



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

41^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

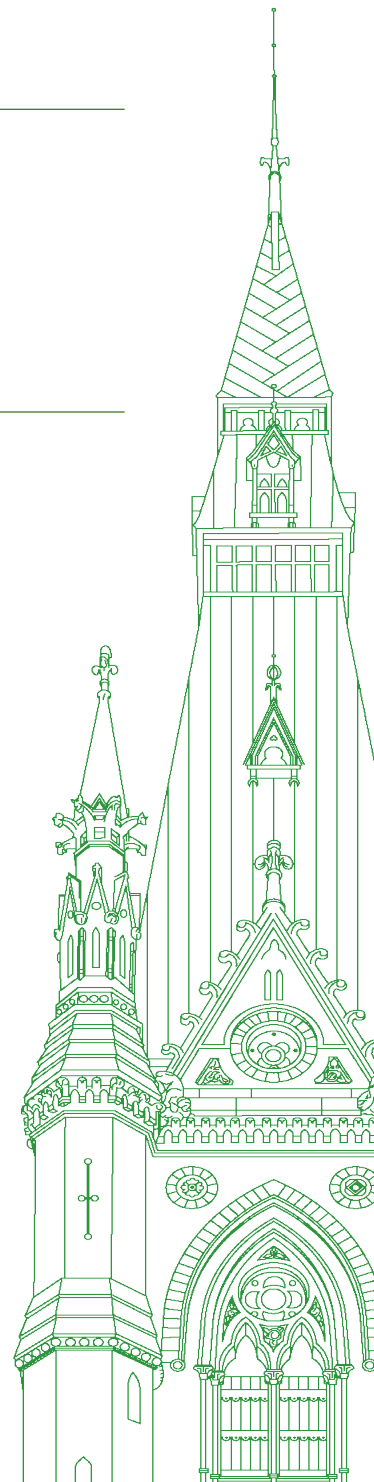
Comité permanent des finances

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 049

Le lundi 20 octobre 2014

Président : M. James Rajotte



Comité permanent des finances

Le lundi 20 octobre 2014

• (1530)

[Traduction]

Le vice-président (M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD)): Bonjour. Je déclare ouverte cette 49^e séance du Comité permanent des finances. Conformément à l'article 83.1 du Règlement, nous poursuivons nos consultations prébudgétaires pour 2014.

[Français]

Je tiens à souhaiter la bienvenue à tous nos invités qui font partie du premier groupe de témoins que nous entendrons cet après-midi.

Bonjour à tous. Vous disposerez de cinq minutes pour faire votre présentation.

[Traduction]

Notre premier témoin est M. Mahar, du Conseil canadien.

M. Michael Mahar (directeur, Conseil Canadien, Amalgamated Transit Union): Mesdames et messieurs, monsieur le président, bonjour. Je veux vous remercier de me donner la chance de participer à cette consultation prébudgétaire. Aujourd'hui je vais vous parler de la nécessité pour le gouvernement fédéral de se doter d'un cadre pour le transport en commun au Canada.

Je représente le Syndicat uni du transport Conseil canadien — le SUT —, le plus important syndicat des transports en commun en Amérique. Le SUT représente 200 000 travailleurs au Canada et aux États-Unis. Le SUT Canada est l'instance dirigeante au Canada et c'est elle qui voit à toutes les questions externes d'intérêt canadien: les questions législatives, les questions politiques, les questions d'éducation et de culture, ainsi que les questions sociales ou économiques.

Nous représentons le personnel de soutien de première ligne et le personnel de première ligne des transports publics, de Vancouver à Terre-Neuve, depuis plus de 100 ans. Nous avons une expérience directe de la réponse du public au financement adéquat ou déficient des réseaux de transport et nous avons été témoins des problèmes auxquels l'industrie doit faire face lorsque l'économie bat de l'aile et que le financement des infrastructures se fait à la pièce ou, dans certaines régions, en fonction d'une vision à court terme.

Le SUT Canada préconise un financement permanent du transport en commun pour permettre l'entretien, le renouvellement et l'expansion des services dans l'ensemble du pays. Nous recommandons qu'une partie de ce financement permanent soit un pourcentage du Fonds de la taxe sur l'essence actuel. D'autres sources doivent aussi être envisagées, comme une ponction modeste à même la taxe sur les produits et services ou le registre de paye des employeurs, voire les deux.

Le Canada est l'un des rares pays développés qui ne disposent pas d'un financement étatique prévisible et à long terme, ce finance-

ment qui permettrait d'optimiser l'utilisation de nos réseaux de transport en commun. Un cadre canadien pour le développement du transport en commun procurera des bienfaits économiques et environnementaux à tous les Canadiens en réduisant les impasses en matière de circulation et en permettant à chacun d'atteindre sa destination rapidement et en toute sécurité. Ces mesures auront aussi une incidence positive sur le tourisme puisque nous pourrions un jour nous vanter d'avoir des réseaux de transport en commun de calibre international.

La mise en place de réseaux de transport en commun de calibre international améliorera la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale, aidera à protéger l'environnement et améliorera notre qualité de vie. Le développement des transports en commun peut aider à créer des milliers de nouveaux emplois verts et bien rémunérés, et faire économiser des milliards de dollars en temps, énergie et autres gains d'efficacité.

Fait tout aussi important, il convient de souligner qu'un réseau de transport en commun de calibre international favorise la constitution d'une communauté inclusive à tous points de vue, d'une communauté qui sait desservir et même protéger les plus vulnérables. Un cadre canadien pour le transport en commun permettra aussi de rendre les choses plus équitables pour une bonne partie de ce groupe, pour ceux qui ne peuvent pas se permettre de posséder une voiture. Le cadre viendra donc donner un coup de main à cette couche de la société que l'organisation actuelle a tendance à marginaliser.

Industrie Canada souligne l'inégalité suivante quant à l'utilisation de véhicules au Canada et reconnaît ceux que cette inégalité désavantage le plus. Sous le titre « Conséquences de l'utilisation de véhicules au Canada », le ministère explique:

Les Canadiens sont de fervents utilisateurs des transports privés. Si jamais des initiatives de transport durable devaient être prises, il faudrait changer la façon d'utiliser la voiture. Les automobiles et les camions privés représentent une part importante des transports et coûtent relativement cher sur le plan environnemental. Cette sous-évaluation du prix par rapport au coût environnemental réel fait que l'on privilégie à tort les transports privés, ce qui a des conséquences de répartition importantes.

Industrie Canada poursuit :

[...] dans les pays industriels axés sur la voiture, ceux qui ne peuvent pas s'en acheter une ou qui ne peuvent l'utiliser n'ont souvent pas accès aux emplois, aux écoles, aux centres de santé et à d'autres destinations importantes. Les enfants, les personnes handicapées, les pauvres et les personnes âgées sont non seulement rendus moins mobiles par un système fondé sur l'automobile, mais en plus, ce sont surtout eux qui font les frais de ce système. En effet, ce sont les personnes affaiblies physiquement qui souffrent le plus de la pollution, et ce sont le plus souvent les pauvres que l'on déplace pour construire des routes.

Au Congrès de la FCM, en 2010, le premier ministre Stephen Harper a affirmé qu'un meilleur réseau de transport en commun signifiait moins de voitures, que moins de voitures signifiait un air plus pur et, bien entendu, qu'un air plus pur signifiait que les gens allaient respirer plus facilement.

Nous n'avons pas l'habitude de voir que la plus grande source de stress d'une industrie est sa propre réussite, mais même certains des réseaux de transport en commun les plus avancés du pays peinent à se garder la tête hors de l'eau en raison de l'augmentation constante de leur nombre d'utilisateurs, une augmentation qui découle de l'étalement urbain, du vieillissement de la population et du fait que de plus en plus de jeunes Canadiens laissent tomber la voiture au profit du transport en commun.

Il semble aussi que ces mêmes Canadiens sont maintenant prêts à payer pour avoir de meilleurs services. Un sondage mené récemment par CivicAction à Toronto indique que le public est prêt à payer plus pour le transport public s'il a la conviction et la garantie que les fonds iront bel et bien au transport public. Des propos semblables ont été entendus un peu partout au pays. Le principal cheval de bataille des candidats de l'élection à la mairie de Toronto est le transport en commun, et le STU Canada constate depuis des années que cette question est au cœur des préoccupations d'innombrables municipalités canadiennes.

Dans un sondage en ligne réalisé par la CBC, 88 % des 359 répondants ont répondu « oui » lorsqu'on leur a demandé si le Canada devrait adopter une stratégie nationale en matière de transport en commun. Bien entendu, l'Association canadienne du transport urbain est ici aujourd'hui, et je ne vais pas en dire trop long à ce sujet, mais nos amis de l'ACTU cherchent depuis des années à faire en sorte que le gouvernement se dote d'une telle stratégie. Ils ont d'ailleurs publié un document à ce sujet. Je sais qu'ils vont en parler tantôt. Nous avons évidemment beaucoup d'affinités avec cet organisme, notamment en ce qui a trait à cette question.

• (1535)

Je vous remercie de m'avoir écouté.

Le vice-président (M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD)): Merci beaucoup, monsieur Mahar.

Madame Reynolds, vous avez cinq minutes. Veuillez commencer.

Mme Jennifer Reynolds (directrice, Services communautaires, Ville de Milton, présidente sortante, Association canadienne des parcs et loisirs): Monsieur le président, distingués membres du comité, au nom de l'Association canadienne des parcs et loisirs, ou ACPL, je vous remercie de l'invitation que vous nous avez lancée de venir faire entendre notre point de vue dans le cadre des présentes audiences prébudgétaires. Je m'appelle Jennifer Reynolds, et je suis présidente sortante de l'ACPL et directrice des services communautaires de la Ville de Milton, en Ontario.

L'Association canadienne des parcs et loisirs est le porte-parole national chargé de faire valoir les avantages qu'offrent les parcs et les loisirs sur le plan de la santé, de l'économie et de l'environnement, ainsi que sur le plan social. Notre travail cible plus directement les parcs et loisirs des municipalités, mais nous aidons aussi le secteur tout entier à prodiguer ces avantages à l'échelle nationale. Nous avons été ravis de voir la teneur de deux des thèmes de votre exercice prébudgétaire, soit celui d'assurer la prospérité et la sécurité des collectivités, y compris par le soutien aux infrastructures, et celui de soutenir les familles et d'aider les Canadiens vulnérables en

mettant l'accent sur la santé, l'éducation et la formation. Nos recommandations appuient ces thèmes.

Pour assurer le bien-être et la santé des personnes ainsi que la vitalité d'une société dynamique, il est essentiel d'offrir des activités de loisir de grande qualité et accessibles. Les gens et les collectivités méritent tous un accès équitable aux activités de loisir. Cependant, la détérioration physique des infrastructures de sports et de loisirs au Canada empêche un grand nombre de Canadiens de profiter des avantages qu'offrent les loisirs sur le plan social et sur le plan de la santé. C'est dans cette optique que l'ACPL recommande que le budget fédéral de 2015 comprenne une enveloppe annuelle de 925 millions de dollars sur 3 ans afin de permettre un travail en partenariat avec les provinces, les territoires et les municipalités aux fins d'investissement dans un programme d'infrastructures consacré expressément à des projets de loisirs et de sports.

Permettez-moi de vous expliquer d'où vient cette recommandation. Tout au long de la première moitié de la dernière décennie, les gouvernements provinciaux et territoriaux et les associations sans but lucratif affiliées pour les loisirs et les parcs ont entrepris des études visant à recenser et à évaluer la condition physique des infrastructures de sport et de loisirs partout au Canada. Les résultats de ces études ont servi à estimer que plus de 15 milliards de dollars d'investissements en capital différé étaient requis pour réparer ou remplacer certaines installations sportives et récréatives. Or, cette estimation ne tenait pas compte du financement nécessaire pour le développement de nouveaux établissements susceptibles de répondre aux besoins liés à la croissance, à l'évolution démographique ou au profil culturel du pays.

En 2006, les ministres provinciaux et territoriaux responsables du sport, de l'activité physique et des loisirs ont utilisé cette information comme base pour réclamer un programme national spécial pour les infrastructures qui aiderait à accroître les possibilités pour les Canadiens de s'adonner aux sports, aux loisirs et à l'activité physique. Depuis 2006, certains programmes — le Plan d'action économique du Canada, le Fonds de stimulation de l'infrastructure et le programme Infrastructure de loisirs du Canada — ont fourni une partie de l'aide financière qui était nécessaire. Ces programmes ont certes aidé certaines collectivités à répondre à leurs besoins criants en matière de loisirs, mais les projets financés ne comblent en fait qu'une infime partie des besoins à l'échelle nationale.

En 2014, le gouvernement annonçait son nouveau Fonds Chantiers Canada — une initiative dotée d'un budget de 14 milliards de dollars —, mais les projets d'immobilisations liés aux sports et aux loisirs ne correspondent pas aux catégories de financement de ce fonds. Le budget fédéral comprenait également une bonification du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence destiné aux provinces et aux territoires. Dans ce cas, même si les projets liés aux sports et aux loisirs sont admissibles au soutien offert, ils devront rivaliser avec 16 autres catégories de projets. Or, certains indices nous portent à croire que nombre de municipalités alloueront des fonds aux projets de transport en commun ou aux égouts plutôt qu'aux piscines, aux arénas ou aux sentiers. Mais notre secteur a désespérément besoin de financement. Au Canada, plus de 50 % des installations de sports et de loisirs appartenant aux municipalités sont à la fin de leur vie utile, et la plupart doivent être restaurées ou mises à niveau. Les installations construites avant 1990 doivent être modernisées pour faire en sorte qu'elles soient sécuritaires pour ceux qui les fréquentent et qu'elles respectent les nouvelles normes d'accessibilité et d'efficacité énergétique. En outre, de nouvelles installations sont requises pour répondre aux demandes futures de la population grandissante.

Les besoins évalués à 15 milliards de dollars en 2006 sont maintenant évalués à 17 milliards. Reconnaisant qu'il existe de nombreuses demandes importantes pour des fonds provenant de taxes, nous demandons au gouvernement fédéral de répondre à nos besoins en travaillant en collaboration avec d'autres intervenants en vertu d'un mandat conjoint. L'ACPL recherche un investissement qui se concentre exclusivement sur les besoins liés aux réparations essentielles, à l'entretien et aux adaptations nécessaires pour faire en sorte que les installations de loisirs et de sports du pays puissent demeurer en service en tant que biens publics sécuritaires et fiables.

En fonction des ententes de financement tripartites traditionnelles faisant participer les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux, la contribution fédérale totale demandée s'élèverait à environ 925 millions de dollars par an sur trois ans, et s'inscrirait parfaitement dans le thème prébudgétaire des collectivités prospères et sécuritaires. Les parcs et les loisirs touchent tous les Canadiens. Les investissements dans les installations de loisir sont l'un des investissements de base qui peuvent être faits pour assurer la prospérité, la santé et l'aspect sécuritaire des collectivités urbaines et rurales. Bien que l'avantage économique ne soit pas leur première raison d'être, les infrastructures de loisirs et de sports favorisent la création d'emplois. Elles peuvent entre autres aider à construire des collectivités accueillantes pour les diverses cultures et les peuples autochtones.

Comme nous approchons des célébrations du 150^e anniversaire du Canada, un investissement significatif dans la santé de nos citoyens se traduirait par la reconquête d'un esprit communautaire sans égal. L'inclusion au budget d'un fonds à l'intention des collectivités aura un impact significatif et tangible sur la vie des familles des collectivités rurales et urbaines du pays tout entier.

Merci.

• (1540)

Le vice-président (M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPDD)): Merci beaucoup, madame Reynolds.

Monsieur Roschlau, vous avez cinq minutes. Veuillez commencer.

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

[Français]

Chers membres du comité, je vous remercie infiniment de nous avoir invités à comparaître aujourd'hui.

L'Association canadienne du transport urbain est la voix commune du secteur des transports collectifs et de la mobilité intégrée au Canada.

[Traduction]

J'aimerais commencer en soulignant que, depuis les dix dernières années, tous les ordres de gouvernement ont reconnu l'importance des transports publics, une reconnaissance qui s'est manifestée par une augmentation des investissements dans ce secteur stratégique. Depuis 2006, le gouvernement fédéral a à lui seul investi près de 8 milliards de dollars dans l'infrastructure des transports publics du pays, notamment par le biais du Plan Chantiers Canada. Mais cela ne surprendra personne si je dis qu'aucun gouvernement ne peut assumer à lui seul le coût de la construction de grands projets de transport en commun.

[Français]

Le gouvernement fédéral comprend très bien ce dilemme. Il s'est récemment penché sur des outils innovateurs pour financer des projets d'infrastructure tels les partenariats public-privé comme mécanisme supplémentaire de financement.

[Traduction]

L'industrie est donc ouverte à des sources de financement de rechange, tels que les partenariats public-privé, les PPP, mais le modèle d'approvisionnement actuel limite à 25 % la part des coûts d'un PPP que le gouvernement fédéral peut assumer. Cette situation fait en sorte que les municipalités et les provinces doivent se partager une part beaucoup plus importante de l'investissement en capital initial. Dans la préparation de son prochain budget, le gouvernement devrait envisager de faire passer la proportion maximum de sa participation aux PPP de 25 à 33 %, surtout pour les projets où aucun partenaire privé ne participe à l'investissement en capital initial.

Dans un autre registre, l'édification des transports en commun est l'une des meilleures façons de nourrir la croissance et la prospérité de nos collectivités. Le transport en commun joue un rôle important dans la réduction des embouteillages, qui coûtent chaque année plus de 10 milliards de dollars au Canada en productivité perdue. On estime en effet que les Canadiens perdent en moyenne 32 jours de travail par an à se rendre au travail et à en revenir.

Pour remédier efficacement à ces problèmes, les projets de transports en commun ont besoin d'un financement prévisible et stable. À l'heure actuelle, l'industrie des transports publics doit composer année après année avec un manque à gagner de 3 milliards de dollars pour répondre aux besoins d'expansion et de renouvellement de ses infrastructures. L'Association canadienne du transport urbain recommande que le gouvernement fédéral travaille avec les instances provinciales et municipales concernées afin que soit augmentée la proportion du financement des infrastructures consacrée aux projets de transport en commun.

Les investissements dans les infrastructures des transports publics permettront de maximiser la création d'emplois dans les collectivités d'un peu partout au pays. L'industrie canadienne des transports en commun emploie 75 000 personnes et crée des milliers d'emplois indirects. De plus, nombre de fabricants, de consultants et de fournisseurs qui sont au cœur de l'industrie ont développé leur savoir-faire ici, au Canada, et ils exportent une proportion importante de leur production. Malgré les difficultés économiques actuelles, ils n'ont jamais cessé d'innover comme ils le font depuis si longtemps, ce qui leur a permis d'augmenter leur part de marché nord-américain des transports publics.

Afin de nous aider à garder notre avantage concurrentiel, le gouvernement fédéral pourrait s'associer directement au Canadian Urban Transit Research & Innovation Consortium, un nouvel organisme sans but lucratif qui s'efforce de créer des ponts entre l'industrie et les universités pour favoriser le développement technologique des transports en commun au Canada.

Avant de terminer, je tiens à vous mettre en garde contre les mesures protectionnistes américaines. Maintenant plus que jamais, la menace des mesures débattues actuellement aux États-Unis relativement aux règles d'approvisionnement favorisant les produits américains est très réelle. Ces règles pourraient faire en sorte que la proportion de contenu américain dans les transports en commun passe de 60 à 100 %, ce qui mettrait en péril des centaines, voire des milliers d'emplois canadiens, attendu que les fabricants américains seront forcés de rapatrier la totalité de leur production dans leur pays. Nous continuerons de travailler avec le gouvernement du Canada afin de trouver des solutions qui nous permettront de préserver les précieux emplois qu'offre l'industrie canadienne des transports publics et pour régler ces problèmes avec nos vis-à-vis américains.

• (1545)

[Français]

En conclusion, les investissements dans le transport collectif contribuent à la croissance de notre économie, créent des emplois, financent le développement de technologies novatrices conçues au Canada et offrent des options de transport viables dans les collectivités de toutes tailles.

Nous félicitons le gouvernement du Canada de son appui et nous offrons notre entière collaboration pour continuer d'améliorer les politiques publiques dans ce domaine. Ensemble, nous pouvons instaurer un environnement optimal pour maximiser le rendement de nos investissements en matière de transports collectifs pour le Canada du XXI^e siècle.

[Traduction]

Me reste-t-il encore un peu de temps?

Le vice-président (M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPDP)): Il vous reste 20 secondes.

M. Michael Roschlau: D'accord. Dans ce cas, je vais en prendre dix pour vous remercier tous de l'appui que vous avez donné au projet de loi S-221 concernant les agressions dont les employés des transports en commun font l'objet.

Merci infiniment.

[Français]

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci, monsieur Roschlau.

[Traduction]

Monsieur Mattina, vous avez un maximum de cinq minutes. Nous vous écoutons.

M. Domenic Mattina (président, Merit Canada): Bonjour et merci de me donner l'occasion de témoigner ici aujourd'hui.

Je m'appelle Domenic Mattina. Je suis président et propriétaire de Mattina Mechanical Limited, une société contractante de services mécaniques pour les ateliers ouverts de deuxième génération des secteurs industriel, commercial et institutionnel. Nous sommes établis à Hamilton, en Ontario.

Je suis aussi le président actuel du conseil d'administration de Merit Canada. Merit Canada est le porte-parole national des huit différentes associations provinciales de la construction à atelier ouvert. Pour nous, l'expression « atelier ouvert » décrit tout bonnement un milieu de travail où l'appartenance à un syndicat n'est pas une condition à l'emploi.

Merit Canada a deux priorités pour le budget fédéral de 2015, et des priorités qui, de surcroît, ne coûteront rien au Trésor public. Ces deux enjeux — le processus d'adjudication fermé et les fonds de ciblage des emplois des syndicats — sont des pratiques qui faussent les marchés et mettent en péril la compétitivité du secteur de la construction qui ne fonctionne pas avec les syndicats.

Il importe de signaler que Merit Canada ne perçoit pas les entrepreneurs syndiqués comme des adversaires, mais plutôt comme des concurrents. Toutefois, pour que la concurrence soit juste, il faut uniformiser les règles du jeu. Or, pour les deux enjeux que je viens de mentionner, ce n'est absolument pas le cas.

Tout d'abord, en ce qui concerne le processus d'adjudication que nous souhaitons ouvert, il s'agit d'un système où les contrats de construction seraient adjugés en fonction du mérite des sociétés. Malheureusement, dans trop d'administrations, les Canadiens ne sont pas tous autorisés à présenter une offre dans le cadre des projets financés par le gouvernement fédéral. Au lieu de cela, l'appel d'offres est limité à certains entrepreneurs syndiqués affiliés aux métiers de la construction. De ce fait, environ sept travailleurs canadiens de la construction sur dix dans le secteur à atelier ouvert sont exclus de la participation à ces projets. Pour rendre les choses encore moins concurrentielles, certains syndicats bénéficient d'un accès privilégié à ces contrats par rapport à d'autres, ce qui rétrécit encore plus le bassin de concurrents. Quand 70 % ou plus de la concurrence est exclue de l'adjudication des marchés, le résultat est prévisible: la qualité baisse et les coûts augmentent, et ce sont des coûts très réels.

À preuve, une étude menée par la Ville de Montréal a révélé que l'adjudication fermée gonfle les coûts des projets de 30 à 85 %. Hamilton a pour sa part calculé que cette augmentation était de 40 %. Selon une étude de Cardus, les Ontariens paient de 20 à 30 % de plus pour les projets de construction assujettis à une adjudication fermée.

Outre ces arguments d'ordre financier concernant l'adjudication fermée, il faut parler de la question d'équité. Nos membres et leurs employés n'ont pas le droit de soumissionner pour des contrats qu'ils paient avec leurs propres impôts pour la simple et unique raison qu'ils n'appartiennent pas au bon syndicat. En fait, selon Cardus, les restrictions imposées aux appels d'offres fondées sur la concurrence ouvrent la porte à la corruption dans les marchés publics. En bref, le système actuel est un système déficient dans son essence qui ne fait aucun cas de l'intérêt public.

C'est pourquoi notre première recommandation pour le Budget 2015 est l'instauration d'un processus d'adjudication ouvert pour tous les projets qui comprennent des fonds du gouvernement fédéral.

En ce qui concerne notre deuxième priorité, les fonds de ciblage des emplois, vous en avez peut-être entendu parler comme étant des fonds de relance et de redressement des marchés. En termes simples, ce sont des fonds spéciaux provenant de contributions obligatoires de membres de syndicats ou de leurs employeurs. Gérés par les dirigeants syndicaux, ces fonds servent essentiellement à miner le processus d'appel d'offres fondé sur la concurrence. Les fonds sont administrés par un syndicat local. L'argent est versé lorsqu'un employeur particulier demande que soit subventionné le salaire qu'il doit payer au travailleur à l'égard d'un contrat ou d'un emploi particulier pour lequel il peut être en concurrence avec un employeur non syndiqué. En pratique, le recours massif à ces fonds de ciblage des emplois sert à « interfinancer » les travailleurs là où des employeurs syndiqués doivent faire concurrence à des employeurs non syndiqués pour travailler.

Merit Canada estime que l'utilisation de ces fonds soulève un certain nombre de préoccupations d'intérêt public. Tout d'abord, cette pratique contrevient-elle à la Loi sur la concurrence? Deuxièmement, lorsqu'ils présentent une offre pour des projets, les employeurs et les travailleurs syndiqués devraient-ils bénéficier d'une longueur d'avance du fait que leurs salaires sont subventionnés? Troisièmement, les cotisations aux fonds de ciblage des emplois devraient-elles être exemptées d'impôt tant pour les cotisants que pour les bénéficiaires de ces cotisations? Quatrièmement, les travailleurs et les employeurs syndiqués devraient-ils être contraints de subventionner les salaires d'autres travailleurs par des cotisations obligatoires à ces fonds? Et pour finir, les fonds de ciblage des emplois ont-ils une incidence sur les coûts des infrastructures publiques?

• (1550)

Compte tenu de ces importantes questions de politique publique, nous recommandons que le gouvernement demande au commissaire à la concurrence d'examiner les fonds de ciblage d'emplois afin d'en assurer la conformité à la Loi sur la concurrence, et demande à l'Agence du revenu du Canada si les contributions satisfont aux exigences à respecter pour obtenir une déduction en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu.

Comme je l'ai indiqué au début, aucune de ces recommandations ne coûte un centime au gouvernement. Cependant, les deux sont essentielles pour faire en sorte que le marché de la construction soit équitable et concurrentiel. L'ouverture du processus d'adjudication pourrait également avoir l'avantage de faire économiser des milliards de dollars en coûts de construction et de créer davantage d'emplois.

Je vous remercie de nouveau de m'avoir donné l'occasion de comparaître aujourd'hui. Je répondrai à vos questions avec plaisir.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci, monsieur Mattina.

Monsieur Johal, vous disposez de cinq minutes.

M. Sunil Johal (directeur de la politique, University of Toronto, Mowat Centre): Bonjour. Je m'appelle Sunil Johal et je suis directeur de la politique à l'Université de Toronto. J'aimerais remercier le comité de me donner l'occasion de participer à ces consultations prébudgétaires.

Je parlerai principalement du rôle que jouent les investissements en infrastructure afin de permettre aux communautés d'être prospères et sécuritaires. Je traiterai brièvement de quatre points: le besoin d'investissement en infrastructure, l'importance de faire le lien entre les investissements et les considérations stratégiques de plus grande envergure, les défis que posent les plans d'investissement fédéraux actuels, et la manière dont l'Ontario est désavantagé par la présente approche.

Tout d'abord, il est clair et admis que le Canada a besoin d'investissements en infrastructure afin d'appuyer la prospérité future. Les investissements en infrastructure publique — qui représentaient plus de 5 % du PIB dans les années 1960 — ont décliné au cours des décennies subséquentes, bien que la situation se soit quelque peu améliorée au cours des 10 dernières années. La figure 1 de mon mémoire illustre cette tendance.

Cette période de faibles niveaux d'investissements publics a été aggravée par les bas niveaux d'investissements en capitaux privés au Canada par rapport aux autres pays membres de l'OCDE. Par suite de ce manque d'investissement, une part importante des infrastructures publiques ont besoin d'être renouvelées, qu'il s'agisse de nos villes de plus en plus congestionnées ou des communautés des Premières Nations où les logements sont insalubres et les réseaux d'alimentation en eau, inadéquats.

Les gouvernements du Canada ont admis qu'il faut investir dans les infrastructures et ont réagi en adoptant des plans d'investissement à long terme.

Voilà qui m'amène à mon deuxième point. À mesure que ces plans progressent, il est essentiel pour notre prospérité économique qu'ils soient adéquats, cohérents et intégrés à d'autres objectifs stratégiques. L'importance croissante du secteur des services dans notre économie, le vieillissement de la population et l'urbanisation, entre autres tendances, exigent des approches différentes à l'égard de ce que nous considérons comme des infrastructures économiques essentielles. Qui plus est, les décisions d'investissement du gouvernement fédéral en matière d'infrastructure devraient tenir compte du fait que les technologies émergentes pourraient faire en sorte que les infrastructures existantes ne correspondent plus aux besoins des communautés et de l'économie.

Les biens ayant une longue durée de vie, il est essentiel que les choix que nous faisons aujourd'hui quant aux infrastructures publiques nous dirigent dans une direction viable. Il faut pour cela s'assurer que les investissements optimisent l'efficacité de l'utilisation des ressources et réduisent les répercussions sur les ressources dans l'air, dans l'eau et sur terre. Il faut également intégrer l'adaptation aux changements climatiques à la conception et à la planification.

Le troisième point que j'aimerais aborder est le fait qu'il sera difficile d'atteindre ces objectifs dans le contexte des plans d'investissement en infrastructure fédéraux actuels. Même si les engagements pris dans le nouveau plan Chantiers Canada sont les bienvenus, les investissements fédéraux en infrastructures constituent de loin la plus petite contribution dans les infrastructures publiques au Canada. Selon le Canadian Centre for Economic Analysis, le gouvernement fédéral effectue environ 12 % des investissements en infrastructure publique en Ontario, alors que le gouvernement provincial et les administrations locales se chargent des 88 % restants.

Le Canada se différencie considérablement des autres fédérations membres de l'OCDE quant au rôle que les gouvernements infranationaux jouent aujourd'hui dans l'investissement public, comme on peut le voir sur la figure 2 de mon mémoire.

Pour construire des infrastructures adéquates qui répondent à nos besoins, le gouvernement fédéral doit investir davantage. Il faut cependant corriger non seulement le niveau d'investissement fédéral en infrastructure, mais également la manière dont ces investissements sont gérés. Les fonds fédéraux sont versés par l'entremise d'une longue liste de programmes qui s'écartent souvent de leur intention initiale quant à l'objectif et au niveau de financement. Il est extrêmement difficile de déterminer quels projets sont retenus dans quel programme et pourquoi ils le sont. Je donnerais comme exemple le Fonds pour l'infrastructure verte, qui comprend un financement de près de 150 millions de dollars qui n'a pas été expliqué publiquement.

Outre les défis relatifs à la transparence, le recours aux petits programmes ciblés pose des difficultés sur les plans de la politique et des opérations. Le fait que les programmes soient conçus pour inciter les autres gouvernements à investir aussi fait que le rendement des investissements fédéraux semble plus important, mais fausse les décisions d'investissement locales en fonction des critères fédéraux. Comme il faut composer avec la période limitée de sélection du gouvernement fédéral pour obtenir des fonds qui sont limités, on accorde souvent la priorité aux projets prêts à démarrer au détriment de ce qui est important. De plus, les coûts de transaction sont plus élevés et la souplesse est restreinte par la multitude de programmes d'infrastructure.

Enfin, j'aimerais expliquer comment l'approche actuelle du gouvernement fédéral désavantage l'Ontario. Le principal problème vient du Volet Infrastructures provinciales-territoriales du Fonds Chantiers Canada dans le cadre du nouveau plan Chantiers Canada. L'Ontario doit recevoir environ 28 % de ce fonds de 9,6 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années alors qu'il compte 38,5 % de la population, et ce, parce que le gouvernement fédéral a réservé environ un tiers des fonds pour les distribuer également entre les provinces, accordant 250 millions de dollars à chacune, sans égard à la taille ou aux besoins.

En conclusion, pour profiter d'une occasion générationnelle pour investir dans nos infrastructures, le Canada doit adopter une approche plus stratégique et plus coordonnée qui tienne compte d'un éventail plus large de considérations et de priorités stratégiques, et de la capacité des autres gouvernements et secteurs.

Merci.

• (1555)

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Je remercie beaucoup M. Johal, ainsi que tous nos témoins d'aujourd'hui.

Mesdames et messieurs, je propose d'effectuer chacun des interventions de sept minutes pendant le premier tour, si cela vous convient.

Nous commencerons par M. Caron.

[Français]

Vous disposez de sept minutes.

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de leurs exposés intéressants. Je vais me concentrer davantage sur la question du transport en commun.

Je vais d'abord m'adresser à M. Mahar en attendant que M. Roschlau soit prêt.

Monsieur Mahar, vous avez mentionné entre autres que le Canada était le seul pays du G8 qui n'avait pas de stratégie nationale en matière de transport en commun. Je présume donc que vous aimeriez qu'il en ait une.

Pourriez-vous me dire combien de pays de l'OCDE ont une stratégie à cet égard? En trois ou cinq points, que verriez-vous idéalement à ce sujet? Quels devraient être les éléments d'une stratégie nationale pour que le gouvernement fédéral puisse être efficace sur le plan des investissements en matière de transport en commun?

M. Michael Roschlau: Tout d'abord, pour mettre cette question en contexte...

M. Guy Caron: Excusez-moi, monsieur Roschlau, mais j'ai posé ma question à M. Mahar. Je m'adresserai à vous par la suite.

[Traduction]

M. Michael Mahar: Je m'excuse de ne pas avoir les chiffres exacts. Mais chose certaine, quand on observe les pays européens dotés d'une telle stratégie, on constate qu'ils ont un système de transport fort complet englobant tous les modes de transports, qu'il s'agisse du vélo, de la voiture, du train à haute vitesse, du métro ou du système léger sur rail. Les pays ayant une stratégie affichent un pourcentage très élevé d'achalandage, ce qui n'est pas le cas au Canada actuellement, selon moi.

[Français]

M. Guy Caron: Monsieur Roschlau, qu'en dites-vous?

M. Michael Roschlau: Mettons la question en contexte.

Cela dépend vraiment de la définition de ce qu'est une stratégie. Différents pays ont différentes approches pour appuyer le transport collectif, qu'il s'agisse de politiques de financement ou d'autres dimensions. Il est donc très difficile de dire quels pays ont une stratégie et quels sont ceux qui n'en ont pas.

Toutefois, les principaux éléments pourraient comprendre, par exemple, un meilleur arrimage entre l'investissement dans les infrastructures et la construction de nouvelles lignes de métro ou de systèmes de train léger sur rail, par exemple, avec l'aménagement du territoire. Il s'agit du premier principe le plus important. Il faudrait avoir le meilleur rendement possible au chapitre des investissements. Il faut choisir un bon domaine pour lequel il y aurait un bon rendement et un bon achalandage. Il faudrait aussi avoir une bonne formule d'investissement qui serait adéquate et récurrente dans le cadre d'un partenariat avec les différents ordres de gouvernement.

Enfin, il faudrait un programme de recherche-développement pour avoir une technologie à la fine pointe du développement ainsi que des incitatifs pour que les gens utilisent les transports en commun. Il pourrait s'agir d'une exemption de la taxe d'accise pour les employeurs qui veulent donner à leurs employés le choix entre une place de stationnement et une carte mensuelle pour l'utilisation du transport en commun, par exemple.

• (1600)

M. Guy Caron: Je ne dispose que de très peu de temps, mais j'aurais d'autres questions à vous poser. Je vais donc revenir sur la question de la recherche-développement.

Vous avez suggéré comme objectif de créer un réseau de recherche avec des partenaires privés et avec les universités. Vous avez également fait certains constats sur le niveau touchant la recherche-développement actuelle. Dans votre mémoire, vous avez mentionné que, sur 37 pays, le Canada se classait au 20^e rang pour ce qui est de l'investissement en recherche-développement.

Présentement, quels sont les obstacles à la mise sur pied d'un tel réseau ou d'une infrastructure en recherche-développement qui puisse nous permettre de faire le travail nécessaire?

M. Michael Roschlau: Le premier défi est de créer une collectivité et de rassembler à la fois le secteur privé, les réseaux de transport, les universités et le gouvernement. C'est l'objectif du nouveau consortium qui vient d'être approuvé par Industrie Canada en tant qu'entité à but non lucratif. Dans les prochains mois, on créera un conseil d'administration représentant les différents intérêts pour voir jusqu'à quel point il y a un véritable consensus par rapport aux prochaines étapes.

M. Guy Caron: Il me reste environ deux minutes et demie. J'aimerais donc revenir sur la question de la Buy American Act. Je vais brièvement vous poser deux ou trois questions à ce sujet.

Premièrement, il y a évidemment un problème à cet égard. Avez-vous abordé cette question avec le gouvernement? Si tel est le cas, quelle a été sa réponse?

Deuxièmement, vous avez parlé de négocier une exemption. Généralement, on négocie pour obtenir quelque chose, mais on doit donner quelque chose en retour. Croyez-vous que cela est acceptable pour les Américains? Que pourrait-on leur donner en échange d'une exemption?

Troisièmement, dans votre mémoire, vous avez mentionné que les constructeurs et fabricants canadiens ont présentement 70 % du marché de la construction, et ce, malgré la Buy American Act. Comment se fait-il que cela fonctionne aussi bien malgré les restrictions ou les contraintes imposées par notre partenaire commercial?

M. Michael Roschlau: Je vais commencer par la dernière partie de votre question.

Ici, au Canada, nous avons une histoire très riche en matière d'innovation et de fabrication de matériel pour le transport en commun. La grande majorité des fabricants d'autobus ainsi que ceux du domaine ferroviaire sont au Canada depuis longtemps. On s'est habitués à respecter les normes américaines concernant les 60 % de contenu américain et l'assemblage final aux États-Unis. Une approche manufacturière fait donc en sorte que tout cela peut être respecté.

Cela dit, il s'agit d'un équilibre vraiment très sensible. Tout changement, ne serait-ce que le fait de passer de 60 % à 70 % de contenu américain, pourrait bouleverser complètement l'industrie actuelle et inciter les compagnies à déplacer leur fabrication vers les États-Unis.

Pour ce qui est de notre position et de celle du gouvernement actuel, nous sommes très favorables au libre-échange ainsi qu'au maintien des normes et règlements actuels. Nous croyons qu'il ne faut pas augmenter le contenu américain. C'est clairement la position que le gouvernement fédéral et l'ambassadeur canadien à Washington ont exprimée. Nous sommes vraiment sur la même longueur d'ondes. La difficulté est que c'est vraiment une grande menace à l'heure actuelle du point de vue de la politique américaine.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci, monsieur Roschlau.

Merci, monsieur Caron.

Je vais maintenant céder la parole à M. Keddy.

[Traduction]

Monsieur Keddy, vous avez la parole pour sept minutes.

M. Gerald Keddy (South Shore—St. Margaret's, PCC): Bienvenue aux témoins.

J'aimerais aborder deux points avec l'Association canadienne du transport urbain, monsieur Roschlau. D'abord, nous devrions négocier un accord spécial d'exemption permanente aux règles d'approvisionnement Buy American en ce qui concerne le matériel roulant de transport en commun. De plus, nous devrions nous associer à des fabricants de matériel de transport en commun, des universités et d'autres acteurs du secteur privé afin d'investir dans la recherche et le développement.

En ce qui concerne le deuxième point, nous avons, dans le budget de 2014, établi le premier fonds d'excellence en recherche du Canada avec un investissement de 1,5 milliard de dollars sur 10 ans. Nous avons adopté une vision stratégique à long terme en matière de recherche et d'innovation au Canada, laquelle a été bien accueillie, particulièrement par les universités canadiennes. David Barnard, président de l'Université du Manitoba, a indiqué qu'il s'agit d'un point tournant pour l'excellence et l'innovation en recherche au Canada.

Cela étant dit, est-ce suffisant? Ces initiatives permettront-elles de stimuler la recherche et l'innovation dans le secteur des transports?

Nous pouvons toujours faire davantage. C'est une question insidieuse, mais comment pourrait-on appliquer cela de manière concrète?

• (1605)

M. Michael Roschlau: Nous n'en sommes vraiment pas certains parce que ce nouveau consortium a été créé le mois dernier à peine. Si nous sommes ici, c'est pour vous faire savoir que nous lançons ce nouveau consortium, ce nouveau partenariat, et que nous voudrions que le gouvernement en fasse partie.

Les contributions ou le soutien pourraient venir d'un peu partout. Nous avons commencé à examiner la question avec divers ministères fédéraux au cours des derniers mois. Il se pourrait fort bien que les initiatives qu'on pourrait mobiliser pour contribuer à ce consortium dans l'avenir soient déjà en place. Nous espérons certainement que ce soit le cas.

M. Gerald Keddy: Monsieur Mahar, voulez-vous formuler des commentaires également au sujet du fonds de recherche-développement?

M. Michael Mahar: Je pense que c'est une part considérable de l'industrie. Quand on voyage en Amérique du Nord en particulier, on constate que les produits fabriqués au Canada sont certainement très respectés.

L'industrie offre de bons emplois, qui sont assurément des emplois verts. C'est dans cette direction que l'industrie se dirige, et je pense que c'est pour cette raison qu'elle obtient un très bon soutien.

M. Gerald Keddy: Ma prochaine question d'adresse à M. Roschlau et M. Mahar.

C'est troublant, et les dispositions Buy American des États-Unis constituent un obstacle de taille. Cela ne fait aucun doute pour les entreprises canadiennes qui veulent affronter la concurrence sur le marché américain. Nous avons signé des accords de libre-échange avec un certain nombre de pays du monde et nous jouissons d'un accès presque en franchise de droits dans environ 50 % des marchés du monde, mais ces dispositions posent certainement un problème, un problème persistant. Les Américains continuent d'être protectionnistes. On ne peut s'en sortir.

Vous proposez que nous manoeuvrions de manière stratégique afin de négocier une solution à ce problème, alors que ces dispositions vont à l'encontre de l'esprit de l'ALENA dès le départ. Quelles autres voies le gouvernement pourrait-il emprunter pour contourner les dispositions Buy American ou ne pas y être assujéti?

Monsieur Roschlau, voulez-vous intervenir en premier?

M. Michael Roschlau: Tout d'abord, je devrais dire que je préférerais bénéficier d'un véritable libre-échange.

M. Gerald Keddy: Nous aussi.

M. Michael Roschlau: La situation est la suivante: le matériel roulant destiné au transport en commun en particulier, ou celui qui est financé par le gouvernement fédéral aux États-Unis, est visé par la règle exigeant que le contenu et l'assemblage final soient faits à 60 % aux États-Unis, une règle qui était en place avant même la négociation de l'ALENA. Quand on observe le succès de l'industrie manufacturière canadienne, on constate que les deux vont main dans la main quand on cherche à éviter cette règle du 60 %, parce que la chaîne d'approvisionnement est très intégrée en Amérique du Nord et qu'on déploie des efforts colossaux pour se conformer à cette règle, tout en appuyant la R.-D. et l'innovation que notre industrie doit faire ici, au Canada, afin de rester à la fine pointe de la technologie.

Peu importe les solutions qui peuvent être proposées pour conclure un accord avec les États-Unis afin d'harmoniser les marchés canadiens et américains de manière à atténuer certaines des préoccupations qui existent, je pense, aux États-Unis au sujet de la concurrence mondiale et de la protection du marché nord-américain contre la concurrence d'autres régions du monde actuellement, elles ont le potentiel de toucher une corde sensible.

M. Gerald Keddy: Notre situation avec les États-Unis est particulière, puisque nous fabriquons des choses ensemble.

Monsieur Mahar, avec l'Amalgamated Transit Union, vous représentez des gens des deux côtés de la frontière. Je pense que votre syndicat est présent dans 44 États environ. De votre côté du dialogue, que pouvez-vous faire pour prévenir certaines des pires conséquences des stratégies Buy American que nous voyons continuellement dans tous les secteurs, mais particulièrement dans le vôtre?

M. Michael Mahar: En ce qui concerne la fabrication, nous nous occupons plus des opérations et du soutien en arrière-scène. Nous ne nous occupons pas directement de la fabrication dans la plupart des régions.

M. Gerald Keddy: Je le comprends, mais vous avez quand même une grande force politique.

M. Michael Mahar: En effet, et il y a également une raison pour laquelle nous avons le Conseil canadien de l'Amalgamated Transit Union. Nous partageons des vues similaires à bien des égards, mais nos opinions divergent sur certains points. Le Conseil canadien appuie certainement la position du secteur manufacturier canadien et les activités réalisées au Canada.

Je suis convaincu que c'est une industrie qui prendra certainement de l'expansion. L'occasion est là de fournir de bons emplois intéressants dans toutes les régions du Canada. Il existe une raison valide, selon moi, d'essayer de soutenir et de maintenir le plus possible cette situation au Canada.

• (1610)

M. Gerald Keddy: Je suppose que ce je veux dire, c'est que les règles Buy American dénaturent non seulement l'esprit, mais également la lettre de l'ALENA. En réalité, il faudra plus que de simples négociations. Il faudra une force politique. Nous devons exercer toute la pression que nous pouvons sur nos collègues américains, bien franchement.

M. Gerald Keddy: Ou si on agite la main autour...

Le vice-président (M. Nathan Cullen): En effet, si on agite la main comme un bon habitant de la côte Est.

Passons à un autre intervenant. Monsieur Brison, vous disposez de sept minutes.

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Je remercie chacun d'entre vous de vos exposés d'aujourd'hui.

J'aimerais commencer par vous, monsieur Johal, avec une question sur les taux d'assurance-emploi et le récent rapport du directeur parlementaire du budget, qui laisse entendre que les cotisations d'assurance-emploi plus élevées que nécessaire pourraient coûter 10 000 emplois au Canada. Compte tenu de la fragilité actuelle du marché de l'emploi, particulièrement au chapitre du chômage et du sous-emploi des jeunes, que pensez-vous des cotisations d'assurance-emploi? Considérez-vous qu'il soit logique qu'elles soient plus élevées que nécessaire alors que l'emploi connaît une progression modeste?

M. Sunil Johal: Merci de la question.

Selon moi et selon le Mowat Centre, le programme d'assurance-emploi comporte de nombreuses lacunes. Les taux de cotisation en sont certainement une, les fonds de l'assurance-emploi étant inutilement réaffectés au lieu d'être versés aux travailleurs qui ont besoin du soutien de ce régime.

Je pense que les derniers chiffres parus en août indiquent que dans bien des villes, comme la grande région de Toronto, le taux d'admissibilité des chômeurs s'établit autour de 20 %. C'est un problème de taille. À mon avis, c'est un des nombreux problèmes que le gouvernement fédéral doit examiner dans le programme d'assurance-emploi sur les plans de l'admissibilité et de l'utilisation des fonds. Les taux de cotisation appropriés constituent également un problème.

L'hon. Scott Brison: Votre récent rapport sur le fractionnement du revenu indique qu'au coût de 3 milliards de dollars qu'assume le Trésor fédéral s'ajoute une facture de 1,7 milliard de dollars pour les provinces.

Comme les provinces canadiennes sont confrontées à un important défi fiscal actuellement, considérez-vous que la nouvelle proposition sur le fractionnement du revenu mise de l'avant par les conservateurs — et je parle de fractionnement du revenu et non de fractionnement des revenus de pension, juste au cas où il y aurait confusion à cet égard — constitue une utilisation avisée des ressources?

M. Sunil Johal: Notre rapport fait expressément remarquer que les provinces vont être obligées d'accepter la proposition de fractionnement du revenu du gouvernement fédéral si on la leur présente comme étant une conséquence du fait qu'elles ont signé des accords de perception fiscale au cours des dernières années, lesquels visaient à améliorer l'efficacité du système de perception fiscale au Canada.

Je pense qu'un certain nombre de commentateurs de divers organismes de recherche du pays ont examiné la question et ont très légitimement demandé s'il s'agissait de la meilleure utilisation qu'on puisse faire des 3 milliards de dollars du gouvernement fédéral et de la somme de près de 2 milliards de dollars des provinces, et ce, pour un éventail de raisons.

On pourrait remettre la proposition en question pour des raisons d'équité. Cible-t-on vraiment les familles dont les besoins sont les plus criants? Ce sont surtout les familles bien nanties qui en profitent, et les familles qui auraient probablement le plus besoin de ce type de programme ne reçoivent que des miettes.

L'hon. Scott Brison: Dans votre récent rapport intitulé *Rebuilding Canada: A New Framework for Renewing Canada's Infrastructure*, il est indiqué que le recyclage des biens constitue un moyen d'utiliser les fonds du gouvernement pour créer ou construire plus d'infrastructures.

Au regard de l'utilisation du recyclage des biens en Australie et au Royaume-Uni, comment une politique de recyclage des biens pourrait contribuer à édifier de meilleures infrastructures au Canada, compte tenu de notre régime fédéral avec les provinces?

• (1615)

M. Sunil Johal: Selon nous, le recyclage des biens constitue un des outils qui n'ont pas tellement été examinés au Canada.

Pour ceux qui ignorent de quoi il s'agit, c'est essentiellement une manière pour les gouvernements de se départir des vieux biens qui n'accomplissent plus leur rôle d'intérêt public initial.

L'hon. Scott Brison: [Note de la rédaction: inaudible] type de biens?

M. Sunil Johal: Oui, et on utilise essentiellement le fruit du désaisissement des biens afin de construire de nouveaux biens qui pourraient mieux répondre aux besoins actuels du pays.

Je ne pense pas vraiment que le régime fédéral nuise au recyclage des biens, mais je considère que ce n'est pas quelque chose qui se fait beaucoup au Canada. C'est un des outils que le gouvernement devrait envisager, avec les banques d'investissement dans les infrastructures et les ententes d'avantages communautaires.

L'hon. Scott Brison: Le fait qu'il soit peu intéressant du point de vue fiscal de se départir des biens pour les provinces contribue au problème.

Il me semble que le gouvernement d'Australie offre un incitatif de 15 % afin d'encourager les États à se départir de leurs friches industrielles qui sont faciles à vendre à des investisseurs institutionnels, pour ensuite construire dans les zones vertes où il est plus difficile d'attirer les investissements.

En ce qui concerne les fonds de pension au Canada, les entreprises de construction et de génie canadiennes construisent des infrastructures aux quatre coins du monde. Le Canada compte probablement la plus grande concentration d'expertise en conception, en construction et en financement des infrastructures du monde.

Que pouvons-nous faire au chapitre de la politique fédérale? Je pense que M. Roschlau a abordé la question plus tôt. Que faut-il faire pour que les fonds de pension investissent davantage au Canada? On construit des infrastructures dans toutes les régions du monde, mais il n'y a pas beaucoup d'activités au Canada. Quel rôle de leadership le gouvernement fédéral peut-il jouer afin d'y arriver?

Je serais intéressé à entendre le point de vue de l'un ou l'autre d'entre vous.

M. Sunil Johal (directeur de la politique, University of Toronto, Mowat Centre): Je peux répondre brièvement, et M. Roschlau voudra peut-être ajouter quelque chose.

Il existe d'énormes réserves de capitaux dont nous ne tirons pas réellement parti. Donc, pour commencer, le gouvernement fédéral doit discuter avec les caisses de retraite de certaines de ces préoccupations. Je ne sais pas s'il le fait ou pas, mais l'investissement privé dans l'infrastructure traîne depuis plusieurs années, au Canada.

Cela revient à l'absence de stratégie nationale d'infrastructure, et je pense qu'une telle stratégie pourrait résoudre la question du rôle que les caisses de retraite pourraient jouer sur ce plan.

Le vice-président (M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD)): Monsieur Roschlau, ce serait formidable si vous pouviez répondre en 40 à 45 secondes.

M. Michael Roschlau: De toute évidence, améliorer l'attrait des PPP dans votre secteur serait un pas dans la bonne direction. L'une de nos recommandations, qui était d'augmenter la part fédérale maximale de 25 % pour la porter au tiers, serait un grand pas dans cette direction.

Le vice-président (M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD)): Merci, monsieur Roschlau. Merci, monsieur Brison.

Nous passons à M. Allen, pour sept minutes au maximum.

M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC): Je remercie nos témoins de leur présence. Je vais commencer par Mme Reynolds, puis je vais me tourner vers M. Mattina.

Madame Reynolds, quand vous parlez de votre infrastructure de sport et de loisirs, j'ai tendance à penser comme vous qu'il y a de nombreuses petites collectivités qui doivent renouveler ou remettre en état leurs installations récréatives, qu'il s'agisse de terrains, d'arènes ou d'autres choses de ce genre. Ce que j'aimerais comprendre, quand vous parlez des 3 millions de dollars demandés, c'est le genre de choses que vous espérez accomplir avec cet argent. Sur-tout, avec les choses qui changent... J'ai toujours un problème avec les collectivités qui se donnent comme priorité de construire un aréna, par exemple, mais qui sont incapables de l'entretenir par la suite. Parfois, il est facile d'obtenir les fonds d'immobilisation, mais les collectivités ont des problèmes ensuite, car elles n'ont pas l'assiette fiscale qui leur permettra de faire l'entretien.

Serait-il possible que vous envisagiez peut-être des installations régionales auxquelles participeraient plusieurs collectivités, de sorte que ces choses seraient abordables à long terme?

Mme Jennifer Reynolds: Je vous remercie de votre question.

En ce qui concerne votre premier point, les fonds permettraient aux collectivités de faire des travaux de rénovation ou de remise en état majeurs de l'infrastructure de sport et de loisirs. Premièrement, les municipalités sont probablement propriétaires de la part la plus importante de l'infrastructure de sport et de loisirs au pays, et cela englobe les sentiers récréatifs, les terrains de sport, les installations de tennis, les centres pour personnes âgées, les installations culturelles, les arènes et les piscines. Ce qui est difficile, c'est que quand ces installations doivent faire l'objet de travaux majeurs, il faut les fermer pendant un certain temps. Par exemple, les problèmes de toiture ou de tuyauterie d'un aréna peuvent obliger une petite collectivité à s'en priver alors qu'il s'agit du seul centre d'activité communautaire pour tous les âges. Grâce à cela, des fonds seraient prévus pour la remise en état et la reconstruction de divers éléments d'infrastructure.

Votre second point, qui est probablement d'après moi très important, porte sur la nécessité pour les municipalités d'avoir de très solides plans de gestion des biens immobiliers. On voit cela davantage pour les routes et les ponts. Les collectivités font l'inventaire et l'évaluation de l'état de leur infrastructure afin de calculer les coûts de remplacement et établir le montant à mettre dans un fonds de réserve. Ainsi, les municipalités planifient les remises à neuf et peuvent amasser les fonds requis pour les besoins à venir. Je pense que vous voyez cela. Je pense que des municipalités ont de solides plans de gestion des biens immobiliers. Cependant, bien des installations ont été construites à la même époque, par exemple en 1967, et la fin de leur vie utile approche. En attendant le remplacement de ces biens, ils sont hors d'usage pendant un certain temps. Il faut fermer l'installation pour en refaire la toiture, ou pour installer un nouveau système CVCA. Je crois qu'il faut trouver l'équilibre, et j'espère que nous travaillons beaucoup au sein du secteur pour veiller à ce que les collectivités aient de solides plans de gestion des biens immobiliers de manière à protéger leur propre avenir.

• (1620)

M. Mike Allen: Vous ne croyez pas réellement qu'une installation construite pour les fêtes de la Confédération en 1967 devrait nécessairement être remplacée, sachant que l'assiette fiscale de cette collectivité a diminué alors qu'en 1967, la collectivité pouvait se permettre cette installation et que l'industrie avait autre chose à cet endroit. Le moment est peut-être mal choisi. Est-ce qu'on reconnaît cela, dans le processus?

Mme Jennifer Reynolds: Oui. En ce qui concerne ce que vous avez dit à propos de la collaboration entre les municipalités, je pense qu'il y a des exemples d'installations construites avec la contribution d'au moins deux administrations. Elles ont trouvé le moyen de les construire, puis d'en partager les coûts de fonctionnement, que ce soit en fonction du pourcentage d'utilisation, ou avec l'aide d'établissements d'enseignement, etc. Nous ne recommandons pas du tout de conserver un bien immobilier qui a dépassé la fin de sa vie utile ou de le remplacer juste pour le remplacer. Les collectivités doivent examiner leurs besoins actuels et leurs revenus afin d'établir les priorités. J'utilise cela comme exemple, parce que de nombreuses collectivités ont effectivement construit des installations à cette époque, et dans bien des petites collectivités, c'est peut-être la seule installation. La mise hors service de telles installations aurait des conséquences néfastes.

M. Mike Allen: D'accord. Merci.

Monsieur Mattina, vous avez parlé des fonds de ciblage des emplois, et j'aimerais simplement connaître votre point de vue.

Avez-vous une estimation? C'est une question, mais elle comporte quatre volets. Premièrement, avez-vous une estimation de la taille des fonds de ciblage des emplois qui sont utilisés? Le Canada est-il le seul, concernant ces fonds de ciblage des emplois et l'investissement dans l'infrastructure? La situation a-t-elle empiré ou s'est-elle améliorée au cours des 10 à 20 dernières années? Enfin, avec la subvention pour l'emploi et les prêts aux apprentis — et je sais que Merit fait beaucoup de travail de son côté pour intéresser les jeunes aux métiers —, est-ce que ce genre de choses limite l'apprentissage des jeunes qui veulent apprendre un métier?

M. Domenic Mattina (président, Merit Canada): Je vais vous demander de répéter quelques questions au fur et à mesure que j'y réponds. La dernière...

M. Mike Allen: Je vais préparer une question.

M. Domenic Mattina: En ce qui concerne les fonds de ciblage des emplois, tout ce que je peux dire, en réalité, c'est qu'ils se situent dans les dizaines de millions. Je peux vous dire, par exemple, qu'une cotisation obligatoire pour chaque heure travaillée va à ce fonds pour tous les travailleurs. Cela vous donne une idée du calcul. Dans certains cas, ça peut aller à 2 \$ l'heure. Cela varie selon les sections locales, mais cela s'élève à des dizaines de millions. Je n'ai pas de chiffre précis. Cependant, je peux demander à notre président, Terrance Oakey, de vous fournir de l'information plus précise.

Pour ce qui est de savoir si la situation s'améliore ou empire, il ne fait aucun doute qu'elle empire. Un local syndical exerce le contrôle complet des fonds et de leur utilisation. S'il souhaite cibler un employeur, il peut le faire. En fait, s'il veut mener une entreprise à la faillite... Je peux vous dire que j'ai été personnellement ciblé, à mes débuts, et que j'ai dû me débattre avec les fonds de ciblage. Au fil du temps et de ma croissance, il est devenu plus facile de m'en tirer. Ce n'est pas si facile, mais un peu plus que si vous êtes une petite entreprise et que vous êtes une cible plus facile.

Pour votre dernière question, je n'ai pas bien...

• (1625)

M. Mike Allen: Très rapidement, car je n'ai plus que 10 secondes environ. Est-ce que cela empêche Merit d'intéresser les jeunes aux métiers?

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Pouvez-vous répondre très rapidement, monsieur Mattina?

M. Domenic Mattina: Je ne pourrais pas le dire avec certitude. Je ne peux pas dire que je le sais.

M. Mike Allen: Merci beaucoup.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci, monsieur Allen.

Nous passons au tour éclair. Monsieur Rankin, vous avez cinq minutes au maximum.

M. Murray Rankin (Victoria, NPD): Merci à nos témoins. Nous avons tant de témoins, et si peu de temps.

J'aimerais commencer par M. Johal, du Mowat Centre, à mon alma mater, l'Université de Toronto. Je suis ravi que vous soyez ici.

Il n'est pas surprenant, vu votre mandat, que vous vous soyez concentré sur la province de l'Ontario. L'état déplorable de l'infrastructure, celle du transport en commun entre autres, à Toronto et ailleurs, n'est pas passé inaperçu à l'échelle du pays.

J'ai quelques questions pour vous. La deuxième chose dont vous avez parlé, et je vous cite, c'est de la nécessité d'un système « de bonne qualité » et « coordonné ».

Pouvez-vous nous décrire ce que vous entendez par ces termes?

M. Sunil Johal: Bien sûr. Il est question d'un niveau de financement convenable. Comme je l'ai dit, en Ontario, 12 % des investissements dans l'infrastructure viennent du gouvernement fédéral. Les 88 % restants viennent du gouvernement de l'Ontario et des administrations locales.

Pour ce qui est de la coordination, je pense qu'avec autant de programmes fédéraux différents, nous voyons beaucoup de chevauchement, et ce peut être très difficile pour les municipalités et les provinces, quand on leur demande une contribution de contrepartie, parce qu'elles ont peut-être leurs propres priorités à l'échelle locale ou régionale. Il n'y a pas vraiment de coordination dans les deux sens. C'est comme si le gouvernement fédéral nous pousse vers le bas.

M. Murray Rankin: Merci. Oui. Je comprends.

Vous avez dit que ce n'est que 12 % de contribution fédérale, en Ontario.

Est-ce que ce rapport de 12 contre 88 est semblable à l'échelle du pays, ou bien est-ce qu'il y a des différences dont vous êtes au courant?

M. Sunil Johal: Je ne le sais pas vraiment. Ce serait assez comparable. Il y a peut-être des différences, mais les proportions seraient semblables.

M. Murray Rankin: Je ne pense pas que les Canadiens soient au fait de cette différence. Je suis content que vous l'ayez mentionnée.

Vous avez mentionné le Fonds pour l'infrastructure verte, et vous avez mentionné qu'on n'a pas rendu compte publiquement de 150 millions de dollars. Qu'avez-vous voulu dire?

M. Sunil Johal: Nous avons regardé sur le site d'Infrastructure Canada. C'était un programme de 1 milliard de dollars, étalé de 2009 à 2014, et en gros, 150 millions n'étaient pas expliqués. On ne connaît pas l'usage qu'on fait de cet argent; on ne sait pas s'il a été utilisé, alors qu'on décrit d'autres montants provenant de ce fonds comme ayant été transférés à d'autres ministères ou on indique que les niveaux de référence ont été réduits... Nous ne savons tout simplement pas.

M. Murray Rankin: C'est peut-être de l'inaction. Nous allons examiner cela de plus près.

Vous avez dit autre chose, d'une façon que j'ai bien aimée, et c'est que les projets prêts à démarrer ont souvent la priorité sur les projets qui pourraient être importants.

Que voulez-vous dire? Comment pouvons-nous corriger cela?

M. Sunil Johal: Je pense qu'on pourrait entre autres se pencher sur les exigences fédérales concernant les contributions de contrepartie et les échéances de ces contributions, car je pense que dans bien des cas, des municipalités et des provinces sont obligées de trouver rapidement les fonds de contrepartie pour une idée d'investissement du fédéral qui n'est pas nécessairement, sur le plan stratégique, le projet le plus sensé pour tous ceux qui participent au financement.

M. Murray Rankin: Je vois.

À la fin, vous disiez que l'Ontario a 38,5 % de la population, mais qu'elle obtient un pourcentage nettement inférieur du Fonds Chantiers Canada. Vous avez dit que 250 millions vont aux administrations, peu importe leur taille ou leurs besoins. Du point de vue de la politique publique, cela apparaît comme étant une manière plutôt choquante de faire des affaires.

Est-ce qu'il y a un motif de politique publique derrière une telle disparité?

M. Sunil Johal: D'après nous, pas vraiment. Cela n'a pas vraiment de sens que l'Île-du-Prince-Édouard et l'Ontario obtiennent exactement le même montant pour une part importante du fonds alors que la population et les besoins de ces deux provinces sont si différents.

M. Murray Rankin: En effet. Diriez-vous que c'est de la pure politique?

M. Sunil Johal: Je ne vais pas qualifier cela de quelque façon que ce soit, mais d'autres peuvent le faire comme ils le veulent. Oui, nous avons eu de la difficulté à trouver un motif de politique publique.

M. Murray Rankin: Je suis sûr que les Canadiens vont le faire.

Combien de temps me reste-t-il?

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Il vous reste une minute, monsieur Rankin.

M. Murray Rankin: J'aimerais poser une question à M. Mahar, de l'Amalgamated Transit Union du Canada.

J'ai été vraiment intéressé par votre résumé sur la façon dont le coût des voitures n'est pas entièrement internalisé, par rapport au transport en commun, sur les plans de l'environnement et de la façon dont les enfants, les pauvres et les personnes handicapées sont désavantagés. Vous avez dit qu'il faut vraiment que les règles du jeu soient les mêmes pour tous quand il s'agit d'aborder la différence entre les voitures et le transport en commun. Vous avez parlé d'un sondage. Je pense que vous avez dit que 88 % des répondants estimaient qu'il fallait une stratégie nationale sur le transport en commun.

Ma question, monsieur, est la suivante. Quand vous allez interroger des Canadiens... Qu'est-ce qui explique une si grande différence? Alors que 88 % des répondants le souhaitent, nous n'avons pas l'internalisation dont vous avez parlé. Pourquoi le gouvernement n'agit-il pas?

• (1630)

M. Michael Mahar: C'est la raison pour laquelle je suis ici aujourd'hui. Je veux présenter une partie de cette information dans l'espoir que le gouvernement agisse.

Je pense que la disparité est énorme, et vous allez la voir... Je ne veux pas constamment évoquer Toronto, mais Metrolinx a fait énormément de travail à ce sujet, bien entendu. Ils ont constaté que les gens étaient maintenant prêts à payer pour le transport en commun en raison de l'effet négatif de la construction de toute cette infrastructure plus coûteuse que forment les routes et les ponts, par comparaison avec des réseaux de trains légers et d'autobus, et ce genre de choses. Tout le monde en paie le prix.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci, monsieur Mahar et monsieur Rankin.

C'est maintenant le tour de M. Adler, pour cinq minutes au plus.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Merci à tous les témoins de leur présence.

J'ai plusieurs questions. Bien entendu, nous avons très peu de temps. Je n'ai que cinq minutes, je crois.

Depuis un mois, on nous donne beaucoup de conseils sur la façon dont nous devrions ou dont nous ne devrions pas dépenser le dividende fiscal attendu qui figurera au prochain budget fédéral.

Cela me frappe, monsieur Mattina, que vous veniez aujourd'hui sans demander quoi que ce soit — pas un sou.

M. Domenic Mattina: Non.

M. Mark Adler: Vous n'avez que quelques suggestions à nous faire.

J'aimerais revenir sur une de vos suggestions concernant les appels d'offres ouverts. En ce moment, quand les administrations municipales veulent consacrer de l'argent à un projet d'infrastructure en particulier, elles demandent aux syndicats de soumissionner. Est-ce bien cela?

M. Domenic Mattina: Elles ne demandent pas cela spécialement aux syndicats, mais plutôt aux métiers.

M. Mark Adler: Seuls les corps de métier syndiqués peuvent soumissionner. C'est bien cela?

M. Domenic Mattina: Cela ne se produit que dans les municipalités qui ont conclu des conventions collectives.

M. Mark Adler: Prenons Toronto comme exemple.

M. Domenic Mattina: Toronto a neuf conventions collectives.

M. Mark Adler: D'accord.

Vous ne dites pas qu'il ne faudrait pas y avoir de syndicats. C'est juste?

M. Domenic Mattina: C'est cela.

M. Mark Adler: Vous dites qu'il faudrait un processus plus ouvert, de sorte que les corps de métier non syndiqués puissent aussi soumissionner.

M. Domenic Mattina: Exactement.

M. Mark Adler: Et qu'est-ce que cela donnerait?

M. Domenic Mattina: Un processus plus ouvert et plus juste, et des règles uniformes pour tous. En fin de compte, vous aurez plus de soumissionnaires, et quand vous avez plus de soumissionnaires, il y a plus de concurrence.

M. Mark Adler: Et vous allez avoir accès à plus d'argent.

M. Domenic Mattina: La concurrence accrue va probablement se traduire par une baisse des prix et par des milliards en économies. Même en étant conservateur et en calculant que les économies seraient de 20 à 30 %, selon l'étude Cardus, si vous avez un fonds de 14 milliards pour les chantiers, cela donne des milliards en économies. C'est pour cela que nous sommes ici... c'est une question d'économie d'argent.

M. Mark Adler: Parlez-vous seulement de Toronto ou de l'ensemble du pays?

M. Domenic Mattina: Je parle du pays.

M. Mark Adler: D'accord. Encore une fois, quelle était la valeur du fonds?

M. Domenic Mattina: Le Fonds Chantiers Canada totalise, je crois, 14 milliards de dollars.

M. Mark Adler: Oui, mais en gros, à combien se chiffraient les économies?

M. Domenic Mattina: Au bas mot, d'après des études étayées et terminées — nous pouvons vous les faire parvenir — à 20 à 30 %.

M. Mark Adler: Et, en dollars, ça fait combien, environ?

M. Domenic Mattina: Par rapport à 14 milliards, on parle d'environ 3 milliards.

M. Mark Adler: D'accord. C'est exactement le montant que Mme Reynolds demande aujourd'hui, n'est-ce pas?

M. Domenic Mattina: Allons-y.

M. Mark Adler: Madame Reynolds.

Mme Jennifer Reynolds: C'est exact.

M. Mark Adler: D'accord. Ça me semble tenir la route.

M. Domenic Mattina: C'est logique.

M. Mark Adler: C'est logique, n'est-ce pas?

Mme Reynolds ne serait alors pas obligée de venir quémander sa portion du dividende budgétaire. S'il y avait là plus de concurrence, on pourrait consacrer plus d'argent aux parcs et aux loisirs, de l'argent que Mme Reynolds vient réclamer ici.

M. Domenic Mattina: Exactement.

M. Mark Adler: Merci.

Monsieur Johal, vous avez parlé du recyclage des biens. Diriez-vous qu'une politique publique judicieuse emploierait les recettes du recyclage des biens pour éponger le déficit ou la dette public?

• (1635)

M. Sunil Johal: Non. Je pense que le but du recyclage des biens est d'employer ses recettes à l'acquisition de nouveaux biens. Il n'est explicitement pas destiné à résorber le déficit ou la dette.

M. Mark Adler: Ne seriez-vous pas d'accord pour dire que ce serait une bonne idée que l'État s'en serve à cette fin?

M. Sunil Johal: Oui.

M. Mark Adler: Merci.

Revenons à...

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Monsieur Adler, il vous reste 30 secondes.

M. Mark Adler: Alors, j'ai terminé. Merci beaucoup.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): D'accord. Je ne voulais pas vous interrompre.

Merci.

Monsieur Leung, vous disposez de cinq minutes.

M. Chungsen Leung (Willowdale, PCC): Merci, madame et messieurs les témoins.

Ma question concerne le transport urbain, auquel j'ai consacré beaucoup de mon temps dans les années 1980.

À l'époque, la construction d'un kilomètre de voie ferrée, à Vancouver, coûtait 25 millions de dollars. Aujourd'hui, ce serait 300 millions. C'est plus qu'un problème d'argent à dépenser. Il y a les répercussions environnementales, les problèmes d'harmonisation et de technologie.

Par exemple, à Toronto, nous en parlons depuis l'étude Transport 2000, à laquelle j'ai contribué dans les années 1980. La politique publique ne devrait-elle pas aussi se concentrer sur le problème plus général de la gestion de l'utilisation des terres, de l'intensification de leur utilisation et, peut-être, de la simple gouvernance? Une fois la décision prise de construire des infrastructures de transport public, laissez la construction se faire, sans toucher au plan, au lieu de le modifier en cours de route. Nous savons tous que toute modification est extrêmement coûteuse en temps et en argent, à cause de la non-réalisation des travaux.

Monsieur Roschlau, j'aimerais vous entendre le premier. Est-ce que la politique publique ne devrait pas viser plus que le simple financement?

M. Michael Roschlau: C'est une excellente question, une remarque très pertinente.

Absolument. Je pense que l'intégration stratégique entre les infrastructures et l'utilisation des terres constitue la priorité des priorités pour maximiser le rendement du capital investi. Pour cela, il est essentiel de relier le choix du réseau et la technologie à la demande et aux plans de développement de la collectivité. Voilà pourquoi je dirais que si nous avons en place un cadre stratégique, à un moment donné, ce lien avec le développement urbain est essentiel depuis le tout début.

M. Chungsen Leung: D'accord.

Monsieur Mahar.

M. Michael Mahar: Oui, je suis absolument d'accord. Amplement de faits montrent que, pendant la construction de systèmes de train léger, par exemple, on commence par construire des communautés autour des stations existantes, ce qui fait augmenter les valeurs immobilières. Calgary en est un bon exemple. Avant, la proximité d'un service public diminuait la valeur de la propriété. Le développement doit tenir compte de tous ces facteurs. Il est sûr que, actuellement, les municipalités influent sur l'immense majorité du financement, et la volonté politique dépendra de la modification ou non d'un projet en cours de route et de ses éventuels effets négatifs sur les coûts. Un gros atout serait l'existence d'un cadre canadien pour le financement durable.

M. Chungsen Leung: Permettez-moi de revenir en arrière et de vous demander quelles mesures ou quelle position le gouvernement fédéral devrait-il adopter pour combler cette lacune, parce qu'il s'agit, visiblement, de compétences provinciales et municipales.

M. Michael Mahar: C'est actuellement ce que c'est. Manifestement, quand un joueur injecte des fonds dans un projet, cela augmente son intérêt pour le choix de l'emplacement d'une infrastructure et la méthode de construction. Je pense qu'une politique publique du transport procurerait de la stabilité partout.

M. Chungsen Leung: D'accord.

Monsieur Mattina, avant d'être élu, j'étais au privé et j'ai tenté de soumissionner à de nombreux contrats fédéraux. J'ai constaté l'existence d'innombrables obstacles à mon entrée dans le cercle des initiés en raison de questions de taille et des modalités de préparation ou de formulation de certains contrats. Comme nouveau venu sur ce marché — je reconnais la valeur de votre politique de concours ouverts — devrions-nous aussi autoriser l'ouverture de ces concours à la concurrence internationale, pour obtenir les meilleurs prix?

• (1640)

M. Domenic Mattina: La doctrine de Merit Canada se fonde sur le mérite, la valeur maximale au moindre coût. Si, pour cela, il faut s'ouvrir à la concurrence internationale, ma réponse, alors, est oui.

M. Chungsen Leung: Vous êtes donc favorable à la concurrence internationale. Si un entrepreneur soumissionne la construction d'un réseau de transport public à un coût moindre que ce que nous pourrions offrir, devrions-nous prendre cette idée en considération?

M. Domenic Mattina: Nous croyons dans l'équité et la transparence. En raison de l'accord de libre-échange, cela arrivera quand même.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci, monsieur Leung.

Monsieur Van Kesteren, vous disposez de cinq minutes.

M. Dave Van Kesteren (Chatham-Kent—Essex, PCC): Je remercie tous les témoins d'être ici.

Monsieur Johal, je vous remercie pour votre exposé. J'ai adoré les graphiques.

Dans la figure 1, le déclin rapide des investissements publics m'a intrigué. Je me suis demandé comment diable nous en étions arrivés là. Corrigez-moi si je me trompe, mais je pense que j'ai la réponse. À l'époque, les gouvernements ont commencé à investir des montants considérables dans les projets sociaux — n'est-ce pas? — peut-être pas pour le Régime de pensions du Canada, parce que ce régime est financé par les cotisations, mais dans les pensions publiques, dans la santé. Si on s'arrête à l'Ontario, cela représentera bientôt 60 % de son budget, mais nous faisons des transferts, de sorte que l'État fédéral transfère maintenant des montants très importants dans ces secteurs.

En revoyant, en esprit, la plupart de nos postes de dépense, je me demande si vous souscrivez à mon historique. Le figure montre que cela a commencé vers 1967 puis cela a diminué continuellement jusque vers 1978 pour remonter un peu et atteindre une sorte de plateau suivi d'un sursaut, auquel j'arrive dans un moment. Est-il juste de dire que notre société a décidé de mettre nos oeufs dans un autre panier?

M. Sunil Johal: Je ne connais pas exactement la réponse à votre question, bien honnêtement. Je devrai me renseigner sur...

M. Dave Van Kesteren: Pourriez-vous le faire pour nous? Peut-être pourriez-vous même nous trouver une explication de ce à quoi le gouvernement fédéral... parce que je pense que mon évaluation est juste, mais il est très important pour nous de savoir ces choses. Cela permet certainement de brosser un tableau différent.

Dans votre graphique, nous voyons une remontée vers 2006 puis une forte remontée en 2009. Encore une fois, ces infrastructures pourraient... parce que cela semble une bonne chose. Je pense que personne, ici, ne déconseille d'investir plus dans les infrastructures, mais seriez-vous d'accord pour dire que c'est pour ça aussi qu'on a emprunté?

M. Sunil Johal: On a sûrement emprunté une partie importante de cette somme. Ce n'est pas nécessairement mauvais. Le FMI a publié, ce mois-ci, un rapport dans lequel on dit essentiellement que les économies avancées peuvent saisir maintenant une occasion en or, les taux d'intérêt se trouvant dans un creux historique et la capacité inutilisée étant assez importante, ce qui leur permet, effectivement, d'emprunter...

M. Dave Van Kesteren: D'accord, mais si les taux d'intérêt s'élevaient, beaucoup de particuliers et de pays, y compris le Canada, seront dans le pétrin.

M. Sunil Johal: Pour le financement de beaucoup d'infrastructures, les gouvernements peuvent stabiliser les taux pour longtemps. Ça ne serait donc pas un problème important.

M. Dave Van Kesteren: Pouvez-vous communiquer au comité un peu plus de renseignements sur ce qui est arrivé en 1967 et pourquoi les taux ont chuté? Je voudrais vraiment voir ça.

Monsieur Roschlau, votre troisième recommandation est excellente, d'après moi: investir dans la recherche avec les fabricants, les universités et, dans le privé, avec... et je suis un partisan convaincu de cette sorte de projets. Si nous pouvions montrer des résultats, pouvez-vous donner au comité des exemples de secteurs gagnants où c'est arrivé, où nos investissements rapportent? Pourriez-vous en parler?

M. Michael Roschlau: Absolument. C'est aussi une excellente question.

À ce sujet, nous avons fait nos recherches, sur des modèles antérieurs de consortiums de recherche qui ont obtenu de bons résultats. Pour celui-ci, nous nous inspirons d'un modèle qui a eu beaucoup de succès au Québec, le CRIAQ, ou Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale au Québec. Au Québec, nous possédons une importante grappe dans l'aviation, capable d'affronter la concurrence mondiale, et nous savons que le secteur des transports publics possède la même vitalité sur la scène internationale. Par la réflexion qui lui a donné naissance et sa croissance au fil des ans et par un travail concerté en recherche et en innovation à un stade antérieur à la concurrence, il devient un modèle pour nous, d'autant plus que nous l'avons vu réussir et que nous savons qu'il procure d'importants retours sur les montants empruntés investis.

• (1645)

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Votre temps est à peu près écoulé. Il reste quelques secondes, si quelqu'un a quelque chose à ajouter.

M. Dave Van Kesteren: Encore une fois, j'ai besoin d'un peu plus de temps. Je vous remercie donc tous les deux.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci, monsieur Van Kesteren.

Je terminerai par quelques questions supplémentaires.

Madame Reynolds, dans votre exposé, vous avez parlé du Nouveau Fonds Chantiers Canada, en exprimant votre crainte que les projets d'infrastructure à des fins récréatives ne soient pas admissibles à l'argent à ce fonds. Pouvez-vous vous expliquer, parce que le gouvernement prétend le contraire et que le fonds accepte de financer les infrastructures récréatives. Pourriez-vous expliquer cette contradiction?

Mme Jennifer Reynolds: Monsieur le président, si j'ai bien compris, les responsables du programme actuel ont annoncé, en avril dernier, que les projets de sport et de loisirs n'étaient pas l'une des catégories admissibles. Ils l'ont déjà été dans le Fonds Chantiers Canada antérieur. C'est ce que je comprends. Je pourrai certainement fournir des renseignements supplémentaires pour prouver ce que je dis.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): C'est excellent. Merci.

Monsieur Roschlau, nous avons parlé beaucoup de la politique Buy American, privilégiant l'achat de biens américains, dont le taux passe de 60 à 100 %. Touche-t-elle seulement le matériel roulant qui se trouvait aux États-Unis? Est-ce ainsi qu'il serait touché par cette politique?

M. Michael Roschlau: Oui, c'est principalement toute acquisition financée par l'État fédéral dans le domaine des transports, aux États-Unis, et la plus grande partie touche le matériel roulant.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): L'ACTU a-t-elle évalué les répercussions de cette politique chez les fabricants canadiens si Washington y donnait suite?

M. Michael Roschlau: Pas une évaluation systématique, mais on nous a certainement dit, et c'est anecdotique, que toute modification importante, toute augmentation importante du contenu américain exigé suffirait pour rompre l'équilibre et amener les fabricants canadiens à délocaliser entièrement leur production aux États-Unis. Une proportion déjà importante se trouve aux États-Unis, manifestement pour se conformer aux règlements en vigueur, mais nos grappes très importantes de fabrication au Manitoba, en Ontario et au Québec sont vraiment menacées, je dirais que des milliers d'emplois, tant chez les équipementiers d'origine que dans leurs chaînes logistiques sont en jeu.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Il serait utile au comité, dans le cadre de cette consultation prébudgétaire, de disposer d'une analyse des répercussions éventuelles par l'ACTU.

Monsieur Johal, récemment, Manufacturiers et exportateurs du Canada nous a dit que, dans la dernière décennie, jusqu'à 700 000 emplois manufacturiers avaient disparu au Canada. En Ontario, ils représentaient 16 % de la population active et ils n'en représentent qu'un peu plus de 10 %. Avez-vous des propositions pour le comité sur ce qu'un budget fédéral pourrait faire pour inverser cette tendance ou aider à réduire ces pertes d'emplois?

M. Sunil Johal: C'est une question complexe. En février, nous avons publié un rapport qui examine certaines de ces questions. Pour abrégé, je dirai seulement qu'il renferme vraiment la plupart de nos meilleurs conseils en la matière. L'une des recommandations importantes était certainement d'inciter le gouvernement fédéral à élaborer, de concert avec le gouvernement de l'Ontario et ceux des provinces semblablement touchées, une stratégie pour répondre au déclin du secteur manufacturier et discerner les occasions à saisir pour concentrer les efforts sur les sous-secteurs avancés ou à valeur ajoutée supérieure, qui semblent être l'avenir de ce secteur au Canada.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): C'est en réponse, je pense, à une question de M. Van Kesteren que vous avez parlé du rapport du FMI sur les dépenses dans les infrastructures. Vous l'avez mentionné, mais est-ce que le centre Mowat ou vous-même, en votre qualité de chercheur, êtes d'accord avec ses conclusions touchant la période favorable où se trouvent actuellement les gouvernements pour consacrer, en ce moment, de l'argent aux infrastructures?

M. Sunil Johal: Je ne suis pas économiste, mais je serais d'accord. J'ai lu le rapport. Je suis d'accord avec l'analyse. Vu les faibles taux d'intérêt et le fait que l'économie canadienne ne tourne pas à plein régime, le moment est propice à l'investissement des fonds publics dans les infrastructures, ce qui serait l'un des meilleurs moyens pour fouetter l'économie. Je serais donc d'accord avec la conclusion du FMI.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Excellent.

Chers membres, nous sommes un tout petit peu en avance. Nous pouvons suspendre la séance, quelques minutes, pour permettre l'arrivée d'un nouveau groupe de témoins, à moins que vous n'ayez des questions brûlantes pour les témoins actuels.

Je remercie les témoins.

Pour accueillir le prochain groupe de témoins, je suspends les travaux 10 minutes.

• (1645) _____ (Pause)

• (1700)

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Bonjour. Nous reprenons les travaux de la 49^e séance du Comité permanent des finances, pour poursuivre nos consultations prébudgétaires 2014.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à notre deuxième groupe de témoins de cet après-midi.

Chers témoins, vous disposerez chacun de cinq minutes, après quoi les membres du comité qui poseront la première série de questions disposeront chacun de sept minutes.

Commençons par M. Joanis, professeur agrégé au département de mathématiques et de génie industriel de Polytechnique Montréal.

[Français]

M. Marcelin Joanis (professeur agrégé, Département de mathématiques et de génie industriel, Polytechnique Montréal, à titre personnel): Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous. Je vous remercie de l'invitation qui m'est faite de m'adresser à vous aujourd'hui dans le cadre des consultations prébudgétaires.

Dans le temps qui m'est imparti, je vais m'attarder aux conditions nécessaires pour que les investissements du gouvernement fédéral

dans les infrastructures permettent effectivement de favoriser la prospérité des collectivités canadiennes.

Je m'adresse à vous à titre individuel. Mon expertise s'appuie sur mes activités de professeur-chercheur en sciences économiques à Polytechnique Montréal, notamment au sein du Centre de recherche sur les infrastructures de béton — le CRIB — et au Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations, le CIRANO.

Le contexte des cinq dernières années nous envoie deux messages diamétralement opposés en ce qui a trait aux investissements publics dans les infrastructures au Canada. D'abord, ces investissements ont joué un rôle clé dans la bonne performance relative du Canada dans ce qu'on a appelé la « Grande Récession ». Dans les années précédant cette « Grande Récession », le fédéral avait relancé ses investissements dans les infrastructures en réaction notamment au vieillissement de celles-ci. Le *timing* était bon, car plusieurs projets démarraient justement au cours de la période allant de 2007 à 2009. Avec la récession, le plan de relance viendra ajouter à ces fonds déjà prévus.

Lorsqu'on analyse la situation à l'échelle provinciale, on remarque également que le Québec, par exemple, qui a beaucoup investi à la suite de l'effondrement du viaduc de la Concorde en 2006, s'en est relativement bien tiré. Le Plan québécois des infrastructures est arrivé à point nommé pour soutenir l'économie alors que la demande privée était déprimée par la récession qui démarrait aux États-Unis.

Par contre, la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction au Québec nous renvoie l'image d'un secteur, soit celui des infrastructures publiques, qui connaît d'importantes difficultés. La Commission Charbonneau et les débats qui se tiennent actuellement dans cette foulée au Québec amènent notre société à réfléchir à tout un ensemble de solutions pour améliorer considérablement et durablement l'efficacité des processus d'octroi des contrats et de financement politique, le rôle du politique dans la sélection des projets, et ainsi de suite.

Le défi qui se présentera à l'avenir sera de tout mettre en oeuvre pour maximiser l'impact économique des infrastructures publiques. On ne saurait trop insister sur cet objectif alors que plusieurs observateurs de la scène économique évoquent le spectre d'une nouvelle ère de faible croissance. Le FMI l'a d'ailleurs rappelé au cours des dernières semaines.

Depuis les années 1980, les économistes étudient activement l'impact des investissements sur la croissance économique. Il est ici essentiel de distinguer l'effet direct de l'investissement initial sous forme d'emplois et d'achat de biens et services liés à un projet de construction comme tel, lequel investissement est éphémère, par rapport à tous les effets indirects sur la productivité et sur le développement régional qui, eux, sont durables. C'est ce que nous appelons les externalités. Ce sont ces dernières qui sont cruciales pour soutenir la prospérité future de l'économie canadienne.

Comme le démontre une importante littérature en sciences économiques, le secteur des infrastructures publiques peut agir comme un puissant levier de croissance économique. Il est cependant important de souligner qu'en fonction de la nature des choix faits par les organismes publics, les répercussions économiques d'un projet d'infrastructure seront plus ou moins importants. Dans certaines circonstances, l'impact net peut même être négatif, comme le suggèrent les estimations de certains économistes.

Pour dire les choses simplement, les projets ne sont pas tous bons. Dans l'ensemble du secteur public, nous devons développer une culture d'évaluation. Une évaluation économique systématique des projets est nécessaire afin de s'assurer que les dollars dépensés le sont toujours au meilleur endroit possible.

Il ne faut pas se mettre la tête dans le sable au sujet du caractère souvent hautement politique des investissements publics. Il importe de tout mettre en oeuvre pour que les projets soient toujours choisis et se voient accorder la priorité en fonction d'une évaluation économique complète, et non en fonction de critères politiques et électoraux. En effet, de tels objectifs politiques entrent parfois en contradiction avec une vision à long terme de l'entretien et du développement du réseau. J'ai probablement du front tout le tour de la tête de dire cela devant vous, mais particulièrement dans année électorale, il me semble important de redoubler de vigilance en ce qui a trait à l'utilisation à des fins partisanes des fonds du Plan Chantiers Canada.

Dans les projets d'infrastructure qui relèvent de sa compétence, le gouvernement fédéral peut donner l'exemple. Les marchés publics peuvent jouer un rôle majeur en encourageant l'innovation. Il faut se donner des règles d'attribution des contrats publics qui récompensent l'innovation continue dans les procédés pour s'assurer que chaque dollar investi génère un maximum de rendement économique pour la société.

Monsieur le président, me reste-t-il une minute ou seulement quelques secondes?

• (1705)

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Il ne vous reste que quelques secondes.

M. Marcelin Joanis: En conclusion, je dirais qu'il est important que ce domaine des infrastructures fasse l'objet de recherches, notamment de recherches universitaires. Cela demande des données, et c'est le rôle des organismes publics de rendre disponibles ce type de données, notamment des données ouvertes, de manière à ce qu'on puisse évaluer les processus en continu.

Je vous remercie.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci, monsieur Joanis.

[Traduction]

Madame Cobden, vous disposez de cinq minutes pour votre exposé. Allez-y, je vous en prie.

Mme Catherine Cobden (membre, Conseil d'administration, vice-présidente exécutive, Association des produits forestiers du Canada, Canadian Climate Forum): Je suis très heureuse d'être ici aujourd'hui. Je m'appelle Catherine Cobden et je suis nouvelle au conseil d'administration du Forum canadien du climat.

Je suis aujourd'hui accompagnée de Dawn Conway, directrice générale du Forum canadien du climat, et elle pourra m'aider à répondre aux questions, au besoin.

Je vous remercie de nous donner l'occasion de vous entretenir des façons d'assurer la sécurité et la prospérité des collectivités.

Au FCC, nous estimons que pour que les collectivités soient sûres et prospères, elles doivent être tournées vers l'avenir, résilientes et capables de saisir les occasions qui s'offrent et de s'adapter à un monde en pleine évolution. Bon nombre des risques auxquels elles sont exposées sont de nature climatique. Certains sont

immédiats, comme les vagues de chaleur, les tempêtes de verglas ou les inondations, alors que d'autres se manifestent sur une plus longue période, comme le ramollissement de la couche de pergélisol, la fonte des glaciers ou l'introduction d'espèces envahissantes.

De toute évidence, les changements climatiques ont une portée mondiale, mais ici au Canada, ils auront une incidence sur notre économie, notre sécurité, notre approvisionnement en eau et en nourriture, nos emplois et notre santé, et entraîneront des coûts importants, à mesure que la productivité, les emplois et les gens seront touchés. Selon une récente étude réalisée par le Bureau d'assurance du Canada, en 2013, les catastrophes naturelles graves, pour la plupart météorologiques, ont coûté à l'industrie canadienne la somme considérable de 3,2 milliards de dollars, soit le triple du montant de 2010. Il s'agit donc d'une augmentation spectaculaire. Les dommages causés par les inondations de l'été dernier en Alberta ont été estimés à plus de 5 milliards de dollars. La dernière grande sécheresse dans les Prairies s'est traduite par des pertes de 3,6 milliards de dollars pour les exploitations agricoles et la mise au chômage de plus de 41 000 travailleurs.

Nous savons maintenant que les phénomènes météorologiques extrêmes sont de plus en plus fréquents. Alors que les changements climatiques continuent de s'intensifier partout sur la planète, il n'y a pas de doute que les collectivités, les Canadiens et nos gouvernements devront relever un grand défi. Nous devons pouvoir compter sur des données détaillées et fiables pour être en mesure d'anticiper ces changements et de nous y adapter. Il est fondamental de disposer de renseignements à jour sur les conditions météorologiques, les tendances climatiques et leurs conséquences potentielles. Les entreprises, les municipalités, de même que les décideurs provinciaux et fédéraux devront tirer profit des données en temps réel afin de pouvoir prédire les conditions climatiques changeantes, leur fréquence, l'ampleur des événements, etc.

Le Forum canadien du climat a présenté un mémoire qui renferme trois mesures clés, que je vais vous décrire rapidement. Tout d'abord, il faudrait investir davantage dans la surveillance, l'observation et l'analyse de l'information sur nos conditions météorologiques, nos océans, nos forêts, nos terres agricoles, et ainsi de suite. Ensuite, il faudrait que nous puissions nous adapter de façon proactive aux différents phénomènes climatiques qui se profilent en anticipant les besoins en infrastructure, par exemple, dans les zones vulnérables comme les communautés côtières, et en établissant des codes et des normes adaptés. Enfin, il faudrait renforcer nos cadres de planification stratégique afin d'y inclure des approches favorisant la résilience climatique.

Je vais maintenant être un peu plus précise et aborder certaines mesures qui s'imposent. J'aimerais avant tout féliciter le gouvernement pour son programme quinquennal Recherche sur les changements climatiques et l'atmosphère, établi dans le budget de 2011. Ce programme s'est révélé extrêmement utile, mais malheureusement, il n'accepte plus de nouvelles demandes pour les deux prochaines années. Vous pourriez donc envisager de le prolonger ou d'accroître son financement afin que nous puissions poursuivre sur cette lancée.

Nous recommandons ensuite que des mesures d'incitation fédérales destinées aux ministères, aux entreprises et aux communautés soient mises en place pour les encourager à tenir compte de la résilience climatique dans leurs cadres de planification stratégique, par exemple, en planifiant des infrastructures adaptées aux conditions, qu'elles soient axées sur la gestion ou l'intervention en cas d'inondations, ou même possiblement à décourager toute construction dans les zones propices aux inondations.

Enfin, nous serions ravis de pouvoir collaborer avec le gouvernement pour atteindre cet objectif qui est de mieux traduire cette science complexe en résultats tangibles et de grande qualité pour aider les citoyens, les collectivités et les entreprises à agir dans le contexte de ces changements.

En terminant, nous encourageons le Comité des finances à se pencher sur ces enjeux importants — la rareté de l'eau, les phénomènes météorologiques extrêmes, les inondations, etc. — dans ses discussions budgétaires et de prendre des décisions qui prépareront les collectivités et les Canadiens aux conditions de demain.

Le Forum canadien du climat encourage l'utilisation des données météorologiques et climatiques et nous sommes prêts à aider à cet égard.

Merci.

• (1710)

Le vice-président (M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD)): Merci, madame Cobden.

Je cède maintenant la parole à M. Orb. Vous disposez de cinq minutes.

M. Ray Orb (vice-président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities): Au nom de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, ou la SARM, j'aimerais vous remercier de nous donner l'occasion de participer à vos consultations prébudgétaires.

Je m'appelle Roy Orb, et je suis vice-président de la SARM et préfet de la municipalité rurale de Cupar n° 218.

Nous sommes très heureux de pouvoir vous présenter les trois principales recommandations qui figurent dans notre mémoire et que le comité pourra mettre en oeuvre dans le cadre de son budget fédéral 2015, puisqu'elles visent toutes à assurer la prospérité et la sécurité des collectivités, notamment au moyen du soutien aux infrastructures.

Puisque notre association représente les 296 municipalités rurales de la Saskatchewan, il n'est pas étonnant que les questions qui nous intéressent le plus soient celles qui ont une incidence sur la qualité de vie et l'exploitation des ressources dans les collectivités rurales. Par conséquent, les trois secteurs dans lesquels nous avons officiellement demandé à Finances Canada et au comité de fournir du financement dans le cadre du prochain budget s'articulent autour de l'accès à une infrastructure routière fiable et bien conçue dont dépendent quotidiennement la population rurale et l'industrie.

Avant que j'aborde ces trois recommandations, j'aimerais remercier le gouvernement fédéral pour le Nouveau Fonds Chantiers Canada. Nous nous réjouissons des paiements indexés, grâce au Fonds de la taxe sur l'essence, dont nos municipalités bénéficient, le remboursement de la taxe sur les produits et services, ainsi que l'engagement continu du gouvernement à l'égard du Nouveau Fonds Chantiers Canada.

Cela m'amène à notre première recommandation générale. Les MR de la Saskatchewan ont ceci de particulier qu'elles comptent de petites populations, elles s'étendent sur de vastes territoires et sont à l'origine d'une part croissante des exportations du pays. Les industries fondées sur les ressources, qui sont vitales à l'économie canadienne dans son ensemble, sont tributaires des routes et des ponts ruraux pour le transport sûr et efficace du personnel, des intrants et des marchandises jusqu'aux marchés. En l'absence d'un financement adéquat, les municipalités rurales seront vraisemblablement moins en mesure d'entretenir et de bâtir, au besoin, l'infrastructure sûre et efficace nécessaire au soutien de ces moteurs économiques.

Pour veiller à ce que le financement versé dans le cadre du Fonds Chantiers Canada appuie les moteurs économiques du Canada, la SARM aimerait faire les recommandations suivantes: premièrement, les demandes de financement devraient pouvoir s'appliquer à l'infrastructure des routes et des ponts qui soutient notre secteur des ressources naturelles; deuxièmement, une partie du financement dans le cadre du volet provincial devrait être consacrée uniquement aux communautés rurales, de sorte que les projets ruraux ne soient pas toujours en concurrence avec ceux des villes; et troisièmement, les futurs programmes d'infrastructure fédéraux devraient continuer de comporter un volet pour les petites collectivités, dont les seuils démographiques seraient moins élevés que ceux des programmes précédents afin de mieux refléter les réalités des communautés rurales.

La SARM a également été ravie d'apprendre qu'au début de l'année 2014-2015, le Fonds PPP Canada renouvelé injectera 1,5 milliard de dollars sur cinq ans. Il sera ainsi possible de continuer d'appuyer des façons innovatrices de réaliser des projets d'infrastructure en partenariat public-privé. Malheureusement, les critères d'admissibilité actuels des programmes de financement fédéraux existants pour les projets de PPP, comme le Fonds PPP Canada, limitent considérablement la capacité des municipalités rurales et des industries de la Saskatchewan d'avoir accès à du financement.

Afin de mieux faciliter l'utilisation des partenariats public-privé à l'échelle du Canada, la SARM recommande d'étendre l'admissibilité au Fonds PPP Canada aux régions rurales ou aux régions moins densément peuplées afin qu'il soit plus facile pour elles d'accéder au financement du gouvernement pour réaliser des projets d'infrastructure importants.

Notre dernière recommandation vise à assurer une meilleure utilisation des ressources qui sont extrêmement utiles et fort appréciées pour atténuer les conséquences des catastrophes naturelles. La SARM félicite le gouvernement fédéral d'avoir affecté 200 millions de dollars sur cinq ans à l'établissement du Programme national d'atténuation des catastrophes, ou PNAC, afin de bâtir des collectivités plus sûres et plus résistantes. Le financement de certains projets d'atténuation des risques structurels et non structurels réduira la probabilité de pertes initiales et répétées découlant de catastrophes.

Afin de veiller à ce que les projets d'atténuation soient menés de manière stratégique et efficace, la SARM recommande tout d'abord que les projets d'atténuation des risques structurels et non structurels soient financés dans le cadre du PNAC; ensuite, que les projets d'atténuation des risques non structurels admissibles au financement dans le cadre du PNAC comportent l'élaboration de stratégies d'atténuation des conséquences des inondations; en feraient vraisemblablement partie la collecte de données de base — par exemple la cartographie des bassins hydrographiques —, le génie et le soutien à la planification ainsi que les études de faisabilité; et enfin, que les projets d'atténuation des risques structurels, y compris les digues, les coûts associés au rehaussement des propriétés et aux chenaux pour la protection contre les inondations soient admissibles au financement du PNAC.

• (1715)

En terminant, j'aimerais vous remercier, encore une fois, de nous avoir donné cette occasion de comparaître devant le comité.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci, monsieur Orb. Vous avez lu dans mes pensées.

Monsieur McKenna, la parole est à vous, pour cinq minutes.

M. David McKenna (membre, président, Brewster Travel Canada, Association de l'industrie touristique du Canada): Monsieur le président, mesdames et messieurs, membres du comité, bonjour. Je vous remercie de me donner l'occasion de prendre part à cette importante discussion sur le renforcement de l'économie canadienne.

Je m'appelle David McKenna et je suis le président de Brewster Travel Canada.

Brewster a été fondée en 1892 et est aujourd'hui devenue un chef de file dans le domaine du tourisme et du voyage. L'entreprise possède et exploite quatre des plus importants attraits touristiques des Rocheuses, dont le nouveau Glacier Skywalk. Surtout connue dans l'Ouest canadien comme étant une entreprise de transport par autocars touristiques, Brewster est en fait un spécialiste des voyages et du tourisme intégré verticalement, dont les divisions incluent le transport, l'hébergement, les attraits touristiques ainsi qu'un voyageur. Chaque année, notre entreprise fait vivre à des dizaines de milliers de touristes étrangers des expériences touristiques qui s'étendent des provinces maritimes à la Colombie-Britannique en passant par le Québec, l'Ontario et les Rocheuses.

Brewster, dont le siège social est établi à Banff, en Alberta, compte 900 employés saisonniers et 450 autres à temps plein. Elle possède des bureaux ou des agents en place au Royaume-Uni, en Australie, en Chine, au Japon et dans plusieurs États américains.

Je suis membre de l'Association de l'industrie touristique du Canada, et je suis ici aujourd'hui au nom de cette organisation afin de vous exposer les défis que doit relever notre industrie, ainsi que la proposition Accueillir l'Amérique.

Notre secteur d'activités génère des revenus annuels de l'ordre de 84 milliards de dollars, dont 18 milliards de dollars sous forme d'exportations, et plus de 600 000 emplois dans toutes les circonscriptions du pays. En fait, le tourisme est le secteur qui emploie le plus grand nombre de jeunes Canadiens.

Le fait que la croissance du secteur du tourisme et du voyage surpasse celle d'à peu près toutes les autres industries de l'économie mondiale donne lieu à d'extraordinaires possibilités. En 2013, on a

en effet observé une hausse de 5 % du nombre de voyageurs internationaux partout sur la planète. Malheureusement, le Canada tire de l'arrière, son taux de croissance n'atteignant que 1,5 %. Or, le simple fait d'avoir maintenu le même rythme que le reste du globe l'an dernier se serait traduit par plus d'un demi-milliard de dollars injectés dans notre économie et plus de 80 millions de dollars en revenus additionnels pour le gouvernement fédéral.

Les visiteurs internationaux s'avèrent essentiels pour stimuler notre économie et créer des emplois. À l'heure actuelle, 80 % des revenus générés par l'industrie du voyage proviennent des Canadiens qui voyagent à même le Canada, alors que ce taux n'atteignait que 65 % il y a à peine 10 ans. Ainsi, même si le secteur touristique se porte plutôt bien à l'échelle nationale, le nombre de visiteurs internationaux, qui génèrent d'importants revenus pour le pays, s'effrite progressivement.

Depuis 2002, le Canada voit chaque année près de 3,5 millions de visiteurs américains qui séjourneraient ici pour au moins une nuitée lui glisser entre les doigts. En termes simples, Brewster a vu ses activités internationales atteindre leur apogée au début de l'an 2000. D'un point de vue analytique, le marché source ayant connu le plus important déclin est certes celui des États-Unis, d'où on constate un déficit de plus de 100 000 visiteurs chaque année à destination de Banff et Jasper depuis ce sommet atteint en 2000.

Dans les faits, la baisse généralisée observée dans la plupart des marchés clés est directement associée à une offre plus importante du produit touristique à l'échelle du globe, mais elle est aussi et surtout liée à la santé économique des marchés sources, à leur PIB, à la vigueur de leur devise et aux fluctuations périodiques de la confiance des consommateurs. C'est pour ces raisons que les principaux intervenants et parties prenantes de l'industrie du tourisme et du voyage partout au pays se disent prêts à investir dans cette extraordinaire source potentielle de revenus d'exportations qui se trouve juste au sud de notre frontière.

Au moment où, justement, les Américains voyagent de plus en plus et que leur économie reprend de la vigueur, l'occasion est idéale pour effectuer une nouvelle percée dans un marché des plus lucratifs. Au cours des dernières années, les obstacles que devait surmonter le voyageur américain se sont considérablement amoindris. Notre devise demeure stable au-dessous du pair, le nombre de passeports américains a doublé et nous bénéficions désormais de corridors aériens ouverts.

Avec l'introduction d'un système d'autorisation de voyages électronique pour l'Europe et d'autres pays n'étant pas soumis à l'obligation de visa, les États-Unis s'avèrent le seul pays pour lequel aucune documentation de voyage additionnelle n'est exigée, qu'il s'agisse d'une AVE ou d'un visa.

Si l'AITC, de concert avec ses partenaires de l'industrie, poursuit ses efforts dans le cadre de la Stratégie fédérale de tourisme afin que soient modifiées certaines politiques publiques qui nous empêchent d'exploiter divers marchés étrangers au solide potentiel de croissance, notamment les politiques relatives aux exigences pour l'obtention d'un visa, à la structure de coûts du transport aérien et à l'accès au pays par avion, il demeure que la façon la plus rapide d'atteindre un taux de croissance annuel de 5 % est de miser sur notre voisin au sud de la frontière. C'est pourquoi l'AITC sollicite un investissement conjoint de la part du gouvernement fédéral dans l'initiative Accueillir l'Amérique, une campagne de promotion stratégique et harmonisée à l'échelle nationale visant à stimuler le nombre de visites au Canada en provenance des États-Unis.

Ce projet pilote d'une durée de trois ans se traduirait par un investissement annuel de 35 milliards de dollars de la part du gouvernement fédéral, et une somme équivalente injectée par le secteur touristique et d'autres ordres de gouvernement. Le programme viendrait jumeler les marchés au Canada et aux États-Unis reliés par un accès aérien ou terrestre direct, et permettrait d'offrir aux Américains une vaste gamme d'expériences à la fois intéressantes et exotiques qui se trouvent à seulement quelques heures de route ou de vol de chez eux.

L'intérêt manifesté envers ce projet se constate à plusieurs niveaux. L'industrie a accueilli la proposition avec enthousiasme, sollicitant même une étude du marché américain. De son côté, Tourism Toronto a d'ores et déjà promis d'injecter la somme de 1 million de dollars dans l'initiative.

• (1720)

Aussi, lors de la réunion des ministres fédéraux et provinciaux en septembre dernier, on a assisté à un consensus pour s'engager dans les premières étapes du processus, visant à favoriser une approche collaborative quant à l'exploitation du marché américain. Il ne reste maintenant que l'engagement du gouvernement fédéral, qui servira d'élément déclencheur pour amener d'autres partenaires à appuyer l'initiative.

Je m'adresse à vous aujourd'hui en tant qu'homme d'affaires. Le rendement du capital investi est immédiat, tout investissement effectué par le gouvernement étant récupéré par le Trésor fédéral au cours du même exercice financier sous forme de revenus de TPS/TVH projetés ayant un effet relutif. On parle ici d'une proposition où chaque dollar investi est récupéré, durant trois ans, et ce, pour un produit d'exportation national.

Une hausse du nombre de visiteurs permettra aussi de générer des milliers d'emplois saisonniers et à temps plein additionnels, des emplois essentiels afin d'assurer que les jeunes Canadiens puissent avoir l'occasion de travailler durant leurs études, et ce, dans un secteur d'activités qui, et je suis là pour en témoigner, peut les mener à une brillante carrière. Voilà pourquoi nous demandons aujourd'hui au comité de recommander la mise en place d'un investissement conjoint de la part du gouvernement fédéral dans l'initiative Accueillir l'Amérique.

Nous sommes heureux de contribuer au processus de consultations prébudgétaires et nous répondrons volontiers à vos questions.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci beaucoup, monsieur McKenna.

[Français]

Monsieur Caron, vous avez la parole pour sept minutes.

M. Guy Caron: Merci beaucoup, monsieur le président. Je remercie aussi nos invités.

Je vais commencer par M. Joanis.

Quand on considère l'ensemble des pays partenaires du BRICS, plus précisément la Chine, l'Inde et, dans une certaine mesure, le Brésil, on a vraiment l'impression qu'un investissement massif est consacré aux infrastructures, particulièrement les infrastructures routières, ferroviaires, aériennes et portuaires.

Malgré les investissements qui ont déjà été faits et qui sont annoncés, est-ce qu'on n'est pas en train de prendre du retard sur ces pays du BRICS qui font des investissements massifs à cet égard?

M. Marcelin Joanis: Comme je le mentionnais plus tôt, le FMI a rappelé au cours du dernier mois que, selon les organisations internationales, le temps était venu de prendre des mesures favorisant les investissements en matière d'infrastructures. Fondamentalement, je ne crains pas qu'on prenne du retard sur les pays en développement. Par contre, il faut maintenir notre situation ici, au Canada.

Certaines données, notamment celles fournies par les organisations internationales, en l'occurrence le FMI, montrent que la qualité des infrastructures au Canada pourrait être meilleure, en particulier celle du réseau routier. Bien sûr, cela relève dans une large mesure des provinces. Toutefois, par l'entremise du nouveau Plan Chantiers Canada, le gouvernement fédéral peut jouer un rôle important en s'assurant d'aider les provinces à améliorer la qualité du réseau.

C'est un thème important que j'ai tenté de soulever plus tôt. Comme l'a aussi mentionné le FMI, il est essentiel d'investir dans les bons projets. Tout investissement n'est pas nécessairement un bon investissement. Il faut disposer d'un processus qui nous permette réellement de sélectionner les projets et d'améliorer la productivité de notre économie. Tout le défi est là. C'est vrai pour les pays en développement, mais ce l'est aussi certainement pour nous, dans le contexte nord-américain.

• (1725)

M. Guy Caron: C'est le deuxième point que je voulais aborder.

Vous dites que tous les investissements ne se valent pas, et je trouve cela intéressant. Dans le cadre de Chantiers Canada, des investissements sont alloués aux municipalités. Celles-ci ont des besoins, mais n'ont pas nécessairement la capacité de se financer autrement que par les contributions de la province ou par les taxes foncières. D'un autre côté, certaines composantes plus larges peuvent sembler inadéquates étant donné les grands besoins qui existent, notamment dans les domaines routier et portuaire.

Est-ce également votre avis?

M. Marcelin Joanis: Si je comprends bien la question, il y a des besoins qui relèvent des provinces elles-mêmes.

M. Guy Caron: Ce que je veux dire, c'est que, présentement, on semble tout mêler. On aide les municipalités à se doter d'infrastructures, par exemple des centres de loisir, des clubs de curling et ainsi de suite. On dit qu'il s'agit d'investissements dans les infrastructures. Une part importante des fonds de Chantiers Canada est consacrée à cela.

En revanche, il semble qu'on accorde moins d'importance aux grands projets, qu'il s'agisse des autoroutes, des ports d'exportation ou des chemins de fer. Ces derniers ne bénéficient pas nécessairement d'investissements importants. Il me semble qu'on met beaucoup l'accent sur l'aide aux municipalités, ce qui est louable, mais qu'on en met moins sur les grands chantiers dont nous avons besoin pour renouveler notre infrastructure.

M. Marcelin Joanis: J'avoue ne pas avoir étudié en détail la répartition de ces fonds. Encore une fois, ce que j'aimerais voir davantage, c'est une réflexion générale qui prendrait en compte cette question et d'autres également, et qui traiterait de la façon de sélectionner les projets. Il faut voir comment ceux-ci sont priorisés. En pratique — et cette situation ne touche pas seulement le Canada —, on a tendance à les prioriser en fonction de paramètres qu'un économiste ne considérerait pas nécessairement comme étant une analyse coûts-avantages en bonne et due forme. Les considérations politiques, par exemple, ont souvent tendance à être mêlées à cela.

M. Guy Caron: Un des témoins précédents a mentionné qu'il semblait qu'on accordait la priorité aux projets qui étaient déjà prêts plutôt qu'à ceux qui étaient encore à bâtir, et ce, à cause de leur complexité.

Je sais que cela ne faisait pas partie de votre présentation, mais vous avez fait beaucoup de recherches sur la question de la péréquation. J'aurais quelques questions à vous poser à cet égard.

Tout d'abord, on entend souvent dire que des provinces comme l'Alberta et la Saskatchewan financent présentement les programmes sociaux du Québec par la péréquation. Que pensez-vous de ces affirmations qu'on entend régulièrement? On dit à propos du Québec et de l'Ontario, qui bénéficie aussi de la péréquation, que leurs programmes sociaux sont financés de cette manière.

M. Marcelin Joanis: C'est une excellente question.

À mon avis, il est faux d'affirmer que les programmes sociaux du Canada central sont financés par les autres provinces. Dans le cas du Québec en particulier, je pense qu'il serait important de se rendre compte que les programmes sociaux — qui sont plus généreux dans une certaine mesure — sont certes financés, comme dans les autres provinces, par des transferts du gouvernement fédéral, mais aussi par des impôts qui sont plus élevés. Il y a donc des choix collectifs. Cette démonstration, à laquelle je souscris, a été faite par un certain nombre de collègues. L'essentiel des choix collectifs différents qui sont faits au Québec sur le plan des dépenses est financé par des choix différents en matière de taxation.

Dans une fédération qui se respecte et qui fonctionne bien — c'est le cas non seulement ici mais ailleurs dans le monde —, on a un ou des programmes de péréquation pour aider les entités qui connaissent une situation un peu plus difficile, comme c'est le cas présentement au Canada central. J'insiste là-dessus. Il s'agit d'un problème québécois, mais aussi de plus en plus ontarien. Cela soulève des questions relativement à la péréquation, qui devient un peu un jeu à somme nulle entre le Québec et l'Ontario et, bien sûr, certaines provinces de l'Est également.

M. Guy Caron: On considère souvent la question de la péréquation en fonction des dépenses d'une province, mais, en définitive, elle est beaucoup plus liée à la question des revenus et, particulièrement, à ceux qui peuvent être obtenus de la part des provinces par l'investissement et par la croissance économique.

M. Marcelin Joanis: Les paiements de péréquation sont exclusivement déterminés par les différences entre les capacités fiscales des provinces et non par les choix qui sont faits. C'est la raison pour laquelle j'insiste à nouveau sur l'importance des programmes de péréquation qui font correctement le travail. Je pense qu'il y a lieu de croire que le programme de péréquation actuel au Canada est fortement perfectible. Il a un certain nombre de problèmes qui restreignent sa capacité de redistribution. Je pense aux plafonds, par exemple, qui sont actuellement imposés au programme.

Dans le contexte d'une fédération qui fonctionne bien, je pense qu'il faudrait faire une réflexion sur le caractère approprié ou non relatif au fait que le gouvernement fédéral tente de s'isoler au maximum des pressions associées aux fluctuations de la péréquation.

• (1730)

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Messieurs Joanis et Caron, je vous remercie.

[Traduction]

Monsieur Keddy, vous disposez de sept minutes.

M. Gerald Keddy: Je souhaite la bienvenue à tous nos témoins.

Monsieur Joanis, vous avez indiqué plus tôt que les infrastructures contribuaient à assurer la prospérité des villes et des villages. Je pense que la plupart d'entre nous sommes d'accord avec vous. Vous avez ajouté qu'il ne s'agissait pas uniquement des infrastructures de transport, mais aussi d'autres types d'infrastructures, comme les infrastructures de loisir, et que les gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que les administrations municipales devaient établir des priorités. J'en conviens.

Je me demandais si vous aviez établi des modèles relativement à des projets d'infrastructures de loisir. Ce que j'ai remarqué notamment dans les régions rurales du Canada, c'est qu'il n'y a pas suffisamment de loisirs pour attirer les jeunes professionnels — les médecins, les avocats, les ingénieurs — qui décideront d'aller ailleurs si vous ne pouvez pas leur offrir ce dont ils ont besoin. Avez-vous fait une telle modélisation et avez-vous quelque chose à ajouter à cela?

[Français]

M. Marcelin Joanis: Je n'ai pas de modélisation sur cet aspect en particulier, mais vous avez raison de le mentionner. Il faut tenir compte des infrastructures ou les considérer dans un sens large. Cela implique ce qu'on peut appeler les commodités, qui sont essentielles pour les municipalités, en particulier.

Encore une fois, il serait important d'établir les priorités relativement aux projets, et ce, en accordant un sens large au concept d'infrastructure.

[Traduction]

M. Gerald Keddy: Madame Cobden, du Forum canadien du climat, vous avez indiqué qu'il fallait encourager la résilience climatique et décourager toute construction dans les zones propices aux inondations. Pour être honnête, je croyais qu'il était illégal au Canada, dans la plupart des municipalités, de construire sur des plaines inondables. Je comprends que dans le Sud du Manitoba, la plupart des plaines peuvent être inondées et on va continuer d'y construire des immeubles, mais beaucoup de mesures d'atténuation ont déjà été prises.

Il y a toujours une vision à court terme, où il faut agir dans l'imédiat, mais il y a aussi une vision à long terme. Peut-être que M. Orb, de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, pourrait nous en parler également.

La vision à long terme, en Nouvelle-Écosse, c'est que le niveau de la mer monte — il n'y a pas de doute là-dessus —, mais nous nous retrouvons confrontée à un double problème, en raison de l'affaissement des terres dans la région. Le niveau des terres baisse par rapport à la mer. Par conséquent, dans quelle mesure cela relève-t-il de la responsabilité d'un ordre de gouvernement?

Je vais revenir à la planification à long terme. Est-ce le mandat du gouvernement fédéral de trouver des fonds, chaque fois, pour les secours en cas de catastrophe quand tout indique que nous aurons un problème avec les propriétés au bord de la mer dans le Canada atlantique, par exemple?

Je suis certain que M. Brison serait curieux d'entendre la réponse.

Mme Catherine Cobden: Votre question contient beaucoup d'éléments. Je vais répondre à la première partie et peut-être que M. Orb aura quelque chose à ajouter.

Le Forum canadien du climat est d'avis qu'il faut établir des partenariats et tirer profit des multiples compétences qu'offrent ces partenariats. Ce n'est pas au gouvernement d'assumer tout le fardeau. Évidemment, nous préférons éviter ces catastrophes imminentes plutôt que d'avoir ces programmes d'aide, parce qu'elles causent beaucoup de tort à l'économie et aux personnes qui vivent dans ces collectivités.

Par exemple, pour ce qui est de la résilience, je sais que la construction d'immeubles sur des plaines inondables peut paraître inacceptable, mais on pourrait certainement améliorer les choses grâce à une meilleure conception, entre autres. Pour ceux qui sont dans le Sud du Manitoba et qui n'ont pas le choix, les municipalités pourraient exiger d'installer des clapets anti-retour ou de ne pas installer le système d'énergie dans le sous-sol d'un grand immeuble en modifiant légèrement les choses.

Je ne crois pas qu'il faille prendre des mesures entièrement punitives. Toutefois, c'est un peu l'idée. Nous devons nous adapter à ces changements, et nous devons rassembler de multiples disciplines.

• (1735)

M. Gerald Keddy: À ce sujet, monsieur Orb, je vais maintenant vous poser une question.

Vous recommandez, entre autres, que le taux admissible pour les entrepreneurs privés concernant les secours en cas de catastrophe soit celui en vigueur. Je crois que nous le comprenons et que c'est normal. En même temps, vous voulez que le gravier utilisé — j'imagine qu'il est fourni par la municipalité — soit considéré comme une dépense remboursable. Encore une fois, dans la même logique, quelle part de responsabilité doit revenir à un partenariat public-privé en quelque sorte pour déterminer comment nous organisons les secours en cas de catastrophe, de sorte qu'effectivement, le gouvernement fédéral a une énorme responsabilité et nous sommes les chefs de file à cet égard, mais que nous avons aussi l'appui provincial et municipal, que tout le monde participe et donc, parce qu'ils ont des intérêts en jeu, nous avons des lois plus rigoureuses et réalistes qui définissent nos méthodes de construction?

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Monsieur Orb, vous disposez d'une minute pour répondre à la question.

M. Ray Orb: Merci, monsieur le président. Il est peut-être difficile de répondre à la question en une minute.

Au fond, je peux vous dire que dans leur règlement de zonage, la plupart des municipalités rurales essaient de s'assurer que les gens ne construisent pas dans des zones inondables. Le problème, c'est que les choses changent constamment. Comme vous le savez, une année, la situation semble pire que celle d'une autre année.

Nous examinons les lignes directrices sur les AAFC, les accords entre la province et le gouvernement fédéral. Pour faire notre travail dans les municipalités... Vous avez parlé du gravier. On réaliserait des économies si les municipalités avaient une compensation. Je crois que c'est pas mal moins cher, peut-être de 35 à 40 % moins cher environ, si les municipalités fournissent cela elles-mêmes plutôt que d'embaucher un entrepreneur. La plupart des municipalités — les zones rurales, je devrais dire — ont leur propre gravier, et c'est une économie.

Nous souhaitons collaborer avec le gouvernement fédéral en ce qui concerne le programme d'atténuation des catastrophes. Nous collaborons également avec la FCM, la Fédération canadienne des municipalités, pour essayer de concevoir le programme, de sorte

que nous puissions éviter les inondations. Dans certains cas, il vaut mieux concevoir des chenaux, par exemple, plutôt que de faire des réparations après les inondations.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci, monsieur Orb. Merci, monsieur Keddy.

C'est maintenant au tour de M. Brison, qui dispose de sept minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

L'hon. Scott Brison: Madame Cobden, les provinces et les municipalités ont-elles les données sur les changements climatiques leur permettant d'évaluer les besoins en matière d'infrastructure publique et d'en concevoir qui résistent à des phénomènes météorologiques extrêmes? Avons-nous suffisamment de données maintenant?

Mme Catherine Cobden: C'est une échelle des besoins qui change. Je dirais que les besoins sont maintenant beaucoup plus importants que nous le pensions. Je crois qu'il nous faut continuer à nous adapter en essayant de déterminer comment nous pouvons nous assurer que nous avons — honnêtement, nous en avons tous besoin à mon avis — tout ce qu'il faut pour prendre les bonnes décisions. Nous avons besoin des outils qu'il faut pour prendre des décisions et, franchement, il faut que le milieu scientifique réponde aux bonnes questions. Il y a donc une dualité.

L'hon. Scott Brison: Au sujet des données et des renseignements scientifiques, une série de données et de renseignements scientifiques sur les changements climatiques, le gouvernement fédéral a-t-il un rôle déterminant à cet égard en tant que dirigeant national?

Mme Catherine Cobden: Oui, je crois que dans le programme actuel, on l'a reconnu. Le fait est que la demande est tellement forte que, comme je vous l'ai dit dans mon exposé, nous avons déjà adhéré au programme. Il échelonne sur cinq ans et après trois ans, et il n'accepte déjà plus de nouvelles demandes.

L'hon. Scott Brison: Le financement des trois conseils par le gouvernement fédéral ne suit pas l'inflation. En fait, en tenant compte de l'inflation, le financement du CRSNG a diminué de 6,4 %. Quelles sont les répercussions de telles compressions sur la recherche sur le climat à une époque où l'on reconnaît qu'il nous faut plus de données?

Mme Catherine Cobden: Je ne suis vraiment pas en mesure de vous parler des répercussions qu'ont eues les compressions sur le CRSNG. Je ne peux même pas parler du niveau des compressions. Ce que je peux dire, c'est que non seulement nous avons besoin de bonnes données scientifiques, et il y a certainement un bon noyau, mais nous pourrions certainement faire mieux, et en faire davantage. Le problème est d'une ampleur considérable, et je crois que nous constatons que le coût est élevé.

De plus, il nous faut être en mesure d'utiliser les données intelligemment. C'est ce à quoi nous faisons référence lorsque nous parlons de synthétiser l'information et de tenir compte des données scientifiques lorsqu'il faut prendre des décisions. Je ne sais pas ce que vous en pensez, mais la dernière fois que j'ai consulté un rapport scientifique de l'un de nos chercheurs, il était difficile de comprendre quels sont les bons mécanismes d'intervention. Il faut que quelqu'un l'explique. C'est là que nous intervenons et c'est pourquoi nous offrons notre appui à cet égard.

• (1740)

L'hon. Scott Brison: Vous fournissez les données aux politiciens.

Mme Catherine Cobden: Non, nous les fournissons à tous les Canadiens, pas seulement aux politiciens.

L'hon. Scott Brison: Je le sais.

Monsieur McKenna, l'administration Obama a augmenté sensiblement la promotion du tourisme international depuis la crise financière. Au cours de la même période, nous avons réduit notre promotion du tourisme. Je sais que vous faites une proposition précise, mais est-ce que l'augmentation des mesures prises par le gouvernement américain pour présenter les États-Unis comme une destination touristique a joué un rôle concernant l'industrie canadienne.

M. David McKenna: Je dirais que oui, en quelque sorte. Les Américains ont beaucoup investi et ils ont un mécanisme automatique lié à leurs visas qui leur permet de financer le programme. La marque États-Unis est très forte et suscite beaucoup d'attention dans le monde, mais comme je l'ai dit dans mon exposé, la chute de la force du dollar américain a permis à un plus grand nombre de personnes d'y aller et... Ce que nous constatons, c'est que maintenant, pour beaucoup d'étrangers qui visitent l'Amérique du Nord, les frontières sont un peu floues, et actuellement, les Chinois prennent des vacances dans deux nations différentes. Ils explorent l'ensemble de l'Amérique du Nord.

L'hon. Scott Brison: Dans la circonscription que je représente, les compressions à Parcs Canada et la réduction des heures, par exemple, au lieu historique national du Canada de Grand-Pré, un site du patrimoine mondial de l'UNESCO situé à Grand-Pré, en Nouvelle Écosse, ont eu des répercussions négatives sur le tourisme. Est-ce que les compressions à Parcs Canada ont des répercussions sur le tourisme dans les régions adjacentes aux parcs nationaux?

M. David McKenna: Oui. Comme vous l'avez constaté, les compressions ont été ressenties partout au pays, et c'est certainement le cas ici dans le centre de l'Ontario, le long des voies navigables où Parcs Canada a dû faire des compressions, et dans l'Ouest. Nous constatons maintenant, avec l'augmentation des visites, que les revenus d'exploitation de Parcs Canada ont augmenté grâce à la hausse des entrées, et l'agence a été en mesure de rétablir certains des services. Je dirais qu'à Banff et à Jasper, nous avons été très chanceux cette année, après l'année précédente qui a été médiocre en raison des inondations, et la saison d'activité de nos parcs est revenue à une situation plus normale.

L'hon. Scott Brison: Les exigences relatives aux visas imposées au Mexique par le gouvernement ont-elles eu des répercussions? En quoi cela a-t-il eu des effets sur le tourisme?

M. David McKenna: Bien que nous comprenons pourquoi elles étaient nécessaires, les exigences relatives aux visas imposées au Mexique ont eu un effet dévastateur. Depuis un certain nombre d'années, nous investissons tous beaucoup dans le marché mexicain, qui augmentait dans les deux chiffres chaque année. C'est un volet en reconstruction, mais d'autres mesures doivent absolument être prises pour que nous puissions rétablir la situation.

L'hon. Scott Brison: Qu'en est-il des taxes et des frais connexes pour les vols en provenance du Canada? Nous croyons comprendre que ce que nous payons pour notre sécurité au Canada, et la facture que doivent payer les utilisateurs, ont des effets néfastes sur le tourisme. Pourriez-vous nous donner quelques détails là-dessus?

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Vous devrez nous donner une réponse brève, monsieur McKenna. Le temps est presque écoulé.

M. David McKenna: Oui.

Je n'ai pas l'information précise. Nous pourrions vous la fournir plus tard. C'est l'une des destinations les plus chères dans le monde

en raison des taxes sur les carburants, des taxes ajoutées aux tarifs aériens, et en grande partie, des coûts d'exploitation aux aéroports. Nous devons faire quelque chose à cet égard.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci, messieurs McKenna et Brison.

Monsieur Allen, vous disposez de sept minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Mike Allen: Je remercie nos témoins de leur présence.

J'aimerais tout d'abord poser une question à M. Joanis. J'ai une petite question qui est liée à celle que M. Keddy a posée il y a un instant.

Je ne veux pas parler pour vous, mais je pense que vous avez dit entre autres qu'on devrait accorder la priorité aux projets d'infrastructure en fonction de l'aspect économique. Comme M. Keddy l'a signalé à juste titre, il y a un aspect intangible, c'est-à-dire que si une collectivité n'a pas d'installations, on ne peut pas attirer de jeunes familles et les entreprises qui attireront les gens.

Votre modèle comprend-il d'autres aspects pour faire en sorte qu'il y a un équilibre. C'est seulement l'aspect économique.

• (1745)

[Français]

M. Marcelin Joanis: Il y a une réponse brève à votre question.

Une bonne analyse coûts-avantages économiques va au-delà de l'aspect économique ou financier au sens où on l'entend généralement. Elle tient compte à la fois des facteurs tangibles et intangibles. Il est difficile de quantifier ces choses, mais il est possible de le faire. Il y a des méthodes qui existent.

Selon moi, un projet dont les avantages dépassent les coûts peut comporter un aspect intangible important, dans la mesure où l'on peut analyser ou quantifier cet aspect.

[Traduction]

M. Mike Allen: Merci beaucoup.

Madame Cobden, concernant les assurances, vous avez dit que les coûts se sont élevés à 3,2 milliards de dollars. La rivière Saint-Jean traverse une bonne partie de ma circonscription. Certaines de nos collectivités vivant le long de la rivière ont vécu un certain nombre d'inondations et de situations très traumatisantes, qu'il s'agisse de dommages causés par les glaces, ou d'autres types de situations.

Cela étant dit, monsieur Orb, à votre avis, et je suis plutôt d'accord avec vous, il y a les 200 millions de dollars alloués pour l'atténuation des catastrophes, mais une fois que le montant est réparti dans les provinces, ce montant n'est pas suffisant pour tous les projets. Vous avez affirmé entre autres que l'argent devrait servir à la recherche, par exemple. Pouvez-vous nous parler de la situation de la cartographie des plaines inondables du Canada? Ma question s'adresse aux représentants du Forum canadien du climat également.

Mme Catherine Cobden: Dawn, avez-vous quelque chose à...?

Voilà ce que c'est que d'être nouvelle au Forum canadien du climat...

M. Mike Allen: En attendant, monsieur Orb, pouvez-vous nous dire quelle est la situation de la cartographie des plaines inondables dans votre province?

M. Ray Orb: En toute honnêteté, je ne pourrais pas vous répondre. Je crois que nous devons vérifier. Je pense que nous demandons de procéder projet par projet.

M. Mike Allen: D'accord.

Mme Catherine Cobden: Mon spécialiste me dit qu'elle n'est pas à jour, monsieur Allen.

M. Mike Allen: Nous devrions nous pencher là-dessus et fournir les fonds qui permettraient de faire cela, car nous pourrions ainsi éviter bien des problèmes sur le plan de l'atténuation des catastrophes.

Mme Catherine Cobden: C'est le type de choses qu'il faut déterminer, n'est-ce pas? Dans quoi pouvons-nous investir pour que nous puissions nous adapter? Voilà la question; l'adaptation est une partie essentielle.

M. Mike Allen: Maintenant, il y a eu un élargissement quant au programme d'infrastructure, à la taxe sur l'essence et à d'autres programmes pour les projets d'atténuation des catastrophes.

Monsieur Orb, concernant votre organisme, avez-vous une estimation du montant que vous devrez consacrer à l'atténuation des catastrophes au cours des 5 ou 10 années à venir?

M. Ray Orb: Nous n'avons fait aucune estimation en ce sens, et je crois que c'est parce que les choses changent constamment. En toute honnêteté, je suis certain que nous pourrions utiliser la totalité des 200 millions de dollars en Saskatchewan, mais nous savons que cela ne se réalisera pas. Je dirais que les provinces des Prairies auraient besoin d'une bonne partie de cet argent.

M. Mike Allen: Moi aussi, je pense que je pourrais dépenser environ 15 ou 20 millions de dollars dans ma circonscription demain si je devais le faire.

Monsieur McKenna, j'aimerais discuter des contributions dont vous parlez concernant le tourisme. S'agit-il seulement de contribution financière, ou cela inclut-il des contributions en nature de l'industrie également?

M. David McKenna: Dans la proposition, nous parlons de contribution financière. Nous proposons qu'elle passe par la CCT, ce qui est un processus permanent pour nous, et ce serait l'industrie et certains des organismes d'aide, comme les OMD et les OMP.

M. Mike Allen: D'accord.

Parmi les données que vous fournissez, vous dites que l'investissement contribuera à la création d'environ 5 000 emplois. Quel sera le pourcentage d'emplois à temps plein et à temps partiel?

M. David McKenna: Je n'ai pas l'information.

M. Mike Allen: Pourriez-vous la fournir au comité?

M. David McKenna: Oui, certainement.

M. Mike Allen: J'en serais bien heureux.

Concernant les revenus supplémentaires de 1,4 milliard de dollars, comment est-on arrivé à cette somme? S'agit-il simplement du nombre de visiteurs additionnels multiplié par les 1 500 à 1 600 \$ en dépenses additionnelles de leur part?

• (1750)

M. David McKenna: Oui, c'est cela.

M. Mike Allen: D'accord. Merci.

M. David McKenna: Je vérifie mes sources.

M. Mike Allen: C'est toujours une bonne chose. Cela ne me pose aucun problème.

M. David McKenna: J'ai déjà été échaudé lors d'une réunion de conseil, alors...

Des voix: Oh, oh!

M. Mike Allen: En rétrospective, je représente une circonscription située à la frontière du Maine aux États-Unis et un grand nombre de personnes traversent la frontière de part et d'autre, et beaucoup de choses se passent même durant les déplacements quotidiens, simplement en fonction du taux de change. Voici ce que j'aimerais comprendre. Compte tenu de ce qui s'est passé au cours des 15 dernières années environ — le taux de change était bas, et ensuite haut, et maintenant il est encore bas —, quelles sont les conséquences si le dollar se situe entre 85 ¢ à 90 ¢ pendant une longue période, à votre avis?

M. David McKenna: Cela aurait une véritable incidence sur les décisions prises aux États-Unis. Particulièrement, la plupart des gens planifient eux-mêmes leurs voyages maintenant, surtout en Amérique du Nord, et ils font leurs réservations en ligne. Ils verraient la conversion du dollar canadien en dollar américain, peu importe la source qu'ils utilisent, de sorte qu'ils verraient automatiquement la réduction d'environ 20 % de ce que coûterait normalement un séjour hôtelier ou le transport aérien.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci beaucoup, monsieur Allen.

C'est maintenant au tour de M. Rankin.

M. Murray Rankin: J'aimerais remercier tous les témoins.

Monsieur McKenna, de l'Association de l'industrie touristique du Canada, étant donné que je suis député de Victoria, vous ne serez pas surpris que je vous pose mes premières questions. Vous avez souligné, à juste titre, qu'il y a 933 entreprises touristiques dans ma circonscription, ce qui représente 9 215 emplois directs, et je présume qu'il y a encore plus d'emplois connexes.

Tout d'abord, j'aimerais féliciter votre organisme pour la promotion, ou du moins le transfert, de M. Goldstein au poste de PDG de la Commission canadienne du tourisme. Je crois que c'est à l'honneur de votre organisme et, évidemment, de ses compétences. Il a comparu devant notre comité à de nombreuses reprises.

J'aimerais d'abord parler de l'initiative Accueillir l'Amérique, qui est très importante dans notre partie du monde, car manifestement, un très grand nombre de nos touristes viennent habituellement de l'État de Washington, de l'Oregon et de la Californie. Pourtant, le gouvernement canadien a jugé qu'il n'était pas nécessaire de financer cette initiative et a laissé les provinces et d'autres organismes, plutôt que la CCT, fournir le financement nécessaire. Selon le contenu de votre témoignage, y a-t-il des changements à l'horizon?

M. David McKenna: Oui. Je crois que l'économie de marché provoquera un changement et qu'on appuiera beaucoup plus les efforts de commercialisation en vue de récupérer le marché américain. Je crois que la mentalité actuelle de la CCT changera également en profondeur sous la nouvelle direction de David.

M. Murray Rankin: J'aimerais parler un peu plus de votre dépliant sur le programme Accueillir l'Amérique, et de la nécessité de ce nouveau programme ciblé et coordonné qui s'échelonne sur une période de trois ans, et qui représente un investissement conjoint. Je crois que vous proposez un programme parrainé par le gouvernement jumelé à une somme équivalente versée par l'industrie, un partage moitié-moitié, pour un total de 35 millions de dollars sur trois ans. Vous êtes ici pour demander au Comité des finances de recommander cette initiative dans le budget. Est-ce exact?

M. David McKenna: C'est presque exact, sauf que l'industrie et nos associations de marketing seraient peut-être en mesure de fournir 2 \$ pour chaque dollar investi par le gouvernement fédéral.

M. Murray Rankin: Je vois. Eh bien, c'est encourageant.

J'étais vraiment déçu d'apprendre qu'en 2013, le taux de croissance des arrivées internationales était de 5 % à l'échelle mondiale, mais de seulement 1,5 % au Canada. Vous suggérez plusieurs interventions à cet égard. Pour faire suite à un commentaire de M. Brisson, l'un des problèmes est manifestement l'état de nos aéroports et les dépenses liées à nos aéroports.

Dans ma partie du monde, il est beaucoup moins dispendieux de se rendre aux aéroports au sud de la frontière pour prendre l'avion pour quitter le continent et y revenir que de passer par nos aéroports canadiens. Nos prix sont tout simplement trop élevés pour que nous soyons concurrentiels.

Les gens vous parlent-ils de cet enjeu?

M. David McKenna: C'est l'enjeu principal dont nous parlons en ce qui concerne l'accès international. Une fois que l'économie de marché révélera que les clients et la confiance sont de retour, nous devons avoir des portes et des corridors accessibles, et honnêtement, nos portes et corridors sont plus dispendieux que ceux vers l'Europe ou les États-Unis, ou vers certains des pays BRIC, comme nous le disions plus tôt.

M. Murray Rankin: D'accord. De plus, vous soulignez à quel point le marché américain a toujours été dynamique et vous mentionnez que l'économie se rétablit dans ce pays. En effet, depuis 2001, on a constaté une augmentation de 100 % dans les passeports et il n'y a aucune exigence liée aux visas. C'est manifestement là qu'il faut investir.

L'un des facteurs que vous n'avez pas mentionnés, et je pense que j'ai déjà entendu M. Goldstein en parler lorsqu'il comparait les visiteurs étrangers au Canada aux visiteurs Américains au Canada, c'est le simple fait que ces derniers reviennent beaucoup plus souvent. Pour utiliser votre exemple précédent, un Chinois peut venir au Canada une fois dans sa vie, et c'est tout, alors qu'une famille américaine peut visiter le Canada à de nombreuses reprises. Il s'agit sûrement d'un effet multiplicateur, et c'est donc une raison évidente d'investir dans la promotion du tourisme américain.

• (1755)

M. David McKenna: Vous avez absolument raison. Les voyageurs d'outre-mer ont tendance à rester plus longtemps dans notre pays que les voyageurs américains, mais les voyageurs américains reviennent nous visiter. Non seulement nous visitent-ils à de nombreuses reprises, et je peux l'affirmer par expérience directe, mais ils encouragent également leurs amis et leur famille à visiter le Canada et à se rendre au Cap-Breton, à l'Île-du-Prince-Édouard ou ailleurs.

M. Murray Rankin: C'est précisément cela.

J'aimerais maintenant m'adresser à Mme Cobden de Canadian Climate Forum. Je vous remercie de votre excellent exposé.

Vous avez formulé plusieurs recommandations pour l'avenir et vous avez parlé de la nécessité de nous adapter au changement climatique. À votre avis, dans quelle mesure le Canada est-il prêt à affronter un changement climatique?

Mme Catherine Cobden: Je dirais que partout au pays, on se penche sérieusement sur la question dans les milieux universitaires, comme vous pouvez l'imaginer; le programme de recherche sur le changement climatique et l'atmosphère facilite une partie de cet engagement, mais je crois que lorsque nous examinons les tendances et les changements depuis l'annonce de ce programme, en 2011, nous pouvons constater que des événements climatiques plutôt extrêmes se produisent continuellement. Je crois que nous devrions probablement nous arrêter et nous demander si nous devons en faire davantage pour pouvoir répondre aux bonnes questions.

M. Murray Rankin: Lorsque j'étais à Edmonton, j'ai entendu le maire de la ville, M. Iveson, donner un exemple similaire, je pense, à ce que vous avez dit, et il s'agit d'un exemple inconnu d'un grand nombre de Canadiens. Il a dit que les orages venus des Rocheuses qui éclatent au-dessus d'Edmonton sont beaucoup plus intenses ces dernières années, et que la ville envisage maintenant de construire des égouts pluviaux beaucoup plus étendus en raison du changement climatique. C'est donc un exemple. Il tente d'obtenir des millions de dollars en financement du gouvernement fédéral, par exemple, pour ce type de projet. C'est le genre de choses que les gens ne savent pas lorsqu'ils pensent au changement climatique. Vous avez mentionné, évidemment, les côtes et tous les autres éléments liés aux tempêtes, mais il s'agit vraiment d'un problème insidieux.

Les données que vous nous avez transmises m'ont surpris. Je veux m'assurer que j'ai bien compris les données sur les pertes liées aux assurances. Vous avez parlé de 3,2 milliards de dollars. Était-ce en 2012?

Mme Catherine Cobden: C'était en 2013.

M. Murray Rankin: C'était en 2013.

Mme Catherine Cobden: En fait, vous trouverez les détails de cette référence du Bureau d'assurance du Canada dans notre mémoire.

M. Murray Rankin: D'accord, mais c'est trois fois le montant d'il y a trois ans.

Mme Catherine Cobden: C'est exact.

M. Murray Rankin: C'est ahurissant.

Mme Catherine Cobden: Je ne crois pas que nous sommes en mesure de prévoir ce que mère nature nous réserve.

M. Murray Rankin: Vous dites que les coûts liés aux inondations de Calgary s'élèvent à 5 milliards de dollars, et les Prairies... Il me semble donc que ces coûts sont infiniment plus élevés que ce que vous avez laissé entendre, puisque vous dites qu'en un an, les pertes liées aux assurances s'élevaient à 3,2 milliards de dollars et que la même année, il y avait des pertes de l'ordre de 5 milliards de dollars pour Calgary.

Mme Catherine Cobden: En fait, c'était l'année suivante.

M. Murray Rankin: C'était l'année suivante.

Mme Catherine Cobden: Nous tentions de dire qu'il s'agissait des estimations pour 2013.

M. Murray Rankin: C'est en croissance. Je comprends. Merci.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci, madame Cobden.

La parole est maintenant à M. Van Kesteren. Il a sept minutes.

M. Dave Van Kesteren: J'ai sept minutes?

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Nous avons pris cette décision plus tôt. Je voulais en reparler avec les membres du comité. Étant donné le nombre d'intervenants qu'il nous reste, nous terminerons à 18 h 30. Si les membres du comité sont d'accord — le dernier député aura peut-être un peu moins de temps —, c'est-à-dire si nous nous entendons sur sept minutes, c'est ce que nous ferons.

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

J'aimerais remercier tous les témoins d'être ici.

Monsieur McKenna, j'ai reçu vos gens et nous avons eu une excellente discussion. Je leur ai parlé de la circonscription de Chatham-Kent—Essex. En passant, je vous remercie. Avec 351 entreprises touristiques, et 5 125... C'est assez important.

Je dois vous parler un peu de Chatham-Kent—Essex. Au cas où vous n'auriez jamais visité cette partie du monde — et M. Shipley en témoignera —, c'est la meilleure région agricole, à l'exception peut-être de sa circonscription, mais j'en doute. De toute façon, au départ, nous n'avons pas beaucoup à offrir dans le domaine du tourisme, mais une fois sur place, on commence à se rendre compte que c'est un endroit formidable.

Je dois vous dire que lorsque j'étais enfant, nous avions le parc Rondeau. Il existe toujours. Les enfants préféraient le parc Rondeau à n'importe quel autre endroit. On pouvait se baigner — je crois qu'il y avait quatre plages —, monter à cheval, tirer à l'arc, et faire de la bicyclette. Les activités étaient innombrables. L'endroit était toujours bondé. Je me souviens de m'y être rendu lorsque je participais à un camp. Je crois que j'étais en 8^e année. Les Américains y venaient en grand nombre dans leur caravane motorisée.

Un jour, on a décidé que le parc ne devrait pas être ouvert aux gens; quelqu'un a décidé que nous devrions le réserver pour les animaux. On a déplacé les pistes cyclables, le tir à l'arc, les promenades à cheval, et on a fermé une grande partie du parc propice au camping et à la baignade, et on a cessé d'entretenir certaines autres parties du parc. Vous savez quoi? Les Américains ont cessé de venir.

J'aimerais donc vous dire, monsieur, que vous pouvez faire de la publicité jusqu'à la fin des temps, mais ils ne reviendront pas, car il n'y a plus rien pour s'amuser là-bas.

Je ne sais pas si notre situation est unique, et je ne critique même pas cette décision. Quelqu'un l'a prise, et si les gens décident que c'est ce qu'ils veulent faire, d'accord, mais cela a détruit notre industrie touristique. En fait, ce n'est pas la seule chose qui a été détruite. Si vous connaissez le principe de la main invisible — et M. Joanis le connaît, car il est économiste —, vous constaterez comment une chose mène à la suivante, et comment nos collectivité ont été touchées par...

Nous avons les meilleures eaux. Nous ne sommes pas dans le bassin de l'Ouest; nous sommes plus loin. Nos eaux sont beaucoup plus chaudes que dans d'autres régions. Elles sont propres. Tout va bien, et il s'agit seulement d'une région.

Je n'ai pas encore parlé de la navigation, et je ne veux pas prendre tout mon temps, mais c'est un autre problème. Cet endroit était autrefois fréquenté par de nombreux bateaux, et on a décidé de

les éliminer. On a enlevé les quais du lac, et des algues ont poussé dans la baie, et on ne peut plus faire de bateau dans ce coin.

Il nous reste une intéressante rivière appelée The Thames en anglais, car les Anglais nomment toujours les choses d'après l'endroit d'où ils viennent. En français, on l'appelle La Tranche, et c'est probablement pour une bonne raison, car c'est un peu une tranchée. Les Américains — nous sommes situés près de Détroit — venaient autrefois au lac Sainte-Claire, et ils naviguaient le long de cette petite rivière, et elle était très pittoresque. Elle l'est toujours, et elle est encore très belle. Nous avions des quais dans la ville de Chatham — je crois que nous en avions environ 200 — et à un certain moment, cet endroit était comme le parc Rondeau. Il était bondé. Ensuite, on a décidé que personne ne devrait aller plus vite que 5 kilomètres à l'heure. Il y a environ 40 kilomètres jusqu'à l'embouchure, et si vous faites le calcul, vous pouvez déterminer combien de temps il faut pour s'y rendre. C'est agréable pendant un certain temps, mais après environ une demi-heure, vous avez vu assez d'arbres, de buissons, etc. Cette industrie a également été détruite.

Je vous félicite, et je vous demande ce que nous devrions faire dans la belle circonscription de Chatham-Kent—Essex pour ressusciter notre industrie touristique si nous l'avons détruite. Comment pouvons-nous la récupérer? Quelles sont vos suggestions?

● (1800)

M. David McKenna: Je crois que vous devez devenir une économie de consommation, donc une économie fondée sur le service à la clientèle. Il me semble que certaines des décisions...

M. Dave Van Kesteren: Les Américains ne veulent pas faire cela. Ils veulent camper.

M. David McKenna: Eh bien, si vous leur avez enlevé toutes les occasions de le faire, vous avez donc éliminé votre capacité de fournir ce service.

Je crois que chaque municipalité devra examiner la question, et accepter ou refuser cette démarche.

Je travaille comme consultant avec les petites villes, et leurs représentants me disent qu'ils veulent participer à l'industrie du tourisme. Je leur dis que c'est formidable, mais qu'il faut ouvrir les cafés avant midi, que leurs hôtels doivent être ouverts à Noël, etc.

Je crois que c'est une question d'adaptation. Il ne suffit pas de construire l'infrastructure pour que les touristes arrivent, mais si on planifie les activités de façon stratégique, on attirera les gens — surtout dans votre région.

M. Dave Van Kesteren (Chatham-Kent—Essex, PCC): Merci.

Monsieur Joanis, plus tôt, nous avons discuté de la façon dont les choses et la société ont changé. Je cherchais un économiste, mais je ne pouvais pas en trouver un. Souvenez-vous de ce que Harry Truman a dit au sujet des économistes, mais nous ne le citerons pas maintenant.

J'aimerais vraiment obtenir votre avis sur ce sujet, car nous avons dépensé beaucoup moins dans l'infrastructure. N'est-il pas vrai que comme je l'ai dit à M. McKenna, les changements sociétaux se sont produits et les sommes qui étaient affectées dans ce domaine — et je crois qu'elles étaient de l'ordre de 5 ou 6 % dans les années 1960 — ont commencé à être affectées ailleurs? N'est-ce pas un fait, et ne payons-nous pas le prix de cette décision aujourd'hui? Je pense aux services de soins de santé et aux services que nous fournissons aujourd'hui et que nous n'offrions pas dans les années 1960. Nous avons pris à Pierre pour donner à Paul. N'est-ce pas l'une des raisons — et peut-être la raison principale — pour lesquelles nous avons perdu une grande partie des fonds relatifs à l'infrastructure?

• (1805)

[Français]

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Monsieur Joanis, vous n'avez qu'une minute pour répondre à la question.

M. Marcelin Joanis: Il y a plusieurs choses qui sont sous-jacentes à cette question.

Effectivement, on a observé une tendance à la baisse au chapitre des investissements dans les infrastructures non seulement au Canada, mais un peu partout dans le monde. Aujourd'hui, on fait le constat qu'il y a un manque à cet égard. On a trop laissé vieillir les infrastructures. C'est la raison pour laquelle le FMI rappelle un peu tout le monde à l'ordre en demandant qu'on recommence à investir dans les infrastructures.

Maintenant, il faut se demander d'où vient cette tendance à la baisse. Il faut savoir que la santé, l'éducation et les infrastructures ne sont pas financées de la même façon. Essentiellement, on finance les infrastructures par un endettement tandis que les dépenses en santé et en éducation sont prévues dans des budgets courants.

Je pense qu'il y aurait moyen d'accroître nos investissements dans les infrastructures sans nécessairement piger dans les fonds consacrés à la santé et à l'éducation. Selon moi, il est possible de faire les deux.

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Merci, monsieur Joanis.

[Traduction]

Merci, monsieur Van Kesteren.

La parole est maintenant à M. Adler. Il a sept minutes.

M. Mark Adler: J'aimerais remercier tous les témoins d'être ici aujourd'hui.

Étant donné que mon temps est limité, j'aimerais me concentrer sur M. McKenna. Monsieur McKenna, quelle est la valeur, en dollars, de l'industrie touristique pour l'économie canadienne?

M. David McKenna: Elle représente 84 milliards de dollars.

M. Mark Adler: Quel rang occupe-t-elle au sein des différentes industries?

M. David McKenna: Au Canada?

M. Mark Adler: Oui.

M. David McKenna: Elle occupe le quatrième rang au Canada, et je peux vous dire qu'elle occupe le troisième rang en Alberta.

M. Mark Adler: D'accord. Environ combien de personnes sont employées dans ce secteur?

M. David McKenna: Environ 600 000 personnes.

M. Mark Adler: Cela signifie que cette industrie occupe certainement l'un des dix premiers rangs en ce qui concerne l'emploi.

M. David McKenna: Oui. Nous sommes, et de loin, le plus grand employeur de jeunes au pays.

M. Mark Adler: Selon les données empiriques, quels sont les trois plus grands facteurs d'attraction touristique au pays?

M. David McKenna: Les données empiriques de...

M. Mark Adler: Où se rendent la plupart des touristes?

M. David McKenna: Je vais tenter de rester humble, car je pense que c'est dans les Rocheuses canadiennes. La plupart des clients avec lesquels nous travaillons à l'étranger nous disent qu'ils souhaitent visiter les Rocheuses canadiennes. Ils veulent voir aussi les chutes Niagara. Il est également intéressant de souligner que l'Île-du-Prince-Édouard suscite un grand intérêt.

M. Mark Adler: Et Toronto, j'en suis sûr, serait également...

M. David McKenna: Toronto... pour la plupart des gens, Toronto et...

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Belle tentative.

Des voix: Oh, oh!

Le vice-président (M. Nathan Cullen): Rob Ford a vraiment augmenté son pouvoir d'attraction.

M. David McKenna: Lorsque Rob Ford était actif, la ville a obtenu un pointage assez élevé.

M. Mark Adler: C'est justement cela. C'était l'un des points que j'allais soulever. Il représentait en quelque sorte une attraction pour les gens, n'est-ce pas?

M. David McKenna: Oui. Il a créé un intérêt, et il a piqué la curiosité de l'ensemble du Canada, car les gens voulaient en apprendre un peu plus au sujet de la ville.

M. Mark Adler: Oui, et maintenant, il se peut que la façon traditionnelle d'aborder ce domaine d'activité ne soit plus un bon modèle à l'avenir. Lorsque nous revenons à l'exemple de M. Van Kesteren sur Chatham et sur la façon dont on a en quelque sorte fermé l'industrie du tourisme là-bas, nous devons nous demander comment la ressusciter. Nous devons penser autrement. N'est-ce pas?

M. David McKenna: Nous devons effectivement sortir des sentiers battus. Or, la situation est bien différente de ce qu'elle était il y a tout juste 10 ans. Le processus d'achat n'est plus linéaire, comme à l'époque où les gens consultaient tout bonnement un prospectus avant d'acheter. Il s'agit maintenant d'un processus d'achat circulaire, où quelqu'un peut à tout moment saboter la vente ou s'interposer entre le vendeur et le client. Il s'agit vraiment d'un monde numérique et mobile. Il faut faire en sorte que notre contenu canadien soit diffusé et que nos histoires soient racontées.

M. Mark Adler: Diriez-vous que le Canada a profité des nouvelles façons de faire, où les clients peuvent consulter des sites Web et réserver rapidement un voyage, par opposition à la façon traditionnelle de passer par une agence de voyages ou de planifier soi-même le voyage à l'aide de cartes, par exemple?

M. David McKenna: C'est une excellente question. Je crois que oui puisque, comparativement à l'ancienne façon de faire, un plus grand nombre de personnes ont facilement accès à l'information sur le Canada.

J'ai une petite anecdote. Lorsque nous avons ouvert le marché de Taïwan comme destination touristique, Brewster s'était rendu sur place en compagnie de CP Air, CP Hotels et VIA Rail. C'est ainsi qu'il fallait s'y prendre pour ouvrir un nouveau marché. Dorénavant, les choses ne se passent vraiment plus de cette façon. Il suffit d'avoir des images convaincantes puis d'aider les gens à voyager avec la collaboration d'agents de voyages dans ces régions, de voyageurs et de ce que nous appelons des entrepreneurs touristiques de la région, ou encore avec l'aide de voyageurs ici même, au Canada. Le processus d'achat est désormais bien différent.

• (1810)

M. Mark Adler: Encore une fois, je me concentre sur Toronto parce que je viens de là. Prenons l'exemple de l'aéroport Pearson: dans quelle mesure l'institution arrive-t-elle à se mettre en valeur? L'aéroport joue un rôle dans l'industrie touristique. Plutôt que de se limiter à laisser les gens transiter, estimez-vous qu'il met convenablement en valeur Toronto, la région du Grand Toronto ou le sud de l'Ontario?

M. David McKenna: Je vais probablement avoir des ennuis pour vous dire cela, mais je suis d'avis que l'aéroport n'en fait pas assez. C'est mon sujet de prédilection à l'heure actuelle. Dans certaines de mes présentations sur le développement de produits aux quatre coins du pays, je demande: pourquoi ne pas afficher quelque chose sur notre pays à l'intention des gens qui arrivent de l'étranger, avant qu'ils ne passent la douane? Nous pourrions commencer à leur faire vivre l'expérience plutôt que les laisser se concentrer sur la douane, sur les bagages, et ainsi de suite.

Nous avons là une excellente occasion de faire beaucoup mieux.

M. Mark Adler: En effet.

À l'aéroport de Calgary, par exemple, le hall des arrivées présente des totems, des ours, une thématique de cow-boy, et ainsi de suite. Toronto n'a rien de tel qui mette en valeur l'essence même de la ville, n'est-ce pas? C'est dommage.

M. David McKenna: C'est quelque peu regrettable. Il y a quelques photos montrant des choses à faire dans les environs. J'ai fait un tour aujourd'hui. La ville de Calgary est connue... Nous avons effectivement beaucoup d'affiches du genre sur les carrousels à bagages, mais les bénévoles à chapeau blanc saluent tous les visiteurs. C'est ce qui touche les gens. Dans le hall des arrivées internationales de l'aéroport de Vancouver, les passagers traversent un couloir exceptionnellement long qui ressemble à une forêt pluviale. C'est absolument magnifique. Ce genre de choses fonctionnent bien.

M. Mark Adler: Il y a environ un an, *The Economist* a publié un reportage sur le pouvoir des diasporas. Le Canada est une terre d'immigration. Nous avons des citoyens originaires de partout dans le monde. À quel point est-il avantageux... ou plutôt, sommes-nous en train de manquer le bateau, nous qui devrions miser sur nos communautés de diaspora pour inciter les gens des différents pays à

venir visiter le Canada et leur famille, et à séjourner chez nous, puis à raconter ce qu'ils ont vécu aux gens de leur pays pour en encourager d'autres à venir au Canada?

M. David McKenna: Nous adorons collaborer avec les communautés d'immigrants. Ils sont si fiers d'être Canadiens. C'est fantastique parce qu'ils vont montrer à leurs parents et amis l'endroit où ils sont devenus Canadiens. C'est un aspect incroyablement émotif et puissant. Je pense donc qu'il existe de merveilleuses occasions de collaborer avec certaines associations communautaires semblables afin d'encourager ce genre de comportement.

M. Mark Adler: Allouons-nous beaucoup de ressources aux groupes ethnoculturels d'immigrants pour les inciter à parler du Canada aux habitants de leur pays d'origine? Il est vrai qu'ils sont très fiers d'être Canadiens.

Le président suppléant (M. Dave Van Kesteren): Monsieur McKenna, pardonnez-moi de vous interrompre, mais le temps de M. Adler est écoulé. C'est maintenant au tour de M. Shipley, qui voudra peut-être terminer cette question.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Je vais laisser Mark terminer ses questions.

M. Mark Adler: Bien.

Pourriez-vous nous parler un peu plus du travail que vous réalisez auprès des communautés d'immigrants?

M. David McKenna: Permettez-moi très brièvement de vous dire que dans l'Ouest, nous investissons actuellement beaucoup dans certains des marchés d'où les communautés d'immigrants sont originaires.

Parcs Canada est aussi en train de mettre en oeuvre des programmes extraordinaires. Le ministère essaie d'inciter les nouveaux Canadiens à faire du camping ou à vivre l'expérience des parcs nationaux. Nous sommes d'ailleurs en train de rénover la plateforme supérieure de la télécabine de Banff, un projet de 20 millions de dollars. Nous créons un pavillon canadien au sommet, où sera inscrit le nom de tout nouveau Canadien ayant obtenu sa citoyenneté dans le parc national, accompagné de son histoire et d'une boussole mondiale. Cet endroit leur sera consacré pour toujours.

M. Mark Adler: C'est merveilleux. Merci.

Le président suppléant (M. Dave Van Kesteren): Monsieur Shipley, n'avez-vous donc aucune question? Les membres du gouvernement ont environ six minutes aujourd'hui. Est-ce que quelqu'un d'autre veut utiliser ce temps?

Chers collègues, je pense que nous n'avons plus de questions.

Je vous remercie tous d'être venus. Vos témoignages ont été fort intéressants. Je suppose que c'est ce qui met fin à la séance. Merci.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 des communes.

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.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>