parcouru le Canada dans le cadre de notre étude sur le secteur manufacturier et demandé l'adoption d'un plan quinquennal en la matière.

Pour gouverner, il faut faire des choix. Si nous réduisons les recettes découlant de l'impôt des sociétés tout en exigeant des mesures de stimulation pour les infrastructures et le maintien des autres types de subventions à leur niveau actuel, nous allons nous heurter à un manque de fonds. Si vous aviez un choix à faire en matière d'emploi, sachant que vous avez perdu une vingtaine de travailleurs, malgré la réduction de l'impôt des sociétés au cours des dernières années, opteriez-vous pour la déduction pour amortissement ou encore pour un modeste changement au chapitre des allègements fiscaux pour les sociétés? Qu'est-ce qui serait préférable pour vous si vous souhaitez remettre ces gens au travail?

• (1010)

M. Howard Sellick: Nous voudrions que le plan établi pour deux ans devienne permanent. Ce serait notre préférence.

M. Brian Masse: Et vous auriez davantage de chances de remettre les gens au travail dans votre usine?

Je crois que c'est l'aspect vers lequel l'attention de notre nation doit se porter: quelles sont les mesures qui vont vraiment contribuer à la création d'emplois?

M. Howard Sellick: Oui, cela nous procure l'équipement nécessaire. Nous pouvons investir dans l'équipement et dans les employés qui l'utilisent. C'est vraiment ce que nous privilégions.

M. Brian Masse: Par ailleurs, pour ce qui est de la frontière, il est question d'un périmètre.

Je travaille régulièrement avec des responsables étasuniens et canadiens, à Lansing comme à Washington, et différents programmes ont été annoncés pour faciliter la circulation à la frontière.

Au fil des dernières années, diriez-vous que la situation frontalière est demeurée à peu près inchangée pour ce qui est de vos opérations?

M. Howard Sellick: Je crois que la frontière a changé après le 11 septembre. La congestion n'est qu'un élément du problème; il y a aussi les douanes américaines.

M. Brian Masse: Tout à fait.

M. Howard Sellick: J'ai une approbation du programme NEXUS parce que je traverse souvent la frontière. Ma femme est américaine et j'ai des enfants qui vivent aux États-Unis. Au Canada, le programme NEXUS fonctionne parfaitement. Du côté des États-Unis, je n'utilise même plus la voie réservée pour NEXUS. Il est plus facile pour moi d'utiliser la voie régulière.

M. Brian Masse: C'est justement le problème. Nous avons signé des ententes, notamment pour le programme Shiprider, dans le cadre desquelles ils prétendent vouloir faciliter la circulation à la frontière. Ils ne l'ont pas fait et c'est en raison des problèmes de traitement administratif qui en découlent. Le nouveau passage frontalier que nous espérons obtenir à Windsor — nous attendons seulement que le Michigan passe finalement aux actes — devrait offrir de nouvelles possibilités et une plus grande fluidité. Mais c'est également au chapitre du traitement qu'il semble y avoir des problèmes.

J'aimerais rapidement demander à la ronde en quoi les politiques d'achat aux États-Unis ont pu affecter vos entreprises. C'est un enjeu énorme. Il y avait la politique By American, instaurée en 1936, et nous avons maintenant By America comme nouvel obstacle.

Le président: Monsieur Sellick.

M. Howard Sellick: La politique d'achat aux États-Unis est particulièrement problématique. Au sein même du produit que nous fabriquons, on retrouve un important contenu américain, surtout pour ce qui est de l'hydraulique et des pièces semblables. C'est difficile pour nous, car nous devons nous procurer ces composantes

auprès de fournisseurs étasuniens si nous voulons fabriquer ce produit et soutenir la concurrence sur le marché.

Le président: Quelqu'un d'autre veut répondre?

Monsieur Shaw.

M. Sam Shaw: Au niveau planétaire, la question de la carbonisation des sables bitumineux représente actuellement une menace plus importante que la politique d'achat aux États-Unis. Je crois que la population canadienne doit se montrer vigilante à cet égard, car on va assurément agir différemment dans le cas du pétrole russe, entre autres.

Je pense donc que nous devons être vigilants et que nous devons adopter une approche planétaire.

Le président: D'accord. Merci.

Nous passons à M. Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

À cet égard, je peux vous dire que le pétrole russe, le brut californien et le brut vénézuélien ont tous une intensité carbonique supérieure aux sables bitumineux de Fort McMurray. Si on pense à ce qui s'est produit au Nigeria — où du pétrole s'est écoulé librement dans les rivières — et à la violence qui a éclaté en raison de différents conflits au sujet du pétrole dans d'autres pays, on peut se réjouir du fait que rien de semblable n'est arrivé dans le nord de l'Alberta ni au Canada. C'est une histoire formidable et je crois que nous devrions en parler davantage.

Par ailleurs, j'aimerais aujourd'hui féliciter M. Masse. C'est dans sa circonscription que notre gouvernement fédéral conservateur a été le plus actif; nous y avons dépensé plus que n'importe où ailleurs au Canada. Il y a aussi eu l'un des premiers projets de loi adoptés par notre gouvernement, le projet de loi C-3, la Loi sur les ponts et tunnels internationaux, qui a aidé le gouvernement fédéral à aller de l'avant dans des dossiers comme les passages frontaliers, le prêt au Michigan, etc.

Nulle part ailleurs au Canada notre gouvernement conservateur a-t-il été aussi présent que dans la circonscription de M. Masse, et j'aurais crû que celui-ci aurait profité aujourd'hui de l'occasion pour nous en remercier. Quoi qu'il en soit...

• (1015)

M. Brian Masse: Je vais vous montrer comment obtenir des résultats.

M. Brian Jean: Merci, monsieur Masse, mais nous y parvenons très bien.

Je m'adresse au représentant de l'Association des industries solaires du Canada. Combien de gens travaillent à temps plein dans votre industrie au pays?

M. Patrick Bateman: En Ontario, l'industrie photovoltaïque emploie 8 200 personnes en 2011. Pour le reste du pays, je dirais qu'il y a environ 2 000 travailleurs à temps plein.

M. Brian Jean: On parlerait donc d'environ 10 000 personnes pour l'ensemble du pays.

Si l'on retrouve 80 p. 100 des travailleurs de votre industrie en Ontario, c'est parce que le gouvernement de cette province subventionne beaucoup votre secteur. Est-ce bien la raison de cette concentration?

M. Patrick Bateman: Effectivement. C'est en Ontario qu'on retrouve le cadre stratégique le plus complet au Canada actuellement.

M. Brian Jean: En fait, je crois qu'il dépasse tout ce qui se fait ailleurs dans le monde, à l'exception peut-être de l'Australie et de quelques pays européens.

M. Patrick Bateman: C'est exact. C'est le plus intéressant.

M. Brian Jean: Je ne veux pas entrer dans les détails pour ce qui est des études qui ont été menées et de ce qu'il en coûterait pour produire des panneaux solaires si vous n'étiez pas subventionnés. Admettons-le: vous ne pourriez pas fonctionner sans subvention.

J'aimerais toutefois parler des édifices construits suivant la norme LEED. Je voulais faire bâtir un édifice semblable au centre-ville de Fort McMurray et les prix que j'ai obtenus dépassaient nettement ceux d'une construction conventionnelle. En fait, on m'a donné un prix de 32 millions, comparativement à quelque 27 millions de dollars.

Pourrait-on affirmer qu'une construction LEED coûterait entre 20 et 30 p. 100 de plus qu'une construction traditionnelle?

M. Patrick Bateman: Relativement à ce que disait précédemment M. Brison, il y a un bénéfice rattaché au coût des investissements initiaux. Je ne saurais vous dire dans quelle proportion exactement, mais pour l'ensemble de la durée utile de cet édifice, on pourrait s'attendre à ce que les coûts opérationnels totaux soient inférieurs ou...

M. Brian Jean: Sur une période de 30 à 40 ans, oui, je comprends. Je vous remercie.

J'aimerais maintenant parler un peu de l'Association of Equipment Manufacturers. Je travaille au sein d'une entreprise familiale depuis 1967. C'est une grande fierté pour ma famille de pouvoir le faire. Combien d'entreprises membres comptez-vous au Canada et aux États-Unis? J'ai visité votre site Web, mais je n'ai pas pu trouver ce renseignement.

M. Howard Sellick: C'est une bonne question.

M. Brian Jean: C'est pourquoi je l'ai posée.

M. Howard Sellick: Il doit y avoir environ 2 000 membres.

M. Brian Jean: Très bien. Savez-vous quel pourcentage de ces membres sont au Québec?

M. Howard Sellick: Il faudrait que je demande à M. Mains de vous répondre.

M. Brian Jean: Je ne voudrais pas que ce soit trop long, car je n'ai pas beaucoup de temps.

M. Howard Sellick: Nous pourrions vous répondre ultérieurement.

M. Brian Jean: D'accord. Parfait.

M. Howard Sellick: Nous allons vous trouver ces chiffres.

M. Brian Jean: Quoi qu'il en soit, on peut affirmer que vous avez un grand nombre de fabricants d'équipement au Québec.

M. Howard Sellick: Tout à fait.

M. Brian Jean: D'accord. Vous savez que la ville de Fort McMurray est une anomalie en elle-même. En 1967, elle comptait 1 500 habitants et j'étais l'un d'eux. En 1999, 30 000 personnes vivaient là-bas, et l'on recense aujourd'hui 100 000 résidents à temps plein, sans compter les quelque 45 000 autres Canadiens qui y travaillent. Il y a donc pas moins de 140 000 personnes qui travaillent à l'exploitation des sables bitumineux ou habitent dans la région, ce que je trouve très impressionnant.

La version que vous m'avez présentée — et nous en avons parlé brièvement tout à l'heure — est la même que j'entends partout au

pays. Que ce soit au Québec, en Ontario ou dans les Maritimes, il y a des entreprises qui produisent différentes choses aux fins de l'exploitation des sables bitumineux. Vous avez indiqué que les trois quarts de vos équipements sont destinés aux entreprises qui exploitent les sables bitumineux ou la potasse en Saskatchewan. Je crois que les gens ne sont pas conscients du fait que 40 000 personnes travaillent, directement ou indirectement, pour l'industrie des sables bitumineux dans le secteur manufacturier en Ontario. C'est le cas de certains de vos membres, comme vous nous l'avez mentionné.

M. Howard Sellick: Oui. L'équipement que nous fabriquons est utilisé par certaines des entreprises qui ont pour client le secteur des sables bitumineux. Une grande partie de nos équipements sont utilisés par les entreprises de location à Fort McMurray.

M. Brian Jean: Oui, je comprends.

J'aurais des centaines de questions, mais je vais vous poser celle-ci. Si l'on interrompait aujourd'hui l'exploitation des sables bitumineux, qu'advierait-il de toutes ces entreprises?

M. Howard Sellick: Ce ne serait pas une bonne chose. Je peux vous l'assurer.

M. Brian Jean: Je constate que parmi vos manufacturiers d'équipement, il y en a pour l'agriculture, la construction, la foresterie, l'exploitation minière et les services publics. Dans trois de ces secteurs — la construction, la foresterie et l'exploitation minière —, les activités sont directement reliées aux sables bitumineux parce que toutes ces industries sont présentes dans la région et travaillent de concert avec les entreprises pétrolières. Est-ce bien le cas?

M. Howard Sellick: Tout à fait.

Le président: Désolé, mais vous n'avez plus de temps, monsieur Jean.

Nous allons donner la parole à Mme Glover.

Mme Shelly Glover (Saint-Boniface, PCC): Merci, monsieur le président.

Je me demandais si M. Mains pourrait s'approcher, car quelques-unes des questions adressées à M. Sellick...

M. Howard Sellick: Nous travaillons ensemble.

Mme Shelly Glover: Oui, je vais probablement avoir une question pour lui dans un instant.

Je vais d'abord m'intéresser un peu à M. Sellick. Nous n'avons pas beaucoup parlé des zones franches, mais il va de soi que l'élimination de certains de ces tarifs serait profitable pour les manufacturiers. Pourriez-vous nous dire en quoi votre entreprise a bénéficié des efforts déployés par notre gouvernement pour la suppression des tarifs?

• (1020)

M. Howard Sellick: Ce fut assurément profitable. Nous fabriquons un produit et il n'y a pas de tarif.

Mme Shelly Glover: D'accord. Mais à quel niveau en avez-vous bénéficié?

M. Howard Sellick: Sur tout ce que nous exportons aux États-Unis, comme le chariot élévateur que nous fabriquons, nous ne payons plus de droits de douane.

Mme Shelly Glover: Voulez-vous que nous continuions à intervenir de la sorte?

M. Howard Sellick: Pardon?

Mme Shelly Glover: Voulez-vous que nous continuions à intervenir de la sorte?

M. Howard Sellick: Oui.

Mme Shelly Glover: Désolée, mais je dois maintenant revenir à quelques-uns de vos commentaires précédents. M. Masse vous a demandé de choisir entre la déduction pour amortissement accéléré sur une période de deux ans et les réductions de l'impôt des sociétés. Je veux seulement préciser très clairement que notre gouvernement ne vous demande pas de faire un tel choix. Vous profitez de ces deux mesures. Par ailleurs, le parti d'en face a voté contre la déduction pour amortissement accéléré. Il me semble donc ironique de les entendre aujourd'hui suggérer que cette mesure soit prolongée de cinq ans.

Mais vous avez aussi parlé d'une augmentation de 130 milliards de dollars des investissements consacrés aux infrastructures et je me demande comment, et à quel endroit, vous allez procéder à des compressions pour libérer des fonds semblables.

M. Howard Sellick: En toute franchise, je ne suis pas un expert en la matière. C'est mon frère qui s'occupe de nos finances. Je ne saurais vous répondre de façon appropriée.

Mme Shelly Glover: C'est un peu mon problème. Si nous menons ces consultations prébudgétaires, c'est que nous cherchons des idées sur la façon d'aller de l'avant pour continuer à créer de l'emploi et à soutenir un pays qui est endetté. Vous avez indiqué que votre entreprise n'a pas de dettes et j'en suis très heureuse pour vous, mais nous sommes également là pour déterminer s'il n'y a pas au sein du gouvernement quelques dysfonctionnements qui pourraient être éliminés, ce qui nous permettrait d'en faire encore davantage pour créer de l'emploi et tout le reste.

Injecter 130 milliards de dollars de plus dans les infrastructures, alors que nous venons tout juste d'y investir 56 milliards de dollars, j'aimerais bien savoir où vous pensez que nous prenons cet argent. Est-ce que vous voulez que nous augmentions les impôts des sociétés comme le suggérait M. Masse? Souhaitez-vous que nous annulions la déduction pour amortissement accéléré? Vous avez dit apprécier le fait que nous ayons supprimé certains tarifs. Ce n'est pas en se permettant de grandes déclarations sur la façon de nous endetter... J'aimerais que vous réfléchissiez sérieusement aux moyens à prendre pour réaliser des gains d'efficacité. Si vous pensez à quelque chose après notre séance, je vous prie de nous soumettre vos idées, car elles ont une grande valeur pour notre comité. Ce serait une contribution fort utile de votre part.

J'aimerais également que vous nous transmettiez de l'information sur les autres achats de technologie de pointe qu'a pu vous permettre la déduction pour amortissement accéléré. Le logiciel dont vous avez parlé est un excellent exemple. Je demanderais donc à chacun de nos témoins de nous faire part de ces investissements qui ont été rendus possibles par l'inclusion de cette déduction dans notre budget.

Je constate que M. Mains s'est approché de la table. J'aimerais beaucoup savoir ce que vous pensez de tout cela.

Le président: Il vous reste une minute.

M. Howard Mains: J'ai un très bon exemple d'une situation où le gouvernement pourrait accélérer les choses pour permettre des investissements. Pour le projet de gazoduc de la vallée du Mackenzie, le processus d'approbation réglementaire a pris environ six ans. Un certificat a été émis en décembre dernier. Ce processus réglementaire devrait tout au moins être écourté de moitié. Alors, peu importe qu'il s'agisse d'un projet énergétique comme celui de la vallée du Mackenzie ou d'autres projets de toutes sortes, si les

approbations réglementaires pouvaient être obtenues deux fois plus vite, on pourrait voir plus rapidement des gens se mettre au travail sur le terrain.

Mme Shelly Glover: Très bien.

Me reste-t-il 30 secondes?

Le président: Seulement 15.

Mme Shelly Glover: J'aimerais simplement préciser que le gouvernement songe actuellement à faire l'acquisition de six ou huit navires pour la Garde côtière, qui posséderont l'équipement d'un brise-glace, et que le processus est en cours. J'imagine que vous appuyez cet engagement du gouvernement.

M. Bruce Bowie: Oui, bien sûr.

Mme Shelly Glover: Merci, monsieur Bowie.

Le président: Merci, madame Glover.

J'aimerais demander des précisions sur deux ou trois éléments dans l'intérêt des membres du comité et de l'analyste qui rédigera le rapport.

Tout d'abord, monsieur Shaw, votre deuxième recommandation à propos de l'étude concernait le rapport de RNCan. À votre avis, qui ou quel type d'organisme devrait mener l'étude? Devrait-on faire appel à un organisme externe ou bien gouvernemental? Est-ce qu'un comité parlementaire devrait s'en occuper? Pourriez-vous nous dire très rapidement ce que vous en pensez?

M. Sam Shaw: Bien sûr. Je pense qu'un comité parlementaire devrait examiner toutes les mesures incitatives qui pourraient être prises en Amérique du Nord menant à l'adoption du gaz naturel. Ce comité pourra alors formuler des recommandations judicieuses en vue du budget de 2013.

• (1025)

Le président: Très bien, merci.

Monsieur Bateman, nous avons une bonne connaissance de vos deuxième et troisième recommandations, mais pour ce qui est de la première, vous pourrez nous donner plus d'information aujourd'hui ou nous l'envoyer plus tard. Pourriez-vous nous dire combien coûterait un tel crédit d'impôt pour l'investissement?

M. Patrick Bateman: Nous serons heureux de vous faire parvenir la réponse plus tard.

Le président: Très bien, nous vous en sommes très reconnaissants.

J'aimerais remercier M. Sellick de nous avoir expliqué la chaîne d'approvisionnement du Canada et la relation entre les industries de ma province, l'Alberta, et celles d'ici, en Ontario. Je pense que cette illustration était fondamentale. Aussi, j'ai entendu dans ma province des commentaires semblables à ce que vous avez dit à propos du programme de Travail partagé.

En dernier lieu, j'ai coupé la parole à M. Westcott pendant qu'il répondait à la question de M. Hoback. Monsieur Westcott, aimeriez-vous terminer rapidement?

M. Jan Westcott: Pourriez-vous me rappeler la question?

M. Randy Hoback: Je pense que vous disiez que votre industrie doit surmonter les barrières propres au Canada pour être compétitive.

M. Jan Westcott: La faible marge bénéficiaire de l'industrie constitue notre principal obstacle, car elle nous empêche de réinvestir afin d'assurer le dynamisme des affaires au Canada. De plus, il faut avoir de l'argent en poche pour partir à la conquête de nouveaux marchés extérieurs.

Il est intéressant de constater que tout le monde parle de réductions d'impôt. Nous reconnaissons les mérites de mesures comme la déduction pour amortissement et la réduction de l'impôt sur le revenu des sociétés, car elles touchent nos membres. Mais depuis 2006, le gouvernement du Canada a perdu 170 millions de dollars de plus d'une année sur l'autre uniquement dans l'industrie des spiritueux. Vu d'ici, tout cela semble bien, mais ce genre de mesures directes nous empêchent d'investir, car elles nous laissent moins d'argent en poche.

Nous achetons justement 50 milles carrés de maïs dans ce secteur-ci de l'Ontario. Dans l'Ouest canadien, nous sommes le seul grand acheteur de seigle, que nous trouvons en Alberta et en Saskatchewan. Les relations dont vous avez parlé sont d'une importance cruciale, et nous en avons d'un bout à l'autre de la chaîne d'approvisionnement. Or, nous n'avons pas assez d'argent pour faire avancer les affaires.

Le président: Très bien. Merci.

J'aimerais remercier tous les témoins d'être venus comparaître ce matin, de nous avoir donné leurs commentaires et d'avoir répondu à nos questions.

Chers collègues, je vais interrompre la séance deux minutes, puis nous inviterons le deuxième groupe d'experts à prendre place.

Merci.

- _____ (Pause) _____
-
- (1030)

Le président: Très bien. Nous sommes ici pour écouter le deuxième groupe d'experts de Windsor dans le cadre des consultations prébudgétaires.

Nous accueillons maintenant cinq organismes: la Chambre de commerce du Grand Kitchener-Waterloo, la Chambre de commerce de Sarnia Lambton, l'Association canadienne du transport urbain, la European Aeronautic Defence and Space Company et l'organisme Fair Pensions For All.

Chaque groupe aura cinq minutes pour nous présenter sa déclaration préliminaire, après quoi les membres du comité vous poseront des questions.

Nous allons commencer par M. Sinclair.

M. Art Sinclair (vice-président, Greater Kitchener Waterloo Chamber of Commerce): Je remercie le président et les membres du comité.

Au nom des membres de la Chambre de commerce du Grand Kitchener-Waterloo, je vous remercie de nous avoir invités à vous présenter nos recommandations dans le cadre du budget fédéral de 2012.

En résumé, notre chambre regroupe environ 1 700 employeurs de la région de Waterloo. Pour ceux qui ne sont pas du coin, nous sommes à environ une heure de voiture à l'ouest de la région du Grand Toronto. L'économie de notre région est très diversifiée. La fabrication, les technologies de l'information et les universités contribuent toutes grandement à notre développement économique.

Il y a deux mois, c'est-à-dire au milieu du mois d'août, nous vous avons fait parvenir un mémoire pour vous présenter nos recommandations. Hier, un membre d'un de nos comités consultatifs m'a téléphoné pour me signaler que nos recommandations étaient peut-être un peu désuètes compte tenu de l'évolution récente de la situation économique mondiale. Quoi qu'il en soit, je pense que

certaines de nos recommandations principales devraient se refléter dans le prochain budget.

Nous avons recommandé de limiter l'augmentation des dépenses liées aux programmes à environ 1,6 p. 100 annuellement. C'est le chiffre que nos confrères de la Chambre de commerce du Canada ont présenté, et il nous semble raisonnable compte tenu des réalités économiques et du fait que l'ensemble de l'administration du gouvernement fédéral doit vraiment se serrer la ceinture.

Nous vous avons présenté une autre recommandation sur laquelle j'aimerais attirer l'attention du comité ce matin. Je pense qu'elle correspond à l'orientation du gouvernement. Nous vous recommandons d'éviter toute coupe dans les paiements de transfert aux provinces et aux territoires. L'Ontario vient de tenir des élections provinciales. Les soins de santé étaient l'un des enjeux principaux de la campagne, tout comme pendant les élections fédérales au printemps dernier. Dans notre collectivité, le financement par résidant accordé aux hôpitaux, aux soins en santé mentale et aux services aux personnes âgées est inférieur à la moyenne provinciale. Notre collectivité est en pleine croissance, mais puisque les paiements de transfert et le financement en santé n'ont pas suivi le rythme, nous nous retrouvons avec un financement par résidant un peu moins élevé que celui du reste de l'Ontario. Nous tenons à vous dire clairement que nous ne voulons pas de coupes sur ce plan, car toute réduction des paiements de transfert fédéraux porterait préjudice à notre collectivité. Lors des trois derniers budgets, le ministre Flaherty a indiqué qu'il ne prendrait pas de telle mesure. Il reçoit d'ailleurs un fort appui de notre région.

D'autre part, nos membres tiennent beaucoup à ce que les formalités administratives des entreprises soient réduites. Il en a été question pendant la campagne électorale fédérale et aussi, beaucoup, pendant la campagne provinciale. La Chambre de commerce du Canada a présenté un mémoire cette année à la Commission sur la réduction de la paperasse, dans laquelle elle l'informait du besoin prioritaire de réduire les formalités administratives sur le plan fiscal. Elle a souligné que le coût d'observation fiscale par employé des petites entreprises est considérablement plus élevé que celui des grandes entreprises. Nous aimerions que vous en teniez compte. Nous félicitons le ministre Flaherty d'avoir mis sur pied une commission pour examiner la situation et nous avons hâte d'entendre les recommandations qui découleront du processus.

Notre troisième recommandation porte sur les infrastructures. Nous aimerions que l'éducation postsecondaire fasse l'objet d'investissements considérables. Notre conseil d'administration compte entre 17 et 20 membres, et trois d'entre eux représentent les établissements postsecondaires locaux, soit le Collège Conestoga, l'Université de Waterloo et l'Université Wilfrid-Laurier. Depuis plusieurs années, ils répètent à la chambre que la collectivité doit investir dans les établissements postsecondaires de la province et du pays, et surtout dans leurs installations matérielles. Le groupe d'experts précédent a discuté du besoin d'améliorer nos compétences et notre capacité en matière de formation. Il s'agit également d'un des objectifs prioritaires de notre collectivité. Pour y arriver, nous allons commencer par investir dans les campus, les installations matérielles et les bâtiments afin que les universités puissent répondre à la demande en formation de notre collectivité et de toutes les collectivités du Canada. La conjoncture économique difficile ne le permettra peut-être pas cette année, mais à plus long terme, nous aimerions que le réseau postsecondaire fasse l'objet d'investissements.

Merci, monsieur le président.

•(1035)

Le président: Merci, monsieur Sinclair.

Nous allons maintenant écouter l'exposé de la Chambre de commerce de Sarnia Lambton.

M. Garry McDonald (président, Chambre de commerce de Sarnia Lambton): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs.

Nous sommes heureux de témoigner cette année encore. L'an dernier, je me souviens avoir été coupé, alors je vais essayer d'être plus concis cette fois-ci. C'est Mme Debra Taylor, la présidente du conseil d'administration, qui vous présentera notre exposé.

En guise d'introduction, j'aimerais dire que le mémoire que nous vous avons présenté en août ne contient pas d'énoncés généraux. Il présente plutôt des modifications particulières à apporter aux programmes gouvernementaux pour mieux servir les intérêts des entreprises, des consommateurs et du gouvernement.

Debra va commencer.

Mme Debra Taylor (présidente, Conseil d'administration, Chambre de commerce de Sarnia Lambton): Merci.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je suis heureuse d'être ici aujourd'hui.

En premier lieu, nous recommandons au gouvernement fédéral d'accroître le seuil de la TPS/TVH à 75 000 \$ à compter du 1^{er} janvier 2013. Le seuil d'inscription à cette taxe est resté à 30 000 \$ depuis l'entrée en vigueur de la taxe en 1991. Le gouvernement canadien a reconnu le fardeau qu'il créerait pour lui-même et les petites entreprises s'il obligeait toutes les entreprises à s'inscrire, et il a fixé un seuil pour cette raison.

L'observation d'une taxe harmonisée coûte proportionnellement plus cher aux petites entreprises qu'aux grandes entreprises. Une exemption des exigences en matière de collecte et de déclaration réduirait le fardeau net imposé par ce genre de taxe.

Les entreprises qui se rapprochent du seuil actuel peuvent décider de ralentir leurs activités pour éviter de s'inscrire. Ce bas seuil peut aussi contribuer à l'économie clandestine. L'accroissement du seuil réduirait les frais administratifs et les coûts d'observation, ce qui rendrait les entreprises plus concurrentielles. Les seuils plus élevés pourraient aussi réduire le nombre de déclarations traitées par l'Agence de revenu du Canada, ou l'ARC, le nombre d'entreprises qui veulent des services, le nombre de remboursements de crédits de taxe sur les intrants et le nombre d'entreprises sujettes à une vérification.

La perte de recettes gouvernementales associées à la hausse du seuil peut être contrebalancée par une baisse des frais administratifs et des remboursements de crédits de taxe sur les intrants. En fait, bon nombre de pays que le Canada concurrence ont des seuils plus élevés, à savoir l'Australie, la France, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni. Pour toutes ces raisons, nous recommandons que le gouvernement accroisse le seuil de la TPS/TVH à 75 000 \$ à compter du 1^{er} janvier 2013.

En deuxième lieu, nous recommandons que le gouvernement fédéral repousse la date de production des déclarations de revenus des particuliers au 15 juin — la date limite des petites entreprises — tout en conservant le 30 avril comme date d'exigibilité du solde de l'année d'imposition précédente. Ainsi, l'ARC pourra traiter plus efficacement les déclarations sans la surcharge que cause la date limite actuelle du 30 avril, et sans interruption des rentrées de fonds.

C'est la popularité des fiducies de revenu et des sociétés à responsabilité limitée qui est à l'origine de cette surcharge. La date d'émission des feuillets d'information de ces organisations est le 31 mars. Si l'on tient compte du délai postal, il ne reste plus beaucoup de temps aux contribuables pour remplir leur déclaration de revenus à temps.

Repousser la date limite se traduirait par la diminution des coûts liés à l'observation, car il y aurait moins d'évaluations et d'ajustements résultant du processus d'appariement des feuillets effectué pendant l'année d'imposition par l'ARC, et aussi moins de pénalités imposées aux contribuables pour production tardive.

En dernier lieu, nous recommandons que le gouvernement fédéral crée un groupe de travail composé de représentants des ministères des Transports provinciaux et fédéral et de divers organismes régionaux et organismes du secteur privé qui évoluent dans le domaine du transport aérien et ferroviaire. Ce groupe de travail élaborerait et proposerait au gouvernement fédéral des politiques qui amélioreraient la compétitivité du système de transport aérien et ferroviaire dans toutes les régions du Canada. Les collectivités rurales comme la nôtre — pas seulement celles qui sont éloignées — doivent participer à l'économie canadienne, et c'est ce qu'elles veulent. Nous voulons attirer les entreprises et les emplois, et les garder chez nous. Nous croyons que le gouvernement doit s'assurer que les collectivités rurales continuent d'avoir accès à des services aériens et ferroviaires.

Merçi.

•(1040)

Le président: Je vous remercie de votre exposé.

Nous allons maintenant écouter l'Association canadienne du transport urbain.

M. Michael Roschlau (président-directeur général, Association canadienne du transport urbain): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour. Je m'appelle Michael Roschlau et je suis président-directeur général de l'Association canadienne du transport urbain, ou ACTU, qui représente les commissions de transport en commun, les fournisseurs et les organismes apparentés au Canada. Je suis accompagné de Mme Penny Williams, vice-présidente des finances de l'ACTU et directrice générale de Transit Windsor. Nous allons partager le temps alloué.

[Français]

J'aimerais vous remercier de cette occasion de comparaître devant le comité aujourd'hui, dans le contexte des consultations prébudgétaires de 2011, et de présenter les recommandations de l'ACTU pour le prochain budget fédéral.

[Traduction]

La détérioration de la situation économique mondiale et les répercussions possibles sur le Canada des événements qui surviennent à l'étranger ont été expliquées en long et en large, et ce n'est un secret pour personne. Nous en sommes bien conscients.

Nous sommes également conscients du temps qu'il faut aux Canadiens pour se rendre au travail, des problèmes de congestion routière et des défis de nos collectivités en matière de déplacements. Dans ce contexte, les transports en commun continuent d'améliorer la qualité de vie de millions de Canadiens. En plus de répondre aux besoins en matière d'accessibilité et de déplacements, ils apportent une solution optimale à plusieurs enjeux qui font partie du quotidien des Canadiens, plus particulièrement la compétitivité de l'économie, les changements climatiques, la pureté de l'air et un mode de vie sain.

Les derniers investissements en transports ont justement permis de générer de véritables retombées. Les transports ont un rôle important à jouer dans l'amalgame de politiques qui permettront au Canada de revigorer son économie pour résister à la crise mondiale.

En septembre 2010, l'ACTU a publié un rapport intitulé *L'impact économique des investissements dans le transport en commun*. Le rapport souligne le rendement économique étonnant des investissements dans les transports en commun. En voici certains faits saillants.

Les retombées économiques des réseaux actuels de transport en commun au Canada sont d'au moins 11,5 milliards de dollars par an. Le secteur des transports en commun emploie directement 50 000 Canadiens et crée indirectement 25 000 autres emplois. Les transports en commun réduisent d'environ 5 milliards de dollars par an les frais d'utilisation de véhicules que les ménages canadiens doivent payer. Les transports en commun réduisent les coûts économiques des collisions de la route d'environ 2,5 milliards de dollars par an. Et enfin, les transports en commun réduisent les émissions annuelles de gaz à effet de serre de 2,4 millions de tonnes, ce qui représente un montant de 110 millions de dollars.

• (1045)

Mme Penny Williams (vice-présidente, Finances, Association canadienne du transport urbain): Il y a de plus en plus de Canadiens qui optent pour les transports en commun, à mesure qu'ils prennent conscience que leur choix en matière de déplacement a une réelle incidence sur leur qualité de vie, la réduction des émissions et la diminution des encombrements de la circulation. Le nombre d'usagers au Canada a connu une très forte croissance en 2010, puisqu'il a augmenté de 4,1 p. 100 à l'échelle nationale par rapport à l'année précédente. Cela représente un record de tous les temps avec 1,9 milliard de trajets effectués dans des collectivités de toutes les tailles.

À vrai dire, il convient de souligner que ces hausses ont été généralisées partout au pays dans les collectivités, grandes et petites, et que bon nombre des plus petites collectivités du Canada se sont démarquées par leur croissance remarquable. Si on a obtenu d'aussi bons résultats, c'est grâce aux récents investissements du gouvernement fédéral, appuyés par des députés de tous les partis, et s'élevant à près d'un milliard de dollars par année au cours des dernières années.

En effet, cet engagement a permis le renouvellement et l'agrandissement du réseau de transport en commun et l'amélioration des services en vue de répondre à la forte demande. Si l'on veut maintenir cette croissance et suivre l'évolution des tendances en matière de transport, nous avons besoin d'un investissement accru, prévisible et ciblé. Pour être en mesure de répondre à la hausse de la demande, il est important de renouveler nos infrastructures et d'investir dans les collectivités où le transport en commun n'est pas très développé.

À titre d'exemple, une récente étude publiée par le Board of Trade de Toronto a révélé que les encombrements de la circulation

coûtaient à la région du Grand Toronto 6 milliards de dollars par année en perte de productivité. Dans ce contexte et dans le cadre des consultations prébudgétaires du comité des finances, l'ACTU propose trois recommandations en prévision du budget fédéral de 2012.

Premièrement, le gouvernement fédéral devrait élaborer un cadre stratégique canadien pour les transports en commun dans le cadre de l'engagement du budget de 2011 de créer un plan d'infrastructures à long terme.

Deuxièmement, le gouvernement fédéral devrait exonérer d'impôt les avantages liés au transport en commun fournis par les employeurs. Cela viendrait s'ajouter au crédit d'impôt fédéral actuel au titre des achats de laissez-passer de transport en commun et encouragerait les employeurs à aider financièrement les usagers des transports en commun.

Troisièmement, le gouvernement devrait assurer le financement permanent, stable, et prévisible des transports en commun.

Compte tenu de la conjoncture fiscale précaire, il existe un certain nombre de moyens différents d'y parvenir, face à l'avenir. L'un de ces moyens consiste à consacrer 1 ¢ supplémentaire de la taxe d'accise du Fonds de la taxe sur l'essence expressément aux investissements dans les transports en commun. Cela représenterait un investissement stable et prévisible d'environ 400 millions de dollars par année, et cela viendrait s'ajouter aux subventions actuelles accordées au transport commun.

Le président: Il vous reste 10 secondes.

M. Michael Roschlau: Pour conclure, sachez que l'industrie du transport en commun est tout à fait consciente des défis économiques auxquels nous sommes confrontés. La difficulté pour les décideurs tient au fait que, alors que les réductions des dépenses sont réelles, les transports en commun sont un moteur puissant de l'économie canadienne qui a des répercussions très tangibles sur notre compétitivité économique.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant céder la parole au représentant de l'European Aeronautic Defence and Space Company Incorporated.

M. Pierre Delestrade (président-directeur général, European Aeronautic Defence and Space Company inc.): Merci, monsieur le président, de nous donner cette occasion de nous adresser à vous, et merci aussi à tous les députés.

Je n'ai pas préparé de discours, mais j'aimerais vous parler de deux programmes dans lesquels nous estimons que le gouvernement pourrait réaliser des économies.

Pour les gens qui ne connaissent pas bien EADS, nous sommes une grande entreprise européenne qui regroupe quatre divisions: Airbus, Eurocopter, Astrium et Cassidian. Nous avons un chiffre d'affaires annuel de 45 milliards d'euros. Nous sommes établis au Canada, en plus de compter 1 600 employés.

En ce qui concerne les deux programmes dont je veux vous parler, tout d'abord il y a le programme Mercury Global, puis le programme de remplacement de l'hélicoptère de la Garde côtière canadienne.

Mercury Global est un programme de communications par satellite dans lequel le gouvernement canadien compte investir afin de doter les Forces canadiennes de capacités de communications par satellite dans leurs activités au pays et à l'étranger. On parle ici d'une période de 15 ans. Nous sommes d'avis que cette option n'est pas la plus économique ni la plus rentable pour les contribuables.

Nous avons beaucoup d'expérience dans le domaine des services de communications par satellite à l'échelle mondiale. D'ailleurs, jusqu'à présent, nous offrons ces services à 14 pays de l'OTAN. Nous menons nos activités au pays et outre-mer. Étant donné que la demande à ce chapitre est à la hausse, vous devez prévoir une certaine souplesse.

Aujourd'hui, le MDN prévoit consacrer 550 millions de dollars à l'achat d'un satellite pour la constellation du WGS, qui est une constellation américaine, afin de pouvoir bénéficier des services de communications par satellite fournis par les États-Unis. À l'heure actuelle, si vous examinez la situation des autres pays, vous constaterez qu'ils misent davantage sur des satellites commerciaux. C'est ce qu'Astrium, l'une des divisions d'EADS, offre à ces pays de l'OTAN.

Compte tenu des besoins prévus par le gouvernement canadien et les Forces canadiennes pour les 15 prochaines années, nous considérons que vous pourriez réaliser d'importantes économies. Nous avons estimé que, dans le pire des cas, vous dépenseriez seulement 370 millions de dollars pour vous doter de ces capacités de communications par satellite. De plus, nous proposons au gouvernement canadien un paiement à l'utilisation, ce qui signifie que vous n'aurez pas à verser de paiement forfaitaire unique, comme c'est le cas pour la constellation du WGS, où on exige tout de suite la somme de 550 millions de dollars.

Nous avons donc réalisé que le gouvernement du Canada pourrait épargner en payant ces services sur une période de 15 ans sans avoir à verser de paiement forfaitaire unique. À long terme, cela représente une importante économie pour vous. Par conséquent, notre recommandation à l'égard de ce programme vise un processus concurrentiel juste et ouvert et non pas un contrat accordé à un fournisseur unique, c'est-à-dire aux États-Unis. C'est la première chose.

Ensuite, le deuxième programme vise le remplacement de l'hélicoptère BO-105, soit celui que pilote la Garde côtière canadienne à l'heure actuelle. Nous parlons ici d'hélicoptères fabriqués il y a 25 ans. Ces hélicoptères volent dans des conditions très difficiles, alors si la Garde côtière veut réaliser des économies, il est temps qu'elle les remplace, d'autant plus que le soutien des services coûte de plus en plus cher au gouvernement canadien.

Si ce programme est lancé, nous recommandons une diversification des modes de prestation de services, comme nous l'avons fait pour le projet... [Note de la rédaction: inaudible]. En diversifiant vos modes de prestation de services, vous réduirez considérablement vos coûts en diminuant le nombre d'employés affectés au soutien des services. C'est ce que nous avons vu dans d'autres pays.

● (1050)

Au Canada, vous connaissez bien l'entreprise Top Aces, qui exploite les hélicoptères et les avions pour les services d'entraînement aériens des Forces canadiennes.

Le président: Merci pour votre exposé.

Nous allons maintenant entendre le représentant de Fair Pensions for All.

M. William Tufts (fondateur, Fair Pensions For All): Bonjour. Je vous remercie de me donner cette occasion de prendre la parole aujourd'hui. Je suis heureux de participer à vos importants travaux pour le bénéfice des Canadiens.

Je suis le fondateur de Fair Pensions for All. Je travaille à titre de consultant indépendant en matière d'avantages sociaux pour des petites et des moyennes entreprises. Au cours des dernières années,

j'ai beaucoup travaillé dans le dossier des régimes de retraite du secteur public.

Le système de pensions qui a été créé pour la fonction publique du Canada a été élaboré dans l'objectif idéaliste de fournir aux retraités de la fonction publique du Canada un salaire disponible comparable à leur salaire de fin de carrière. Le système s'est révélé être un cadeau de retraite pour les employés de la fonction publique. Cependant, compte tenu de la réalité démographique actuelle, un système de pensions fondé sur le salaire final n'est plus viable. Les gouvernements successifs n'ont pas apporté les changements nécessaires pour veiller au succès du système à long terme.

La solvabilité à long terme de la majorité des régimes de retraite du secteur public est remise en question en raison des manques à gagner relevés. Il peut sembler que les employés de la fonction publique n'ont pas intérêt à réclamer des réformes, mais ils devront pourtant payer cher leur inaction. Si rien n'est fait en ce qui a trait aux obligations actuelles en matière de pensions, les employés de la fonction publique risquent de tout perdre.

Le système actuel verse des pensions aux employés sur une plus longue période que le total de leurs années de service. De plus, de nombreux employés qui prennent leur retraite bénéficient d'un salaire disponible plus élevé que ce qu'ils ont touché durant la majeure partie de leur carrière. Il serait donc important de considérer des options qui permettraient d'alléger le fardeau des contribuables tout en offrant un plan de retraite raisonnable aux employés de la fonction publique.

Traditionnellement, les pensions du secteur public, dans l'ensemble du Canada et en Occident, prenaient la forme d'un régime de pension à prestations déterminées. Au cours de la dernière décennie, ces pensions ont commencé à créer des pressions financières considérables sur de nombreux ordres de gouvernement, et le Canada ne fait pas exception.

Au Canada, la question de la réforme des pensions du secteur public n'a été abordée que très rarement, mais d'autres gouvernements ont commencé à se pencher sur ce problème. Le Royaume-Uni, la Californie et le Rhode Island ont réalisé des analyses approfondies visant à relever les problèmes systémiques relatifs aux pensions du secteur public et à déterminer les options les plus appropriées pour résoudre les problèmes relatifs aux pensions.

Le système de pensions au Canada est menacé, comme l'indique un rapport du Québec, paru en 2011, intitulé *Un système renforcé de revenu de retraite*. Le rapport s'est penché sur le Régime de rentes du Québec, qui est identique au Régime de pensions du Canada. Il y a certains éléments pertinents qui s'appliquent aussi au régime de retraite de la fonction publique.

Selon ce rapport, le système de revenu de retraite sera confronté à plusieurs défis importants:

L'augmentation rapide du nombre de personnes de 65 ans ou plus combinée à l'amélioration de l'espérance de vie entraîneront une pression financière importante sur les régimes de retraite qui devront, d'une part verser une rente à un plus grand nombre de retraités et, d'autre part, verser ces mêmes rentes sur une plus longue période.

Cette charge financière additionnelle sera accentuée par une réduction du nombre de personnes en âge de travailler pouvant contribuer aux régimes de retraite.

Pour s'acquitter de leurs obligations, les gouvernements fédéral et provinciaux ont quatre options: adapter les dispositions relatives aux systèmes de pensions; augmenter les revenus de l'État, c'est-à-dire les « impôts »; sabrer dans d'autres biens et services publics; ou augmenter leur niveau d'endettement.

Ce sont des choix difficiles à faire, mais il faudra prendre des décisions. Jusqu'à présent, la façon de couvrir les coûts liés aux régimes de retraite du secteur public a été de réduire les dépenses, de hausser les impôts et d'augmenter la dette.

Nous prions donc le gouvernement de réformer au plus vite le système de pensions de la fonction publique.

Merci.

• (1055)

Le président: Merci beaucoup pour votre exposé.

Nous allons maintenant enchaîner avec la période de questions. Monsieur Masse, vous disposez de cinq minutes.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier mon collègue; je vais lui payer un verre plus tard.

Tout d'abord, j'aimerais féliciter Mme Williams. Le travail que vous avez fait sur le plan des transports en commun est tout à fait remarquable. Je peux maintenant me rendre à un match des Tigers en séries éliminatoires à bord d'un autobus de Transit Windsor. Je pense que c'est le seul endroit en Amérique du Nord où un réseau de transport en commun s'étend à l'étranger. Je vous félicite donc pour ces efforts.

J'aimerais parler un peu des investissements qui ont été faits récemment. Ce qu'on ne dit pas souvent, mais qui à mon avis, est très important, c'est qu'un solide réseau de transport en commun peut permettre d'éviter l'expansion tentaculaire. Nous avons vu ce qui s'est produit dans cette région. Par exemple, on a construit des maisons et mené d'autres projets sur une partie de la meilleure terre agricole de l'Amérique du Nord — autrefois ensevelie sous l'eau, sous la glace. Cela n'aurait probablement pas dû avoir lieu.

Pourriez-vous préciser les investissements qui ont été faits sur le plan de la modernisation au cours des dernières années?

Mme Penny Williams: Merci, monsieur Masse.

De toute évidence, le financement fédéral et provincial nous est essentiel. Nous avons pu construire un nouveau terminus d'une valeur de 7,2 millions de dollars. On l'a appelé le Windsor International Transit Terminal, parce qu'il accueille des gens de partout au pays. Récemment, l'âge de notre flotte est passée de 14 à 9 ans. Nous allons bientôt recevoir 11 autres autobus. Ils s'ajouteront aux 18 que nous avons déjà; ce sont tous des autobus hybrides. Par conséquent, nous sommes soucieux de l'environnement et nous voulons réduire l'âge de notre flotte. Nous sommes toutefois confrontés à d'importants défis. Nous utilisons un autobus tous les jours qui date de 1979. C'est le type d'investissements que nous devons maintenir si nous voulons continuer à réduire l'âge de notre flotte.

Par ailleurs, la planification de l'utilisation du territoire, comme vous l'avez dit, revêt une grande importance et nous devons établir des politiques rigoureuses à ce chapitre. L'aménagement du territoire, de même que la densité, sont des questions très importantes sur lesquelles nous devons nous pencher.

• (1100)

M. Brian Masse: Je sais que vous êtes des acheteurs, et non pas des fabricants, mais vous pourriez peut-être nous parler des achats qui sont effectués au Canada. Est-ce qu'on crée de l'emploi au Canada? Est-ce que vos autobus sont fabriqués ici?

Mme Penny Williams: Chose certaine, tous les autobus que nous avons reçus dernièrement ont été fabriqués au Canada. Nous insistons sur le contenu canadien. Nous avons une norme provinciale

de 25 p. 100. Comme Michael l'a indiqué, pour ce qui est des emplois dans le secteur de la fabrication, on parle de 50 000 emplois et de 25 000 emplois indirects. Cela représente donc un important investissement dans les emplois au Canada.

M. Brian Masse: Avant de m'adresser à M. Sinclair, j'aimerais faire une petite précision concernant les restrictions des États-Unis à l'égard de l'achat d'autobus fabriqués au Canada. Ils ont resserré leurs restrictions dans le cadre de l'Accord de libre-échange nord-américain. Ces restrictions visent également les navires. Cela limite donc les fabricants canadiens, et cette barrière a beaucoup nui à l'emploi et à la concurrence.

Mme Penny Williams: Je crois savoir que les dispositions Buy America exigent que les produits soient faits à 60 p. 100 de matières provenant des États-Unis. Je pense qu'ils veulent la modifier. Ils envisagent différents scénarios pour l'instant. Toutefois, je sais que 60 p. 100 du contenu doit être américain.

M. Michael Roschlau: Si vous me le permettez, j'aimerais ajouter que nous avons une importante industrie de fabrication de véhicules de transport en commun établie au Canada, de même que la plus importante industrie de fabrication de matériel ferroviaire roulant au monde et le troisième plus important fabricant d'autobus en Amérique du Nord. Vous avez raison, monsieur Masse, en ce qui concerne les différentes exigences des pays en matière de contenu. Aux États-Unis, on parle maintenant d'augmenter le contenu à 100 p. 100, et si cela se produit, c'est toute l'industrie canadienne de la fabrication de matériel roulant de transport en commun qui s'en trouvera menacée.

Le président: Il vous reste 30 secondes.

M. Brian Masse: Monsieur Sinclair, rapidement, en tant qu'ancien étudiant de l'Université Wilfrid-Laurier, j'aimerais savoir quelles sont les compétences manquantes ciblées par l'université ou la région de Kitchener-Waterloo que la Chambre appuie vigoureusement?

M. Art Sinclair: Chose certaine, dans le domaine de la technologie de l'information — les firmes comme RIM, OpenText et d'autres plus petites firmes —, je dirais qu'il y a près de 2 500 possibilités d'emploi en ce moment. Nous parlons ici de gens hautement qualifiés, qui détiennent au minimum une maîtrise, voire un doctorat. Ce sont des gens que l'on recrute partout dans le monde. On ne cible pas le marché canadien; dans le secteur du développement de logiciels, bon nombre des personnes sont recrutées sur le marché international.

Il y a un autre élément qui est tout aussi important, et c'est le rôle des collègues communautaires. Nous avons tous ces gens qui arrivent et qui travaillent pour des entreprises de technologie de l'information. Cela fait en sorte d'accroître la demande de logement. Notre industrie de la construction, l'Association locale des constructeurs d'habitation de la région de Waterloo, comme la plupart des autres associations de constructeurs d'habitation au Canada en ce moment, sont confrontées à une pénurie de travailleurs de la construction qualifiés. Par conséquent, on a déterminé qu'il fallait augmenter la capacité du Collège Conestoga à cet égard, et c'est ce qu'on fait.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Van Kesteren.

M. Dave Van Kesteren: Merci, monsieur le président.

Merci à tous d'avoir accepté de comparaître ce matin. J'aimerais souhaiter la bienvenue au représentant de la Chambre de commerce de Kitchener. De Samia-Kitchener, évidemment, Harold Albrecht vous représente, ainsi que Peter Braid. Il y a aussi Pat Davidson, un de nos bons amis et collègues ici. Il fallait que je mentionne, lors de la dernière séance, que Jeff Watson aurait bien aimé être présent. Nous sommes très heureux d'être ici, à Windsor. Je vous transmets les salutations de notre collègue Jeff Watson.

Très rapidement, monsieur Sinclair, l'Association canadienne du transport urbain a recommandé que l'on consacre 1 ¢ supplémentaire du Fonds de la taxe sur l'essence aux transports en commun. Le gouvernement conservateur a créé le Fonds de la taxe sur l'essence, l'a augmenté de 2 ¢ et l'a rendu permanent. C'est donc une mesure sur laquelle vous pouvez compter.

Seriez-vous d'accord pour que l'on consacre 1 ¢ supplémentaire aux transports en commun?

M. Art Sinclair: Absolument. Je crois que la Fédération des municipalités canadienne a également appuyé cette mesure.

M. Dave Van Kesteren: En sachant que vous avez 2 ¢, 1 ¢ irait aux transports en commun...

M. Michael Roschlaw: Il y a 5 ¢ de la taxe d'accise qui sont versés aux municipalités pour les infrastructures locales, et nous en recommandons un de plus.

•(1105)

M. Dave Van Kesteren: Vous êtes donc d'accord? Très bien.

Vous avez également insisté sur l'importance pour votre circonscription des projets liés à l'enseignement postsecondaire, notamment le Programme d'infrastructure du savoir et d'autres programmes de subventions fédéraux. Vous avez tout à fait raison; on n'investit pas normalement dans la brique et le mortier, mais compte tenu du krach boursier de 2008 et de la perte d'emplois qui en a découlé, le gouvernement a cru bon d'investir dans ces secteurs. Pourriez-vous rapidement nous mentionner quelques projets intéressants qui ont été rendus possibles à la suite de cette annonce?

M. Art Sinclair: Je sais que le Collège Conestoga a combiné les investissements fédéral et provincial et a dépensé près de 100 millions de dollars ces deux dernières années.

De notre point de vue, il est très peu probable qu'on assiste à la mise sur pied d'un autre programme de 2 milliards de dollars, comme le PIS. Nous tenons à affirmer aujourd'hui qu'il s'agit d'une priorité non seulement pour nous, mais aussi pour tout le milieu des affaires du Canada. Tout le monde a manifesté un intérêt dans le perfectionnement des compétences, que ce soit dans les secteurs de la construction, de la technologie de l'information, de la biotechnologie ou des sciences de la vie. Tout le monde est aux prises avec un manque de compétences.

Afin de remédier à cette pénurie de main-d'oeuvre qualifiée, nous avons déterminé qu'il fallait accroître la capacité de nos établissements d'enseignement postsecondaire, non seulement chez nous, mais aussi partout au pays.

M. Dave Van Kesteren: Vous pourriez peut-être... Je lancerais un défi à toutes les municipalités, afin de voir l'impact que cela a eu, étant donné que c'est nouveau. Le gouvernement fédéral fait preuve d'avant-gardisme. Nous avons tous assisté à des projets d'envergure au sein de nos circonscriptions. Même dans cette tournée pancanadienne dont nous entendons de plus en plus parler, et si vous pouviez voir les changements apportés...

J'aimerais rapidement m'adresser au représentant de la Chambre de commerce de Lambton.

Monsieur McDonald, dans cette région du monde, les gens ne réalisent pas — je pense que quelqu'un l'a mentionné dans le dernier groupe de témoins — que c'est un plateau, et si je ne me trompe pas, la plupart de vos dépenses municipales, du moins dans la région de Chatham-Kent, sont destinées à la construction de ponts. Ce n'est donc pas très attirant quand on parle du fonds d'infrastructure. Je sais que dans notre circonscription, on en a bénéficié. Avez-vous eu cette possibilité, et quelle a été l'incidence sur votre budget pour Samia?

M. Garry McDonald: En fait, bon nombre des ponts dont vous parlez se situent dans le comté de Lambton, et après avoir examiné leur budget comme nous le faisons chaque année, nous pouvons confirmer qu'ils ont fait un excellent travail à ce chapitre. Toutefois, pour ce qui est de la municipalité secondaire — pas au niveau du comté —, on éprouve certaines difficultés.

Je sais que dans ma propre collectivité de Plympton-Wyoming, où je vis, les ponts locaux représentent tout un défi. On a besoin d'un soutien continu pour améliorer la situation.

M. Dave Van Kesteren: Mais vous avez pu toucher ces fonds du gouvernement.

Par ailleurs, très rapidement, monsieur Tufts, en ce qui a trait aux RPAC... je sais que quelqu'un reviendra probablement sur le sujet. Nous sommes également très préoccupés par le manque de pensions dans le secteur privé. Que pensez-vous de...

Le président: Je vous demanderais de répondre très brièvement.

M. William Tufts: J'estime que les mesures annoncées récemment par le ministre des Finances sont alignées sur ce qui doit être fait, et nous sommes extrêmement favorables aux régimes de pension agréés collectifs, les RPAC.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Brison.

L'hon. Scott Brison: Merci beaucoup à vous tous d'être venus aujourd'hui.

Jusqu'à un certain point, dans les deux groupes de témoins de ce matin, nous avons entendu des propositions précises à l'égard du système fiscal. Plus tôt dans nos consultations prébudgétaires, l'Association des comptables généraux accrédités du Canada a réclamé une réforme générale de la fiscalité au Canada et a demandé au gouvernement fédéral d'entreprendre une étude approfondie sur notre régime fiscal dans l'espoir de bâtir une économie canadienne plus compétitive et un système fiscal plus juste.

La dernière réforme fiscale importante remonte à l'époque de la Commission Carter, en 1971. Cette réforme comportait notamment l'élimination de l'impôt sur les héritages et l'ajout d'un impôt sur les gains en capital.

Je serais curieux de connaître le point de vue des organisations commerciales ici. Seriez-vous en faveur d'une recommandation du comité visant à ce que le gouvernement mène une étude approfondie sur la restructuration potentielle du système fiscal canadien en général ainsi que sur tous ses aspects?

•(1110)

Le président: Qui souhaite répondre? Monsieur Brison, visez-vous quelqu'un en particulier... ?

L'hon. Scott Brison: J'ai précisé les organisations commerciales. Je pensais que c'était évident.

M. Art Sinclair: Il y a actuellement quatre comptables agréés qui siègent au conseil d'administration de notre chambre de commerce. Je ne peux pas vraiment prendre position à cet égard. De notre point de vue, nos membres s'occupent en premier lieu de leurs propres activités, particulièrement dans le secteur de la fabrication, et la planification à long terme est secondaire. Je ne peux donc pas me prononcer au nom de notre organisation en ce qui concerne cette réforme générale.

L'hon. Scott Brison: Ce serait intéressant que vous puissiez nous revenir là-dessus. Nous sommes l'un des rares pays industrialisés à ne pas avoir examiné sérieusement son système fiscal.

Si on devait trouver un mot pour décrire l'évolution de l'économie canadienne depuis 1971, ce serait probablement « tout ».

En ce qui concerne la réforme des pensions, les provinces et le gouvernement fédéral ont tenu des discussions et, à l'exception de quelques provinces, on commence à avoir un consensus sur une possible restructuration du RPC. On vise un régime bien géré et diversifié, autant sur les plans géographique que sectoriel, et des frais minimes. La structure de coûts du RPC est très compétitive. Selon vous, l'idée de permettre à 60 p. 100 des Canadiens du secteur privé qui ne bénéficient pas d'un régime de retraite d'investir directement dans un RPC complémentaire comme le font certains employeurs et employés mérite-t-elle qu'on en discute davantage et qu'on collabore avec les gouvernements provinciaux et les employeurs, de façon à élargir l'accès au Régime de pensions du Canada?

M. William Tufts: Non. Je pense qu'il faut se pencher principalement sur le PIB dans l'optique de l'emploi au Canada. Quel est le principal secteur d'emploi au Canada? Je dirais que c'est probablement le secteur public. Les services financiers se classent au deuxième rang. Par conséquent, le fait d'intégrer les régimes d'épargne-retraite additionnels au RPC aurait un effet dévastateur sur l'industrie des services financiers.

L'hon. Scott Brison: Pour ceux qui souhaitent participer volontairement...

M. William Tufts: Je pense que le gouvernement est sur la bonne voie en ce qui concerne les RPAC. C'était la meilleure des deux options qui s'offraient aux Canadiens lors des dernières élections. Il y a d'importantes questions qui méritent d'être prises en considération afin de fournir cette sécurité dont les Canadiens auront besoin. Là où nous avons une réserve, concernant le milieu des affaires, ce sont les cotisations obligatoires additionnelles au RPAC et la question de savoir si les employeurs y cotiseront ou non. Chose certaine, il faut faire quelque chose pour les Canadiens. Le Canadien moyen âgé de 65 ans a 60 000 \$ dans son REER. Combien de temps cela va-t-il lui durer?

Il y a visiblement des inégalités dans les régimes de pensions des secteurs public et privé. On doit intervenir pour équilibrer les choses.

L'hon. Scott Brison: Je comprends.

J'ai une dernière question concernant les transports en commun. Je représente la circonscription de Kings—Hants, et de toute évidence, Kings Transit est l'un des meilleurs exemples de service de transport en commun qui dessert les petites localités rurales. Comment peut-on, au moyen d'une politique publique, faire en sorte que les collectivités rurales du Canada bénéficient du transport en commun?

Le président: Répondez très brièvement.

M. Michael Roschlau: Il n'y a pas de doute que les besoins des petites localités rurales sont énormes. Et ils vont augmenter avec le

vieillesse de la population. On doit absolument élaborer une politique visant à répondre aux besoins émergents des petites collectivités en matière de déplacement.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Hoback.

M. Randy Hoback: Merci, monsieur le président, et merci à tous nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Si vous me le permettez, je vais changer de sujet car je viens d'une grande circonscription rurale. Quand vous parlez de consacrer 1 p. 100 au transport en commun, je me vois mal annoncer cette mesure à des communautés comme Kinistino, Nipawin ou Weldon, où il n'y a pas de transport en commun. Premièrement, les gens de ces communautés vont me dire que c'est insuffisant et, deuxièmement, qu'ils préféreraient investir cet argent dans les égouts, les routes ou ailleurs où toute leur communauté pourrait en bénéficier.

Quelle est la solution dans ce cas? Comment peut-on convaincre le Canada tout entier que c'est ce qu'il faut faire alors que beaucoup de petites communautés n'en profiteront jamais?

•(1115)

M. Michael Roschlau: Je dois dire — et c'est une excellente question — que je suis toujours étonné par les ressources disponibles et les besoins qu'on ne voit pas toujours à première vue.

J'ai récemment assisté à une réunion de l'association des municipalités, dans l'Ouest canadien, et j'ai eu une discussion avec des conseillers municipaux de petites collectivités de moins de 1 000 habitants au sujet de leurs besoins en matière de déplacement. La première chose qu'ils m'ont dite: « Nous n'avons pas de transport en commun. » Je leur ai donc demandé: « Dans ce cas, comment les gens qui ne possèdent pas de permis de conduire arrivent-ils à se déplacer? » Ils m'ont répondu que la résidence pour personnes âgées avait une camionnette et le Club des Lions aussi. Quand je leur ai demandé qui avait payé pour ces camionnettes, ils m'ont dit que la municipalité avait investi quelques milliers de dollars et que le reste provenait de dons de charité.

On a donc accès à un service de transport en commun, c'est juste que personne n'est au courant et que personne n'a dressé d'inventaire. Par conséquent, nous savons maintenant par où aborder cette question lorsqu'il s'agit des petites collectivités. Nous devons connaître les ressources dont elles disposent et nous en servir afin qu'elles puissent avoir un service de transport en commun beaucoup plus accessible, en vue de l'expansion de nos collectivités et du vieillissement de la population. Les gens ne peuvent plus continuer de compter sur leurs familles et amis pour assurer leurs déplacements.

M. Randy Hoback: Merci. Vos propos m'ont beaucoup éclairé. C'est très apprécié.

Monsieur Sinclair, je vais maintenant m'adresser à vous. Il y a des membres du comité qui sont d'avis que nous devrions augmenter les impôts des sociétés de 2 p. 100 et redistribuer ces fonds à toutes les personnes qui ont été mises à pied... Qu'en penseraient vos membres? Quelles en seraient les conséquences?

M. Art Sinclair: En fait, nous appuyons les réductions d'impôt comme moyen de créer des débouchés économiques. Je pense que c'est la position qu'adopte la Chambre de commerce du Canada, la Chambre de commerce de l'Ontario et le milieu des affaires en général. C'est pourquoi nous avons recommandé de ne pas hausser les impôts, que ce soit des particuliers ou des sociétés.

M. Randy Hoback: Vous diriez donc qu'une augmentation des impôts pourrait avoir une incidence négative sur le milieu des affaires?

M. Art Sinclair: Tout à fait, particulièrement ici dans le Sud-Ouest de l'Ontario, où nous livrons concurrence aux États des Grands Lacs. Je pense que c'est également une préoccupation. Il reste que bon nombre des entreprises de technologie de l'information concurrentielles sur les marchés mondiaux se soucient beaucoup de l'augmentation des impôts des sociétés — ou de n'importe quelle taxe —, étant donné que la concurrence est vive sur ces marchés. Je suis convaincu que nos membres sont d'avis qu'une hausse d'impôts serait malavisée.

M. Randy Hoback: Monsieur McDonald, partagez-vous cet avis?

M. Garry McDonald: Oui. Nous ne sommes favorables à aucune hausse d'impôt, quelle qu'elle soit. C'est ce que nous avons fait valoir durant la campagne électorale.

M. Randy Hoback: Notre gouvernement veut rétablir l'équilibre budgétaire afin d'éliminer le déficit. Cela dit, il ne s'y est pas pris de la même façon que le gouvernement libéral, c'est-à-dire en réduisant les transferts versés aux provinces, notamment au titre de la santé.

Croyez-vous que nous sommes sur la bonne voie, à la lumière de la situation économique actuelle? Ou êtes-vous d'avis que quelque chose devrait changer?

M. Garry McDonald: Je sais que nous étions curieux de savoir ce qu'il advenait des plans de réduction du déficit et de la dette. On parlait d'atteindre l'équilibre budgétaire en 2015. Cela nous paraissait raisonnable, et cela devait se faire non seulement en n'augmentant pas les impôts, mais en les réduisant. Nous croyons que c'est réalisable.

M. Randy Hoback: Monsieur Sinclair, êtes-vous d'accord?

M. Art Sinclair: Oui, je souscrirais à l'évaluation de M. McDonald. Je pense que nous l'avons souligné dans notre exposé: nous appuyons le plan du ministre Flaherty qui consiste à revenir à un budget équilibré sans réduire — comme je l'ai déjà dit — les paiements aux provinces et aux particuliers. Nous espérons vraiment qu'il maintiendra cet engagement.

M. Randy Hoback: Pour en revenir donc au budget de 2012, vous considéreriez que cela est un de ses grands volets: faire en sorte de s'atteler à la réduction du déficit d'ici 2015.

M. Art Sinclair: Oui.

M. Randy Hoback: Est-ce que c'est une évaluation raisonnable?

M. Art Sinclair: Oui, c'est une évaluation raisonnable.

M. Randy Hoback: D'accord, et je le répète, il s'agit d'une évaluation basée sur l'information dont nous disposons aujourd'hui.

M. Art Sinclair: C'est cela, une évaluation fondée sur l'information dont nous disposons aujourd'hui.

M. Randy Hoback: D'accord.

Y a-t-il d'autres points que vous voudriez voir dans le budget de 2012? Je sais qu'il ne nous reste probablement que 15 secondes, mais y a-t-il d'autres points que vous voudriez y voir et qui devraient s'y trouver?

Le président: Soyez bref, s'il vous plaît.

M. Art Sinclair: Probablement rien d'autre que ce qui se trouve déjà dans l'exposé. Il pourrait y avoir d'autres thèmes secondaires, mais je pense que ce sont là nos priorités clés. Ce sont les priorités sur lesquelles nous devons avancer.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Marston.

M. Wayne Marston: Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier nos invités.

Je tiens à corriger les faits sur un point. À propos du consensus de 130 milliards de dollars que je mentionnais, je parlais du consensus qui s'est dégagé parmi les témoins du premier groupe, selon lequel c'est maintenant que le gouvernement du Canada doit envisager d'investir dans les infrastructures. Outre les toutes dernières déclarations de MM. McDonald et Sinclair, vous vous rappellerez que le gouvernement de Paul Martin, de concert avec Jack Layton, avait négocié pour que ces montants servent au transport plutôt que pour une réduction de l'impôt des sociétés. Certains de ces montants ont été versés à Windsor. Je sais qu'à Hamilton, nous avons pu avoir d'autres autobus. Voilà des exemples de ce que nous pouvons faire.

À propos du moment de s'atteler au déficit, nous proposons de le reporter. La Fédération canadienne des municipalités voudrait que l'on s'occupe d'une partie du déficit d'infrastructures qui s'élève à 130 milliards de dollars. Nous sommes donc heureux que le gouvernement réserve des crédits à cette fin. Prenez-en note, nous sommes heureux que des crédits soient réservés à cette fin.

Puisque je me suis un peu écarté du sujet, j'aimerais revenir une minute à M. Tufts. À propos des régimes de retraites généraux dont vous parlez, je dirais que celui des employés municipaux de l'Ontario a été une réussite totale. Mais au cours de la discussion, on a oublié une chose: les retraites ne sont pas des salaires différés. Elles devraient appartenir aux employés qui y ont cotisé. Nous pouvons débattre du pourcentage de revenus qui sont remplacés. Si j'ai bien compris, vous pensez que ces montants sont beaucoup trop élevés pour le secteur public. Or, notre pays s'est écarté des régimes à prestations définies pour privilégier les régimes à cotisations définies, et le régime de pensions du Canada est l'un des meilleurs régimes à prestations définies.

Les libéraux veulent parler de leur régime supplémentaire. Nous l'avons dit, nous devrions procéder progressivement à un accroissement des actifs principaux du Régime de pensions du Canada pour que les prestations mensuelles soient doublées en 35 ans. Si l'on songe que les régimes à prestations définies se perdent dans l'ensemble du pays, ne verriez-vous pas là un moyen sûr de protéger les Canadiens ?

• (1120)

M. William Tufts: C'est une option, mais pas celle que je préfère. Je préfère le Régime de pension agréé collectif. Le fait que tous les crédits de retraite soient finalement versés dans des fonds sociaux au Canada m'inquiète. À long terme, ces énormes montants d'argent pourraient tomber entre les mains des syndicats du secteur public, ou être contrôlés par eux.

M. Wayne Marston: Non monsieur, ils ne sont pas contrôlés par les syndicats.

M. William Tufts: Le gouvernement... Il y a au Canada 800 milliards de dollars dans des régimes de retraite du secteur public, et cet argent...

M. Wayne Marston: Cet argent est investi.

M. William Tufts: Il est investi — et dans une large mesure je dirais — à l'extérieur du pays. C'est une question à laquelle doivent s'intéresser les syndicats.

M. Wayne Marston: Autre observation à propos du Régime de pension agréé collectif, il y a tout juste une semaine et demie ou deux, notre marché a connu une perte de 7 p. 100. Si vous aviez dû prendre votre retraite à ce moment-là, vous auriez eu un grave problème. Notre souci pour l'avenir est de protéger les gens qui arrivent à la retraite et voilà pourquoi, je le répète, nous parlons d'un Régime de pensions du Canada transférable, à prestations déterminées, et bien géré.

M. William Tufts: Oui, il y a certainement un risque. Je pense que les gens qui font aujourd'hui partie du système doivent se charger de leur propre retraite. Quand vous soulignez les pertes que les marchés boursiers ont connues, je vous dirai — à propos de la réserve de 800 milliards de dollars d'argent du secteur public qui s'y trouve —, les marchés boursiers ont baissé de 20 p. 100 cette année. Les États-Unis viennent d'adopter le programme Twist, grâce auquel les taux des obligations resteront très faibles. La perte vient du fait que les marchés boursiers ont baissé de 20 p. 100 et que cela va réduire d'un montant supplémentaire de 160 milliards de dollars la valeur des régimes de retraite du secteur public. Les contribuables ou employés actuels n'y peuvent absolument rien, et tout ce que nous faisons est de repousser cette charge aux générations futures. Nous devons trouver un moyen de régler le problème.

M. Wayne Marston: L'autre côté de la médaille, monsieur, est que les marchés remontent, et ils le font. Beaucoup de régime de pensions, comme celui des enseignants, sont investis dans les terres et la propriété. Nous pourrions continuer, mais je ne veux vraiment pas en débattre davantage.

Je veux revenir au sujet du transport en commun. J'ai oublié le nombre d'autobus que nous avons vus dans les rues d'Hamilton, mais le fait que le gouvernement d'alors ait décidé de renoncer à une réduction d'impôt pour les sociétés et de récupérer cet argent témoigne des résultats que nous pouvons obtenir. Que pensez-vous de la possibilité que le présent gouvernement reporte une réduction d'impôt aux sociétés, particulièrement à celles qui sont les plus riches?

M. Michael Roschlau: Ce n'est pas l'origine de ces crédits qui nous inquiète le plus. Nous cherchons plutôt à cibler les investissements dans les domaines qui profiteront à l'ensemble des Canadiens, au plan de leur mobilité quotidienne dans la collectivité. Reconnaisant le problème budgétaire auquel nous faisons face, nous avons été très modestes par rapport à cette demande, et nous nous sommes concentrés davantage sur les politiques et la planification

fiscales comme moyen d'assurer nos fondements avant de trop nous engager financièrement.

Le président: Merci.

Monsieur Adler, s'il vous plaît.

M. Mark Adler: Merci, monsieur le président.

Je tiens à vous remercier de votre présence. Tous vos témoignages sont très utiles et très intéressants.

Ma première question s'adresse à M. Tufts. Elle ne porte pas tant sur l'exposé d'aujourd'hui sur les pensions que sur un article qui a piqué ma curiosité et que vous avez récemment publié dans le *Telegraph-Journal* et je vous cite:

Au Canada, nous n'avons aucune information sur les modes de dépenses des syndicats et sur les montants qu'ils recueillent en cotisations. Aux États-Unis par contre, les syndicats sont tenus de divulguer chaque année toute cette information au département du Travail. Au Canada, tout cela est passé sous silence.

Pouvez-vous élaborer à ce sujet?

• (1125)

M. William Tufts: Je reviendrai probablement témoigner à propos du projet de loi Hiebert qui a été présenté et j'en parlerai alors de façon plus détaillée.

Oui, cela est très inquiétant, surtout l'influence des syndicats dans l'accroissement des coûts des organisations du secteur public au Canada.

L'une des choses à divulguer est le montant d'argent versé dans les pensions. Nous savons, par exemple, que le Syndicat canadien de la fonction publique compte 600 000 membres et que chacun d'eux paie chaque année 800 \$ en cotisations syndicales. Si quelqu'un veut vérifier sur sa calculatrice, cela donne environ 480 millions de dollars par an pour un seul syndicat. La fonction publique compte 3,2 millions d'employés, dont 600 000 font partie de ce syndicat. Ces 480 millions de dollars ne concernent donc que 20 p. 100 du secteur.

Pas étonnant alors que cela devienne un enjeu politique. En Ontario, nous avons la campagne des familles qui travaillent, et les pompiers de McGuinty. Au début de la semaine, la première page du journal de Winnipeg était consacrée aux pompiers du nouveau premier ministre néo-démocrate de la province.

La façon dont les syndicats dépensent leur argent est très inquiétante. Si l'on pense à la concentration des syndicats, c'est au Canada qu'elle est la plus forte du monde. Soixante-dix pour cent du secteur public font partie d'un syndicat ou d'un autre, par rapport à 35 p. 100 aux États-Unis.

Il faut, je pense, qu'il y ait plus de transparence. Et il faut certainement examiner la question de savoir si les Canadiens doivent être obligés de remplir les coffres des syndicats.

M. Mark Adler: Oui. Et on a appris récemment que des syndicats avaient servi de commanditaires à un récent congrès du NPD, ce qui contrevient à la Loi électorale du Canada. N'est ce pas intéressant?

Par souci d'équité, ne pensez-vous pas que les syndicats devraient payer des impôts, puisque que les sociétés et les particuliers en paient.

M. William Tufts: Je suis désolé, mais je ne suis pas prêt à faire de commentaire là-dessus. Je n'ai pas étudié assez à fond les syndicats pour vous donner une réponse documentée à ce sujet.

Je suis ici pour témoigner des économies que nous pourrions faire en rendant plus justes les régimes de pensions du secteur public et en les alignant sur ceux du secteur privé. Dans mon exposé au comité, j'ai indiqué que l'on pourrait économiser 2 milliards de dollars par an seulement en demandant aux employés de cotiser 50 p. 100...

M. Mark Adler: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Delestrade. Avec un patronyme qui comporte le mot « trade » qui veut dire « commerce » en anglais, vous devez certainement être en faveur de marchés plus ouverts et du libre-échange.

On a proposé, pour contrecarrer la campagne « Achetez américain », que nous mettions en oeuvre une campagne semblable au Canada. Pensez-vous que ce soit une bonne idée?

M. Pierre Delestrade: Oui, je pense que l'idée est excellente.

M. Mark Adler: Donc, pour faire concurrence à la campagne « Achetez américain », nous devrions avoir une campagne « Achetez canadien ».

M. Pierre Delestrade: Oui, mais la politique que votre gouvernement suit aujourd'hui s'attache à appuyer l'industrie canadienne. Prenez le dernier discours de Juilian Fantino, le ministre associé de la Défense nationale, selon lequel il faut que davantage d'entreprises canadiennes fournissent...

M. Mark Adler: Mais ce faisant, on ne considère les entreprises canadiennes que comme une option dans un processus purement concurrentiel, et non comme les seuls fournisseurs possibles du gouvernement.

M. Pierre Delestrade: Oui, je pense qu'il faut être totalement ouvert...

M. Mark Adler: Vous êtes en faveur de marchés ouverts.

M. Pierre Delestrade: Oui, c'est beaucoup mieux ainsi à mon avis, parce que les contribuables en ont pour leur argent.

M. Mark Adler: Ainsi, le retour à des principes du genre que prônait la loi Smoot-Hawley, par lesquels on arrêterait les échanges et on adopterait des mesures protectionnistes, serait à votre avis une mauvaise chose pour le pays. Et ce que notre gouvernement recherche, par rapport à l'accroissement des échanges et des accords bilatéraux — nous en avons conclu neuf au cours des cinq dernières années — est à vos yeux une bonne chose.

M. Pierre Delestrade: Je le crois.

M. Mark Adler: D'accord, merci.

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai): Monsieur Giguère.

M. Alain Giguère: Merci beaucoup, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Delestrade.

Vous avez parlé d'un problème de dépenses relié à l'acquisition des hélicoptères par le Canada. Or j'ai étudié le problème et j'ai même découvert qu'il y avait neuf comités d'achat, neuf comités d'entretien des pièces détachées et neuf contrats différents avec des entreprises pour l'entretien de ces hélicoptères. En effet, pour une flotte de 200 hélicoptères, le Canada a choisi neuf types d'hélicoptères différents.

• (1130)

Le vice-président (M. Hoang Mai): Un instant, monsieur Giguère, quelqu'un invoque le Règlement.

[Traduction]

M. Brian Jean: J'invoque le Règlement, tout simplement parce que je crois que mes piles sont à plat. J'aimerais prendre connaissance de la question qu'a posée M. Giguère. Si on vous donnait le temps de la poser à nouveau, je vous en serais très reconnaissant.

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai): Attendez un instant...

M. Alain Giguère: Le problème n'est pas qu'on achète de nouveaux hélicoptères selon des procédés différents. Au Canada, le problème est qu'on n'a aucune politique de standardisation. S'il y en avait eu le moindre, on n'aurait pas neuf types d'hélicoptères, mais trois. On aurait réduit de deux tiers les dépenses d'acquisition en matière d'hélicoptères. Vous n'en parlez pas beaucoup. Comme tous les gens qui nous vendent du matériel de défense, vous continuez à vouloir fragmenter au maximum l'ensemble des commandes militaires plutôt que de les regrouper. Est-ce que je me trompe?

M. Pierre Delestrade: Je ne partage pas tout à fait votre point de vue, pour la raison suivante: quand vous devez acquérir du matériel militaire, celui-ci doit répondre à vos besoins, et il n'est pas dit qu'un seul et unique fournisseur peut le faire complètement. Les fournisseurs n'ont pas nécessairement tout dans leur inventaire. Vous devez alors vous adresser à plusieurs fournisseurs. Reste à voir comment vous allez traiter avec eux.

Dans le document que vous avez sous les yeux, je parle effectivement davantage de la manière de traiter avec ces fournisseurs, de travailler avec eux. Pour ce qui est de savoir s'il y a plusieurs sources d'acquisition, c'est en effet le cas, et je pense que tout pays est tenu de procéder de cette façon, selon ses besoins.

M. Alain Giguère: Je vous remercie.

Monsieur le président, étant donné que mon confrère est le spécialiste des pensions canadiennes et qu'il a d'importantes questions à poser à ce sujet, je vais lui céder le temps qu'il me reste.

[Traduction]

M. Wayne Marston: Je ne savais pas que j'allais disposer du temps restant, mais ça me convient. Nous verrons si je suis capable de parler en expert.

En fait, je veux revenir aux commentaires de M. Adler. On a parlé de la transparence des syndicats. Eh bien, à leurs congrès, les syndicats présentent leur budget. Aux réunions mensuelles de leur section locale, leurs livres sont ouverts. C'est un aspect de leur fonctionnement que la plupart des gens ne comprennent pas vraiment.

Il y a ce qu'on appelle la formule Rand, qui se rapporte à la décision rendue par le juge du même nom au sujet de ceux qui doivent payer ou non des cotisations syndicales. Le verdict stipulait que même si vous ne vouliez pas faire partie d'un syndicat, mais que vous bénéficiiez de la négociation collective et que vous étiez sur le marché du travail, vous deviez payer les cotisations. Il s'agit de redevances liées à l'adhésion au syndicat. Selon un règlement ancien, ce ne sont pas des revenus imposables parce que ces redevances sont destinées à une organisation à but non lucratif. Cela n'a rien à voir avec les collectes de fonds publics assujettis à l'impôt. C'est un concept qui est mal compris.

Qu'en pensez-vous?

M. William Tufts: Oui, je pense qu'il faut vraiment réévaluer ce règlement. Il est peut-être temps de le changer. Je ne sais pas dans quelle mesure la formule Rand est encore pertinente à notre époque. À mon avis, les employés devraient être libres d'adhérer ou non aux syndicats, surtout lorsqu'ils y sont fortement motivés politiquement par...

M. Wayne Marston: Mais excusez-moi, monsieur, ils l'ont cette option. Ils n'ont pas à adhérer au syndicat; ils doivent simplement payer les cotisations.

M. William Tufts: Ils n'ont pas d'autre choix que de les payer.

M. Wayne Marston: Il y a une distinction qu'a faite le juge Rand. On ne va pas forcer qui que ce soit à adhérer à un syndicat contre son gré. Mais s'il fait partie de la main-d'oeuvre et bénéficie des avantages de la négociation, il a l'obligation d'en partager le coût. C'est tout. Il ne s'agit pas de l'adhésion à un syndicat, mais de ceux qui doivent payer les cotisations.

M. Lavigne en a saisi une seconde fois la Cour suprême, qui a de nouveau prononcé un verdict favorable aux syndicats.

M. William Tufts: L'argument est probablement légitime, je crois. Je trouve par contre anormal que des familles de travailleurs aient été obligées de contribuer à cette campagne, même si elles n'avaient pas toutes les mêmes points de vue politiques.

M. Wayne Marston: Je ne ferai pas de commentaire à ce sujet puisque que je n'étais pas au courant de cette campagne.

• (1135)

M. William Tufts: Oui, il s'agissait d'une campagne de 500 millions de dollars organisée par une fédération de syndicats de la province de l'Ontario. L'Association des enseignantes et des enseignants catholiques anglo-ontariens a obligé chacun de ses membres à verser 60 \$ afin de financer la première étape de la campagne, et d'autres syndicats, en particulier ceux du secteur public, s'y sont associés. Je pense que tout le monde est au courant des conséquences qui découlent aujourd'hui de cette élection.

Le président: Merci, monsieur Marston.

Nous passons maintenant à Mme McLeod.

Mme Cathy McLeod: Merci.

Je n'entrerai pas dans ce débat, mais notre premier groupe était composé d'économistes, monsieur Marston. De toutes façons...

Par rapport aux recommandations et au consensus, monsieur Tufts, je tiens à vous dire que j'apprécie vos recommandations. En réalité, il y a toujours des prestations déterminées, mais vos recommandations visaient à les rendre plus rentables, ce que j'apprécie.

J'ai entendu deux intervenants mentionner les tracasseries administratives. Comme je suis membre de la commission chargée de les réduire, j'ajouterais que nous avons un processus parallèle qui sera intégré au budget. Vous savez peut-être que nous avons publié un rapport sur les témoignages offerts à ce sujet, mais le rapport le plus important sera bien sûr, celui des mesures que nous allons prendre. Je suis donc très heureuse que cette initiative avance et qu'elle soit intégrée au processus budgétaire.

J'aimerais me pencher sur une recommandation particulière qui me semblait très intéressante par rapport à l'Agence du revenu. J'ai peut-être oublié, mais je ne pense pas qu'on ait parlé de la question des T3 lors des discussions précédentes auxquelles j'ai pris part. Est-ce que c'est votre organisation qui est à l'origine du dossier? Avez-vous une idée du nombre de gens que cela touche? Y a-t-il une raison pour laquelle vous proposez que tout le monde reporte la déclaration, plutôt que seulement ceux qui auraient des T3?

Tout le monde sait que lorsqu'il y a un délai, on sent une pression pour le respecter, mais que les gens le reportent de deux mois. Pourriez-vous nous dire où vous en êtes arrivés à propos de cette recommandation ?

Mme Debra Taylor: Bien sûr.

C'est une recommandation de notre Comité de politique économique, d'un comptable agréé dans le secteur public. Je suis aussi comptable générale accréditée, et je suis également dans le secteur public. Je prépare environ 840 déclarations de revenus de particuliers par année. Je dirais qu'en ce qui concerne le T3, c'est qu'un feuillet T3 est remis aux propriétaires ou aux bénéficiaires d'une fiducie en fonction de leur part perspective. Les gains augmentent; ils baissent. Il y a une déclaration de revenus des fiducies. Il y a un feuillet T3 une année; il n'y en a pas l'année suivante. Ce n'est donc pas nécessairement constant. Le besoin de produire un feuillet ou non dépend de l'augmentation ou de la baisse des revenus et des pertes.

Les organismes ont jusqu'au 31 mars pour remettre ces feuillets, alors qu'on a jusqu'à la fin de février pour remettre les T4. Il en résulte que de plus en plus, et les experts-comptables tentent de préparer et de produire la déclaration de revenus de leurs clients à temps, c'est durant la dernière semaine d'avril qu'on tente de produire les déclarations. En 2008, il y a eu un retard dans le traitement des déclarations de revenus, et cette année-là, l'ARC en a tenu compte et a prolongé la date limite de la transmission électronique des déclarations jusqu'au 6 mai.

Si les contribuables produisent leur déclaration en retard, il y a une pénalité de 5 p. 100. S'ils ne fournissent pas le même feuillet à deux reprises, ce qui s'est déjà produit aussi au cours de ma pratique, la pénalité s'élève à 50 p. 100 de la valeur inscrite sur le feuillet, peu importe les conséquences fiscales. Cela peut donc être très punitif. Ce ne sont pas les gens qui ont créé le problème, mais plutôt le fait que la date limite pour remettre ces feuillets et les feuillets pour les sociétés de personnes est le 31 mars, et si l'on tient compte des envois postaux, etc., cela crée vraiment un problème.

Pour ce qui est des chiffres, probablement environ 40 p. 100 de ma clientèle ont les feuillets T3 ou T5013. Les feuillets T5013 sont produits par les sociétés de personnes qui investissent dans l'exploration minière, pétrolière ou gazière; il s'agit donc d'investissements très risqués. Encore une fois, les feuillets sortent très très tard. S'ils n'ont pas le feuillet, nous estimons ce qu'il apparaîtra sur le feuillet, produisons la déclaration et nous aurons à demander un ajustement ultérieurement. S'ils oublient le feuillet, lorsque l'ARC effectuera son processus d'appariement, qui débute en juillet ou en août, ils recevront un avis leur annonçant qu'un feuillet était au dossier, qu'il n'a pas été présenté et qu'une pénalité de 5 p. 100 s'applique avec des intérêts composés quotidiennement à partir du 1^{er} mai.

• (1140)

Le président: Merci.

Je suis désolé, madame McLeod, mais il ne vous reste plus de temps.

Nous passons à M. Mai.

M. Hoang Mai: Ma première question s'adresse à l'Association canadienne du transport urbain.

Vous avez dit que votre recommandation principale, c'est l'élaboration d'un plan, d'un cadre stratégique canadien pour les transports en commun. Nous savons que le Canada est le seul pays du G8 qui n'a pas de plan national de transport en commun. Nous savons également que nous avons présenté un projet de loi pour corriger la situation. Nous avons entendu des observations sur le fait que c'est un domaine qui relève des provinces. Pouvez-vous nous dire quelle serait la différence pour ce qui est d'avoir un plan, qui n'imposerait pas nécessairement quelque chose aux provinces?

M. Michael Roschlau: Oui, je vous remercie beaucoup de poser la question.

Avant de répondre, je veux préciser quelque chose. Au cours des années précédentes, on a beaucoup entendu dire que le Canada est le seul pays du G8 qui n'a pas de plan national de transport en commun. Ce n'est pas tout à fait juste. Ces dernières années, nous avons fait des recherches globales pour examiner la situation des pays du G8 et d'autres et découvrir ce qui s'y passe. Il existe différents plans nationaux, et nous évitons de dire cela simplement parce qu'il y a tellement de différences. Chacun a quelque chose de très intéressant, et je crois que notre mission, c'est de trouver ce qui a fonctionné le mieux dans d'autres pays du G8, dans d'autres économies importantes dans le monde, et de créer un cadre vraiment conçu pour le Canada. C'est ce que nous recommandons.

Il est clair que le projet de loi de Mme Chow contient des éléments que nous appuyons entièrement et qui constitueraient une excellente base pour un cadre national. Toutefois, étant donné qu'il y a plusieurs administrations au pays qui sont responsables des affaires municipales, et que du point de vue constitutionnel, c'est un domaine qui relève des provinces, nous croyons que le dialogue est vraiment très important dans l'élaboration d'un cadre national qui fonctionne pour le pays, les provinces et chaque collectivité.

M. Hoang Mai: Pour ce qui est des suggestions sur le cadre, y a-t-il des éléments qui ont été présentés ou qui ont fait l'objet de discussions?

M. Michael Roschlau: Oui, tout à fait, et je peux en énumérer quelques-uns.

Premièrement, je crois que le lien dont M. Masse a parlé un peu plus tôt au sujet de l'utilisation des terres et du développement urbain est essentiel. Si nous voulons obtenir un rendement du capital investi important pour les Canadiens pour ce qui est de l'infrastructure de transport que nous voulons bâtir, alors il faut que cette infrastructure cadre avec le développement urbain sur le terrain. En d'autres mots, plus de lignes de métro qui ne vont nulle part. Nous voulons bâtir notre infrastructure là où les gens se trouveront et là où se concentrera la demande.

Deuxièmement, il nous faut un plan d'investissement durable à long terme qui nous permettra de savoir ce qui se passera au cours des deux, trois, quatre ou cinq prochaines années, de sorte que nous puissions planifier en conséquence.

Troisièmement, nous devons mettre en place les incitations fiscales qu'il faut, et l'une d'elles fait partie de nos recommandations cette année. Uniformisons les règles du jeu entre les avantages fournis par les employeurs liés aux stationnements gratuits et à ceux liés aux transports en commun. C'est une pomme de discorde depuis 10 ans. Il nous faut de la R-D de pointe pour faire en sorte que peu importe s'il s'agit de technologies dites douces ou dures, le transport en commun peut être à la fine pointe au Canada, comme c'est le cas aux États-Unis, en Europe et dans d'autres parties du monde.

Enfin, tous les ordres de gouvernement doivent avoir l'obligation de rendre des comptes de sorte que lorsque le gouvernement fédéral

versera des milliards de dollars, il saura que l'argent sera investi au bon endroit et ne disparaîtra pas en cours de route dans les différents coffres, avant qu'on se penche sur le budget.

M. Hoang Mai: Merci beaucoup.

Le président: Il vous reste une minute.

[Français]

M. Hoang Mai: J'aimerais poser une question à M. Delestrade.

Ça concerne les propositions que vous avez soumises pour réduire les coûts du Canada. Vous en parlez dans votre mémoire, mais j'aimerais que vous nous donniez plus de détails sur le contenu canadien, la création d'emplois au Canada.

Quels sont les impacts ici, au pays?

• (1145)

M. Pierre Delestrade: Voulez-vous parler du programme relié à Mercure ou celui portant sur les hélicoptères?

M. Hoang Mai: Que proposez-vous?

M. Pierre Delestrade: Je vais vous parler du programme portant sur les hélicoptères.

Nous sommes établis au Canada et nos hélicoptères sont canadiens. Il y a 200 personnes qui travaillent à Fort Erie. Ce n'est pas très loin d'ici. Les hélicoptères qu'on pourrait proposer à la Garde côtière auront un contenu canadien relativement important.

M. Hoang Mai: Pouvez-vous nous indiquer un pourcentage?

M. Pierre Delestrade: C'est difficile. Je ne suis pas spécialiste en la matière. Guillaume LePrince peut peut-être répondre à cela.

M. Guillaume LePrince: Il s'agit d'environ 50 p. 100.

M. Pierre Delestrade: Pour ce qui est de l'autre programme, relié à Mercure, nous faisons appel à des satellites commerciaux. Nous avons une constellation de satellites, qui s'appelle Skynet. Telesat est aussi un satellite fournisseur auquel nous avons recours.

M. Hoang Mai: Merci.

Le président: Merci.

[Traduction]

Nous passons à M. Jean. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président. Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Je tiens simplement à souligner que je vais appuyer le projet de loi de Russ Hiebert à la demande des syndicats. Je représente plus de syndiqués que quiconque au pays. Je peux vous assurer que ces syndiqués, mes électeurs, me disent clairement vouloir que les syndicats soient tenus de rendre des comptes. Je vais appuyer cela.

De plus, je tiens à dire, comme l'a fait mon collègue, M. Van Kesteren, que Jeff Watson, avec qui j'ai travaillé durant cinq ans au Comité des transports, a joué un rôle clé en ce qui concerne l'infrastructure dans ce secteur, entre autres en défendant toujours les travailleurs de l'automobile, en militant pour la construction du pont et en veillant à ce que nous puissions transporter nos marchandises à Détroit. Et je sais qu'il aimerait bien être ici aujourd'hui; il est sans contredit un député plein d'ardeur au travail.

J'aimerais vous demander, monsieur, en ce qui concerne votre société mère, qui est Airbus, bien sûr, et elle est située principalement à Munich et Paris... Tout d'abord, toutes mes félicitations pour le nombre record de livraisons, 498, je crois. Votre entreprise réussit extrêmement bien. Mais en juin dernier, l'Organisation mondiale du commerce n'a-t-elle pas conclu qu'Airbus avait bénéficié de subventions inappropriées sous forme de prêts de gouvernements européens à des taux inférieurs à ceux du marché?

M. Pierre Delestrade: C'est une longue histoire. Je crois que parce que nous nous battons contre Boeing...

M. Brian Jean: Je comprends...

M. Pierre Delestrade: ... depuis longtemps...

M. Brian Jean: Mais n'est-il pas vrai, néanmoins, que c'est ce que l'OMC a conclu?

M. Pierre Delestrade: Oui.

M. Brian Jean: D'accord. C'était ma seule question. Je vous remercie beaucoup.

De plus, notre temps est limité, alors veuillez m'excuser.

J'aimerais parler un peu des pensions. Je sais que vous êtes un expert dans ce domaine — et je sais ce qui se passe à l'OCDE en particulier —, mais je voudrais parler un peu de la situation dans le secteur public comparativement au secteur privé et au travail autonome. Par exemple, entre 1976 et 1979, l'âge moyen du départ à la retraite dans le secteur public était de 64 ans. Entre 2000 et 2005, il est passé à 59 ans, une baisse de cinq ans, ce qui est très troublant, car évidemment les personnes retraitées cessent de payer des impôts. L'âge moyen de la retraite pour les travailleurs autonomes est resté à 66 ans.

Je voudrais aussi vous poser des questions d'ordre général au sujet du programme KiwiSaver, qui vient d'être mis en place en Nouvelle-Zélande, et au sujet de la mise en oeuvre en 2012 du programme au Royaume-Uni, qui permettra de développer les régimes de pension privés. Je pense que c'est très, très important. J'approuve à 100 p. 100 vos recommandations pour ce gouvernement et je suis tout à fait d'accord avec vous à propos du RPC et de ne pas l'inclure davantage sur une base volontaire. Mais j'aimerais en parler un peu, et je m'intéresse aussi beaucoup à la deuxième recommandation du Québec en ce qui concerne un crédit d'impôt pour les personnes qui ne prennent pas une retraite anticipée. Donc, si on ne prend pas sa retraite tôt, on a droit à un crédit d'impôt.

Pourriez-vous me dire ce que vous en pensez?

M. William Tufts: Oui. Je ne me suis pas préparé pour parler du RPAC aujourd'hui, mais j'en discute avec beaucoup d'organismes de l'industrie. Je pense que tout le monde est conscient des problèmes relatifs à la sécurité de la retraite au Canada. Le plus important, ce sont les changements démographiques au pays. Aujourd'hui, au Canada, un millier de personnes atteindront l'âge de 65 ans. Cela arrivera tous les jours cette année, et jusqu'en 2029. Je crois que nous n'avons aucune idée actuellement à quel point le visage du Canada va changer.

Pour ce qui est de la dynamique mondiale de la retraite, de plus en plus de pays comprennent que les promesses qui ont été faites au sujet de la retraite anticipée ne peuvent être tenues, et que des changements radicaux sont nécessaires. Cette semaine, par exemple, l'Irlande a fait passer l'âge de la retraite à 68 ans.

M. Brian Jean: Je suis désolé de vous interrompre, mais le président m'interrompt sans cesse.

Je m'intéresse à vos recommandations, surtout en ce qui nous concerne, et à certaines pratiques exemplaires utilisées ailleurs dans le monde, et j'aimerais savoir ce à quoi nous devrions donner suite, selon vous.

• (1150)

M. William Tufts: Oui, le programme Kiwi est un bon exemple. On a instauré un crédit d'impôt de 1 000 \$ pour ceux qui s'inscrivent à ce programme. Je crois que la participation a été très bonne. Dans le cadre de ce programme, il y avait aussi ce qu'on appelait une option de retrait; lorsque vous devenez un employeur ayant une entreprise, vous signez vos formulaires TD1 et tous les autres formulaires d'emploi, et vous en avez aussi un pour vous inscrire au programme du gouvernement. Vous avez la possibilité de ne pas y participer.

Il y a aussi dans ce programme, comme dans le programme NEST offert au Royaume-Uni, des cotisations patronales obligatoires. Je sais que cela va susciter des inquiétudes à la FCEI ainsi qu'à la chambre. Nous ne voulons pas qu'il y ait d'autres cotisations sociales...

M. Brian Jean: Absolument pas.

M. William Tufts:... mais parallèlement, ce qui pose vraiment problème, c'est que les Canadiens ne sont pas préparés. À 65 ans, le Canadien moyen n'a que 60 000 \$...

M. Brian Jean: À propos de la mise en oeuvre en 2012 par l'Union européenne ou plus précisément le Royaume-Uni, selon vous, qu'est-ce qui conviendrait bien à notre modèle?

Le président: Soyez bref, s'il vous plaît.

M. William Tufts: Pourrais-je vous revenir sur cette question? Je me ferai un plaisir de vous fournir de la documentation là-dessus.

M. Brian Jean: J'aimerais en recevoir, ainsi que des informations sur le programme KiwiSaver et sa mise en oeuvre.

Le président: Merci.

J'aimerais simplement faire remarquer à tous que j'interromps uniquement les députés qui sont verbeux.

Pour le dernier tour, allez-y, madame Glover.

Mme Shelly Glover: Merci, monsieur le président.

[Français]

Merci à tous les témoins d'être parmi nous aujourd'hui. Je vais commencer par adresser ma première question à M. Delestrade. Je dispose de seulement cinq minutes, donc je vais être brève.

Aux pages 1 et 4 de votre document que nous avons eu l'occasion de lire, vous dites: « L'expérience acquise par le Canada dans le domaine de la DMPS et des programmes PPP a établi que ces programmes sont à la fois efficaces et économiques. »

Certains partis, en particulier le Parti libéral, ont demandé qu'on élimine complètement le programme PPP. Qu'en pensez-vous?

M. Pierre Delestrade: Je crois que ce sont deux dossiers un peu différents. PPP, c'est

[Traduction]

partenariat public-privé.

[Français]

Mme Shelly Glover: Exactement. On parle du PPP.

M. Pierre Delestrade: Si vous parlez du PPP, je ne le range pas là-dedans. Je parle plutôt des ASD.

En ce qui concerne le PPP...

Mme Shelly Glover: Les pages 1 et 4 font référence précisément aux PPP. J'ai lu votre document. Quelles seraient les conséquences pour vous si on les éliminait?

M. Pierre Delestrade: Je crois que les programmes PPP ont un avantage pour tous les gouvernements. Ce sont des prises de risques qui sont partagées à la fois par le gouvernement et par l'industrie. Se priver de la possibilité d'avoir des PPP est une erreur, à mon sens. C'est là que vous pouvez faire des économies.

Mme Shelly Glover: Merci.

[Traduction]

Je vais maintenant m'adresser à M. Sinclair.

Monsieur Sinclair, avec d'autres groupes de témoins, nous avons discuté du fait que le gouvernement cherche des façons de détecter le gaspillage et les pratiques non efficaces. Certaines personnes critiquent vivement cela, et j'aimerais savoir ce que vous leur diriez. Le gouvernement devrait-il dépenser l'argent des contribuables simplement pour le dépenser, sans tenir compte de l'efficacité ou de la pertinence d'un programme? Ou bien devrions-nous examiner les dépenses gouvernementales pour vérifier s'il y a du gaspillage et du chevauchement et couper là où il y en a?

M. Art Sinclair: Je commencerai par vous parler de ce que nous disent nos membres. Nous avons beaucoup de petites entreprises comptant moins de 100 employés. Elles nous disent continuellement, depuis deux ou trois ans, soit depuis le début de la récession mondiale, en septembre 2008, qu'elles ont dû réduire leurs dépenses, leur personnel, leurs investissements en recherche et développement, et beaucoup de choses essentielles. Elles nous disent ne pas avoir remarqué les mêmes restrictions ni au fédéral, ni au provincial.

Encore une fois, comme nous l'avons indiqué dans notre mémoire, la Chambre de commerce du Canada recommande de limiter l'augmentation des dépenses relatives aux programmes à 1,6 p. 100. L'an dernier, nous recommandions 2 p. 100. Cela reflète notre position actuelle, et sur le plan de...

Mme Shelly Glover: C'est dans votre mémoire. Mais je pense qu'il est irresponsable de notre part de ne rien faire lorsque nous découvrons des programmes ou des investissements inutiles, ne croyez-vous pas?

M. Art Sinclair: Oui, tout à fait.

L'autre facteur pertinent — et cela fait l'objet d'une recommandation de la Chambre de commerce du Canada —, c'est qu'on revoit tout après quatre ans, afin que les programmes ne durent pas éternellement. C'est très important également. On ne peut pas avoir de programmes inutilisés. Beaucoup de nos membres nous ont aussi dit que les dépenses fédérales et provinciales doivent être mieux coordonnées.

Quelques intervenants ont parlé du chevauchement dans le régime fiscal.

L'évaluation environnementale est un autre domaine où il existe des conflits entre les lois fédérales et provinciales, qui doivent également être révisées.

Mme Shelly Glover: Je suis heureuse de vous l'entendre dire, car nous travaillons à un projet de loi fiscal à caractère technique. Nous envisageons aussi de mettre fin aux échappatoires fiscales.

J'ai une troisième question très courte à poser à M. Tufts. Comme vous le savez, un examen du régime de retraite du secteur public est en cours au Nouveau-Brunswick. Je me demande simplement si vous connaissez d'autres provinces qui se penchent sur cette même question.

● (1155)

M. William Tufts: Malheureusement, non, et il est temps de le faire. Nous avons été très déçus que la majorité des provinces qui avait procédé à un examen des pensions ayant mené à des délibérations à l'Î.-P.-É., puis à Whitehorse, et enfin à Kananaskis... Le gouvernement de l'Ontario a produit deux rapports sur la sécurité de la retraite, et même le gouvernement fédéral a produit un rapport sur la retraite alors qu'il était aux prises avec le gros problème des régimes de retraite du secteur public. Durant les centaines d'heures de délibérations et dans les milliers de pages des rapports, on n'a fait aucune mention de la situation relative aux régimes de retraite du secteur public.

Le Royaume-Uni a récemment publié le rapport Hutton. Plus tôt cette année, en Californie, il y a eu le rapport Little Hoover. Le Rhode Island est en train d'examiner en profondeur ses régimes de retraite, et je crois que tout le monde au Canada sera très étonné lorsque nous nous attellerons à la tâche.

Le gouvernement fédéral doit impérativement se pencher sur cette question.

Mme Shelly Glover: Je tiens à vous remercier, monsieur Tufts, car en fait, il y a des pompiers qui ont participé à ma campagne qui sont très déçus que leurs cotisations aient servi à payer des manoeuvres politiques. Ils se sont portés volontaires pour ma campagne de leur propre initiative. S'ils ont fait un investissement, c'était un investissement personnel, et moi aussi, je crois que ce que propose M. Hiebert est fort valable. Des infirmières ont aussi participé à ma campagne lors d'élections précédentes et elles ont parfois fortement critiqué la façon dont les cotisations sont dépensées sans être justifiées.

Merci.

Le président: Merci, madame Glover.

Je vous remercie tous d'être venus témoigner devant nous aujourd'hui et d'avoir répondu à nos questions. Vous nous avez très bien renseignés. Si vous avez d'autres informations relativement aux questions que les députés vous ont posées aujourd'hui, veuillez les transmettre à la greffière. Nous veillerons à ce que tout le monde les reçoive.

Chers collègues, après notre brève pause-repas, nous nous rassemblerons tous à 12 h 45 pour la visite à la frontière.

Merci.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>