



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'industrie, des ressources naturelles, des sciences et de la technologie

INDU • NUMÉRO 062 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 15 novembre 2005

—
Président

M. Brent St. Denis

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

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

Comité permanent de l'industrie, des ressources naturelles, des sciences et de la technologie

Le mardi 15 novembre 2005

•(1000)

[Traduction]

Le président (M. Brent St. Denis (Algoma—Manitoulin—Kapusking, Lib.)): Je déclare ouverte cette séance du 15 novembre du Comité permanent de l'industrie, des ressources naturelles, des sciences et de la technologie.

Nous passerons la prochaine heure en compagnie de M. David Emerson, ministre de l'Industrie, qui il y a quelques semaines a offert d'assister à une réunion pour examiner le travail que lui et son ministère ont réalisé sur des stratégies dans certains secteurs, dont par exemple ceux de l'automobile et de l'aérospatiale, et je crois qu'il est aussi question ici de construction navale.

Vous avez tous reçu la lettre et un exemplaire du dossier de présentation. Nous accordons généralement aux ministres plus de latitude dans leur exposé, mais je suis persuadé qu'il saura néanmoins être bref. Nous tenterons d'entendre tout le monde si nous le pouvons. Nous n'avons qu'une heure.

Monsieur le ministre, merci de votre présence. Je vous invite à commencer quand vous le voudrez.

L'hon. David Emerson (ministre de l'Industrie): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis heureux d'être ici. Il est dommage que ce soit dans le contexte un peu partisan que nous connaissons ces jours-ci, mais nous avons du travail à faire, alors autant y aller tout de suite.

Je n'ai pas l'intention de passer les diapositives une par une. Je suppose que les gens ont le dossier. Il est assez volumineux.

J'ai pensé que je devrais commencer par expliquer la raison d'être des stratégies sectorielles et leur rôle dans l'ensemble des mesures économiques, qui sont essentiellement centrées sur la compétitivité. Je crois que vous m'avez déjà entendu dire que l'économie canadienne est petite, ouverte et dépend beaucoup du commerce. Notre avenir, notre bien-être économique, la force de nos programmes sociaux, les occasions d'emploi pour les jeunes et le climat des investissements sont autant d'éléments qui seront tributaires, au cours de notre évolution, non pas tant des prix des produits dont nous jouissons depuis quelques années que de la compétitivité de l'économie.

Je crois que vous m'avez également entendu dire que l'économie canadienne ne peut pas, ne devrait pas, n'ira pas se mesurer aux économies à faibles salaires dans le monde, et nous ne devons pas croire que la compétitivité économique est de quelque façon liée à la baisse des salaires et des avantages des travailleurs. Cela nous ramène donc à nous demander ce que sont les moteurs de la compétitivité du Canada.

Tel qu'indiqué dans la mise à jour économique, et comme le disent un bon nombre d'entre nous depuis un bon moment déjà, notre

compétitivité sera stimulée par la capacité de nos gens, nos ressources humaines, par notre aptitude à acquérir et à utiliser la technologie pour créer de la richesse, pour transformer l'industrie, pour transformer notre qualité de vie.

Notre compétitivité sera stimulée par nos systèmes de transport et de logistique. La Stratégie sur la porte d'entrée du Pacifique est un exemple parmi d'autres d'investissements en infrastructures, de modifications réglementaires et d'autres initiatives qui ensemble créent une approche intégrée afin d'assurer que les entreprises et les industries canadiennes font partie des chaînes d'approvisionnement mondiales. Si vous ne pouvez pas faire partie intégrante des chaînes d'approvisionnement mondiales dans l'économie d'aujourd'hui, à mon avis vous risquez sérieusement d'être économiquement marginalisé. On peut donc considérer le transport et la logistique comme un autre important pilier, tout comme la technologie, les compétences et les ressources humaines.

La connectivité est également essentielle au développement de notre compétitivité. Nous sommes dans une économie qui a été transformée de façon spectaculaire par l'avènement de l'économie de l'information. Si vous n'avez pas accès à l'économie de l'information, en général un accès à large bande, vous courez le risque d'être marginalisé dans l'économie d'aujourd'hui. Nous avons donc particulièrement mis l'accent sur cette réalité.

Enfin, je dirais que l'ensemble du domaine des relations internationales en matière de commerce et d'investissement a pris une importance cruciale. Évidemment, nous recherchons agressivement les occasions de libéralisation du commerce par l'entremise de l'OMC et par le biais d'ententes bilatérales avec d'autres pays.

Nous continuons de travailler à l'échelle nord-américaine afin de renforcer et de mieux intégrer l'économie nord-américaine car fondamentalement, la compétitivité des États-Unis, du Canada et du Mexique vont main dans la main, et c'est là une chose sur laquelle nous insistons beaucoup.

Tout cela, au niveau supérieur, indique ce que sont les principaux moteurs de la compétitivité. J'en ai sans doute oublié quelques-uns. Alors si ce sont là les moteurs principaux, il faut se demander pourquoi nous nous concentrons sur des secteurs.

•(1005)

Nous nous concentrons sur les secteurs parce que dans chaque cas que nous avons devant nous aujourd'hui, et dans un certain nombre de cas que nous n'avons pas aujourd'hui mais qui seront abordés lors d'une future réunion, quand on examine ces gros moteurs de la compétitivité économique au niveau sectoriel, on constate qu'il y a toutes sortes d'anomalies, de subtilités et de différences.

Si vous regardez, par exemple, l'aérospatiale et la défense et que vous examinez la question du commerce lié à l'aérospatiale et la défense, vous constaterez que nous avons de graves problèmes de protectionnisme aux États-Unis et les entreprises canadiennes ne peuvent soumissionner sur des contrats liés à la défense et à la sécurité à moins qu'elles respectent certaines dispositions hautement protectionnistes aux États-Unis.

Si vous prenez l'industrie de la construction navale, vous avez là une industrie hautement subventionnée dans bien des pays, et presque partout c'est un domaine où les gouvernements ont tendance à appliquer des politiques d'achat extrêmement protectionnistes.

Si vous regardez l'industrie automobile, vous observerez des problèmes particuliers qui méritent une attention spéciale sur le plan du commerce. Vous avez des problèmes liés à l'infrastructure et à la gestion des frontières, parce que dans l'industrie de l'automobile, comme dans d'autres industries, la chaîne d'approvisionnement juste à temps est absolument cruciale.

Dans chacune de ces industries vous avez des problèmes uniques qui doivent être examinés par secteur. Donc, notre stratégie sectorielle n'est rien de plus qu'un travail effectué en collaboration avec une industrie pour atteindre l'objectif fondamental de compétitivité mondiale pour l'économie et visant à répondre aux questions suivantes: Que faut-il dans cette industrie pour devenir concurrentiel dans le monde? Quels sont les obstacles à la compétitivité mondiale? Quelles changements le gouvernement doit-il apporter aux politiques? Quel est le travail des intervenants des universités, et dans bien des cas des divers ordres de gouvernement?

C'est ce que nous faisons. Vous pourriez littéralement prendre n'importe quel secteur au pays et refaire l'exercice, qui consiste à travailler avec ses intervenants et leur dire: « Qu'est-ce qu'il faudrait pour vous rendre concurrentiels dans le monde ou pour améliorer votre compétitivité mondiale dans cinq ans? Traçons le chemin à parcourir pour y arriver. Quels gestes faut-il poser pour y arriver? » Voilà ce que sont les stratégies sectorielles.

Il n'est pas question — mais alors pas du tout — pour le gouvernement de ne choisir que des gagnants ni de soutenir des secteurs aux prises avec un inévitable déclin. Il s'agit de travailler avec l'industrie à sa restructuration, à la transformation qui la rendra concurrentielle dans le monde.

Certains secteurs croîtront et auront tendance à prendre de l'expansion, alors que d'autres s'amenuiseront. Mais à mon avis, nous ne devrions pas tomber dans le piège que représentent les industries traditionnelles ou en déclin. Nous devrions nous concentrer dans tous les secteurs sur le créneau concurrentiel, sur ce que cette industrie doit faire, sur ce aspect qu'elle doit être pour devenir une gagnante dans le marché mondial.

Voilà ce qui en est. J'ai des documents sur les trois principaux secteurs dont nous avons parlé ici — l'auto et l'aérospatiale, la construction navale et le secteur de l'automobile — qui sont en cours de préparation pour présentation au cabinet dans les prochaines semaines. J'aimerais vraiment avoir l'opinion des membres du comité. S'il y a des choses que vous jugez très important d'inclure, j'aimerais les connaître afin d'en tenir compte.

À propos du segment sur les TIC que nous avons ici, ce n'est pas vraiment un segment de stratégie sectorielle, mais c'est le début d'un segment de stratégie sectorielle pour les TIC. Il contient un certain nombre d'éléments que nous croyons important de faire avancer rapidement, mais je recevrai le rapport du groupe d'examen des télécommunications dans les prochaines semaines, et dans ce

rapport, le concept de stratégie du secteur des TIC sera beaucoup plus élaboré. Parce que les TIC sont si habilitantes et touchent toutes les industries au pays, je voulais aller de l'avant avec ce dossier même si pour le moment on ne peut pas encore parler de stratégie sectorielle.

• (1010)

Sur ce, monsieur le président, je vais me taire et attendre vos questions et vos commentaires.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

J'ai sur ma liste James, Paul, Marlene et Brian. Je vais essayer de vous limiter à cinq minutes, chers collègues, afin de permettre à tous d'intervenir.

James.

M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Emerson.

J'aimerais commencer par le secteur de l'auto. On nous promet une stratégie de l'auto au moins depuis 2000, depuis que je suis député. Or, nous n'en avons jamais vue. Avez-vous vraiment produit une stratégie de l'auto? Y a-t-il une stratégie de l'auto qui soit prête?

L'hon. David Emerson: Nous avons préparé un document provisoire à présenter au cabinet. Je ne veux pas le terminer avant la fin des consultations, mais nous avons bel et bien un document provisoire. Il a été soumis à plusieurs consultations auprès de l'industrie. Le Conseil du Partenariat du secteur canadien de l'automobile l'a examiné. Nous y avons intégré leur document, Vision 2010 je crois, et je dirais qu'en gros, la tâche est terminée à 90 p. 100. Si vous avez des suggestions sur ce que vous voudriez y inclure, j'aimerais les entendre.

M. James Rajotte: Je dirais, monsieur le ministre, avec tout le respect que je vous dois, vous avez écrit au comité — la date que j'ai est le 28 septembre — à notre président pour dire que vous étiez disposé à vous présenter devant notre comité le plus tôt possible pour faire un exposé complet sur les stratégies sectorielles, ce qui comprenait évidemment l'automobile. J'ai entendu parler d'une stratégie de l'automobile; elle est promise depuis au moins 2001, si ce n'est avant. Le rapport de 2004 du CPSCA était je crois un excellent rapport, très détaillé.

L'information que vous avez ici aux pages 9, 10 et 11, en ce qui concerne les détails... Je veux dire, on peut y lire qu'en raison de la forte concurrence internationale pour l'investissement dans l'assemblage, le Canada devra améliorer sans cesse son contexte d'affaires. On y lit aussi que les investissements sont importants pour l'avenir de l'industrie des pièces. Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le ministre, nous savons tout cela.

Ce que je veux dire, c'est que nous nous attendions à une stratégie complète, nous attendons une stratégie complète depuis au moins quatre ans maintenant. Je trouve franchement choquant que vous vous présentiez devant le comité avec cela. Vous voyez, nous savons tous déjà qu'il y a de plus en plus de concurrence internationale pour les compétences, que la main-d'oeuvre disponible se raréfie au Canada... Nous le savions avant même que vous vous présentiez devant nous. Vous avez offert de vous présenter devant nous en septembre. Nous pensions que nous aurions une stratégie complète de l'auto et que nous pourrions vraiment en discuter les détails.

J'aimerais bien que vous expliquiez pourquoi vous ne donnez absolument aucun détail sur les stratégies, ce que je crois vous aviez promis de faire en septembre dernier.

L'hon. David Emerson: Eh bien, je le répète, nous sommes en consultation, et j'ai cru qu'il serait bon que vous ayez une occasion de faire des suggestions. Il me semble évident que vous n'en avez aucune.

J'aimerais préciser que nous travaillons activement avec le secteur, que nous avons lancé des initiatives en matière d'investissement dont vous êtes au courant. Je crois qu'il serait juste de dire que dans le secteur de l'automobile au Canada, malgré la turbulence dans le secteur dans le monde, et en Amérique du Nord en particulier, nous nous en tirons très bien au Canada.

●(1015)

M. James Rajotte: Ce n'est pas ce que j'ai demandé, monsieur le président. Ce n'est pas du tout ce que j'ai demandé.

Le président: Laissez le ministre terminer.

L'hon. David Emerson: Si vous voulez le rapport détaillé, vous aurez le rapport détaillé. Je vous donne aujourd'hui l'occasion de faire des suggestions, et nous soumettrons ensuite le tout au cabinet.

M. James Rajotte: Je ferai quelques suggestions, mais je veux préciser, pour le compte rendu, que vous nous avez écrit, au président, vous avez écrit au comité en septembre pour dire que vous alliez soumettre une stratégie sectorielle. Or, vous soumettez un document qui dit que les investissements sont importants pour l'avenir de l'industrie des pièces. Tout le monde sait cela. Un élève du secondaire sait cela. Nous voulons avoir des détails et je ferai quelques suggestions par la suite.

Les Manufacturiers et Exportateurs du Canada, dont la réputation n'est plus à faire, ont notamment suggéré que les taux de dépréciation du capital ici au pays soient équivalents à ceux qui ont cours aux États-Unis. Ils ont fait cette suggestion avant le dernier budget ou le premier budget, le premier budget que ce ministre des Finances a présenté, donc il y a de cela deux budgets. Cette mesure n'a pas été incluse dans un budget mais elle aurait dû l'être. Donc, voilà une suggestion. J'aimerais savoir pourquoi elle n'a pas été incluse dans le troisième budget cette année.

Deuxièmement, il y a le cadre énergétique à long terme que notre parti réclame depuis des années maintenant et qui était censé sortir cet automne, ce qui n'a pas été fait.

Ce sont donc là deux suggestions qui ont été formulées, deux suggestions responsables, auxquelles ce gouvernement n'a pas donné suite.

L'hon. David Emerson: Pour commencer, vous devez reconnaître que l'exposé économique d'hier n'était pas un budget. Il n'était pas censé être une série complète de mesures fiscales. Je vous demanderais si vous proposez une déduction pour amortissement accéléré pour toutes les industries ou seulement pour l'industrie de l'automobile ou une catégorie en particulier.

M. James Rajotte: Pour toutes les industries.

L'hon. David Emerson: Pourriez-vous préciser quelles immobilisations selon vous devraient être admissibles à la déduction pour amortissement accéléré. Serait-ce tous les types d'immeubles ou d'équipement?

Le président: Je pourrais, monsieur le ministre, afin de permettre à tout le monde d'intervenir, inviter James, soit par l'entremise du comité ou directement auprès de vous, à répondre à cette question, si cela vous convient.

Je passerai donc à Paul, et ensuite à Marlene.

[Français]

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, votre énoncé d'hier concernant le budget est assez surprenant, d'autant plus que le ministre des Finances lui-même a affirmé que la possibilité qu'il n'y ait pas de budget au mois de février était ce qui l'avait amené à présenter ce qu'il a déposé hier. Par ailleurs, le Bloc québécois a déposé, il y a près d'un an, un projet de politique en matière d'aéronautique. J'espère que vous vous en inspirerez quand viendra le temps d'adopter quelques mesures concrètes.

Néanmoins, ma question portera essentiellement sur des questions qui ne sont pas abordées dans le document. Je suis très étonné que l'on n'y retrouve pas un plan d'action concernant les domaines névralgiques du secteur manufacturier, que ce soit l'industrie du textile et du vêtement, celle du meuble ou du transport, entre autres pour ce qui est de la fabrication de wagons de métro. Dans ma circonscription présentement, la valeur du dollar et la compétition des pays émergents font qu'un secteur crucial de l'industrie manufacturière vit une situation très inquiétante. Or, il m'apparaît très étonnant que dans le cadre de l'énoncé de ses stratégies sectorielles, le ministre de l'Industrie du gouvernement fédéral ait complètement oublié ces secteurs.

Pourriez-vous nous expliquer pourquoi vous n'avez pas considéré que ces secteurs étaient importants au chapitre des mesures prises par le gouvernement fédéral? Il y a là des besoins, et nous attendons de savoir comment fonctionnera le programme qui va succéder à Partenariat technologique Canada, ou PTC. D'après ce que j'ai cru constater à la lecture du document, vous n'en parlez nulle part. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

●(1020)

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Merci, monsieur le député.

L'intention ici était de commencer à examiner les stratégies sectorielles en cours d'élaboration, et là nous en avons essentiellement trois et une partie d'une quatrième. Il n'a jamais été question d'avoir une stratégie manufacturière proprement dite, mais la stratégie de compétitivité que j'ai déjà décrite en rapport avec la petite économie ouverte et les moteurs de la compétitivité dans une petite économie ouverte sont certainement les ingrédients du secteur manufacturier.

Nous parlons ici de certains secteurs, et dans votre province, l'aérospatiale et la défense constituent un secteur très important. Nous travaillons en étroite collaboration avec l'industrie. Les marchés publics sont très importants, comme vous le savez, pour le secteur de l'aérospatiale et de la défense. Hier soir, des représentants de l'industrie de l'aérospatiale et de la défense ont rencontré les ministres Brison et Graham pour discuter de marchés publics afin d'assurer que les politiques d'achat du gouvernement sont alignées sur notre capacité industrielle en aérospatiale et en défense.

Nous procédons secteur par secteur et travaillons sur les initiatives qui doivent être prises. Il en résultera des échéanciers et des modèles et ce genre de choses, mais nous ne couvrons tout simplement pas chaque secteur tout de suite. Nous n'avons pas la capacité ni les ressources pour aborder chaque secteur tout de suite.

[Français]

M. Paul Crête: Le fait que ses plans d'action accusent un tel retard par rapport à la réalité économique n'est-il pas caractéristique de ce gouvernement? Dans tous les domaines du textile et du vêtement, on savait depuis 10 ans que les règles concernant l'importation disparaîtraient, mais on n'a pris aucune mesure concrète. La situation est la même dans l'industrie du meuble ainsi que dans l'ensemble de l'industrie manufacturière.

À l'heure actuelle, les chiffres concernant le chômage au Canada sont vraiment trompeurs. Par exemple, les dernières statistiques indiquent que des emplois ont été créés en grand nombre dans le secteur des services, entre autres des emplois à temps partiel. En revanche, le domaine manufacturier subit une importante perte d'emplois. Votre plan d'action ne traduit nullement la volonté d'être proactif, c'est-à-dire de faire en sorte d'aller au-devant des choses. On accuse un tel retard que cela donne l'impression que vous avez lancé la serviette, en d'autres mots, que vous abandonnez ces secteurs.

N'est-ce pas là la réalité qui transparaît dans votre message ce matin?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Non, ce n'est pas ce que je vous dis. En toute franchise, je crois que l'économie du Canada se porte très bien depuis 14 ans. Elle a généré des emplois à un rythme plus rapide que les autres pays du G-7. Nous sommes nettement mieux sur la plan fiscal que les autres pays du G-7. Au niveau macroéconomique, nous sommes très forts.

Dans certains secteurs, il y a des transformations. Le secteur des textiles subit ici de profondes transformations; il subit de profondes transformations aux États-Unis, en Europe et au Mexique. C'est un secteur avec lequel nous travaillons. Nous le consultons, nous avons réduit les droits sur les intrants requis dans l'industrie du vêtement, et nous offrons de l'aide à l'immobilisation pour permettre la transformation des usines afin d'assurer qu'elles peuvent tirer profit des créneaux dans lesquels elles peuvent devenir concurrentielles. Nous faisons cela depuis des années. L'industrie est-elle sortie de l'auberge? Non, elle ne l'est pas. Elle a encore d'autres transformations à faire, et notre gouvernement devra peut-être en faire davantage pour les aider. Mais nous faisons beaucoup d'efforts en ce sens au fur et à mesure que les circonstances évoluent.

[Français]

M. Paul Crête: Ce matin, on s'attendait à une annonce concernant le bois d'oeuvre. Je pense ici à des demandes de garantie de prêt ou autre chose du genre. Le gouvernement va-t-il se décider à annoncer des mesures, ou est-ce qu'on va attendre que l'industrie soit vendue aux Américains ou encore qu'il ne reste plus de joueurs le jour où il sera temps de célébrer la victoire? Le gouvernement ne va-t-il pas annoncer quelque chose à ce sujet?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Oui, mais pas ici, pas aujourd'hui.

Le président: Merci, Paul.

Marlene, Brian, et ensuite Werner.

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Merci, monsieur le président.

Ai-je cinq minutes?

•(1025)

Le président: Cinq minutes.

L'hon. Marlene Jennings: Merci.

Merci pour votre exposé, monsieur le ministre.

En gros, j'ai deux questions. L'une porte sur la stratégie pour la construction navale et marine industrielle. À la page 17 de votre exposé, il est question de contexte d'affaires et on y lit deux choses:

- L'industrie propose de réviser les règles fiscales régissant le crédit-bail et la déduction pour amortissement accéléré.

- Actuellement, les armateurs domestiques doivent se désister de la DAA s'ils reçoivent un financement dans le cadre du Mécanisme de financement structuré et ne sont pas exemptés des restrictions relatives au crédit-bail.

Lorsque je regarde la page 8 sur le contexte d'affaires, où sont identifiés les enjeux pour les trois secteurs dont vous êtes venu nous entretenir, il y a évidemment deux enjeux pour la construction navale: le financement et les impôts. J'aimerais avoir quelques précisions sur la page 17, sur ce que signifient ces commentaires et sur les changements proposés.

La deuxième question porte sur le secteur des TIC. À la page 20, tout au bas de la page, on parle de connectivité et on dit que le PAC, la large bande et les Premières nations sur Rescol sont des programmes éprouvés qui luttent contre l'écart numérique au Canada. Je crois savoir d'après une bibliothèque dans ma circonscription qui est en quelque sorte l'agent du PAC qu'il y a peut-être des changements à l'horizon et qu'on craint que le PAC ne sera plus offert. J'aimerais que vous répondiez à cela aussi.

L'hon. David Emerson: Du côté de la construction navale, nous avons eu un certain nombre de réunions avec des représentants de l'industrie au cours des six derniers mois. Leurs enjeux se résument essentiellement à deux très importants enjeux et ensuite à ce que j'appellerais des enjeux secondaires.

Le plus important enjeu selon eux, c'est que lorsque nous avons mis en place la politique de construction navale en 2001, nous avons imposé une exigence selon laquelle on ne peut se prévaloir de la déduction pour amortissement accéléré si l'on s'est prévalu du mécanisme de financement structuré qui permet à l'acheteur d'un navire construit au Canada de réduire coût en capital de 15 p. 100.

Ce que les représentants de l'industrie disent en fait au gouvernement, c'est qu'ils leur faut vraiment les deux. Ils veulent pouvoir utiliser le mécanisme de financement structuré et ils ont besoin de la déduction pour amortissement accéléré, ou alors il faut faire passer le mécanisme de financement structuré de 15 à 30 p. 100. Selon eux, ce serait là une très importante façon de les mettre dans une position fortement concurrentielle.

Le deuxième enjeu vraiment fondamental du côté de la construction navale, c'est l'instabilité de son marché. Le marché de l'industrie canadienne de la construction navale est très lourdement tributaire de l'achat de navires par le gouvernement du Canada, une activité qui connaît des hauts et des bas. Nous sommes dans une période basse depuis un certain nombre d'années et nous sommes sur le point d'entrer dans une période où des milliards de dollars seront consacrés à l'achat de navires par le gouvernement du Canada ou par des entreprises privées ou semi-privées, dont par exemple British Columbia Ferry Services Inc. Nous parlons probablement de 4 à 6 milliards de dollars d'achats de navires, au minimum, au cours des 10 à 20 prochaines années.

L'industrie canadienne veut s'assurer qu'elle sera considérée de façon équitable, voire privilégiée, pour la construction des navires des acheteurs canadiens. Nous travaillons avec les acheteurs de navires, dont notamment les services de traversiers, les ministères, la garde côtière, la défense nationale et d'autres acheteurs de navires afin d'assurer, encore une fois, que notre politique d'achat accorde le maximum de chance à l'industrie de la construction navale et qu'elle le fasse d'une façon moins instable que par le passé. Autrement dit, essayons de mettre en place un régime d'approvisionnement beaucoup plus stable et régulier afin que nos entreprises canadiennes puissent en tirer profit.

La plupart des gens seront un peu réfractaires, je crois, au sujet de l'industrie de la construction navale, mais il y a vraiment un lien fondamental avec la question de la compétitivité. Si vous songez aux portes d'entrée du transport, qu'il s'agisse d'Halifax ou de Vancouver, il faut avoir la capacité de construire et de réparer les navires afin d'assurer une exploitation adéquate de ces portes d'entrée. Si on laisse simplement disparaître l'industrie de la construction navale, ont réduit sérieusement la capacité concurrentielle de ces portes d'entrée qui elles-mêmes nous permettent d'être concurrentiels dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Du côté des technologies de l'information et des communications, l'un des plus grands succès d'Industrie Canada, à mon avis, c'est CommunAction.ca — un accès à Internet destiné aux communautés. Là nous tentons de combler le fossé du numérique de bien des façons. Dans certains cas, il s'agira d'une collectivité éloignée qui n'aurait pas normalement accès à Internet. Dans d'autres cas, le fossé sera de nature socioéconomique. Par exemple, dans le centre-ville de l'est de Vancouver, bien des gens n'ont pas les occasions voulues, et leur scolarité, leur revenu et leur milieu ne leur permettent pas d'avoir accès à un ordinateur. Ces installations du PAC sont essentielles pour combler ce fossé.

• (1030)

Vous verrez que dans bien des quartiers à faible revenu, par exemple, les enfants s'y rendent après l'école et finissent par en faire un lieu où ils se rassemblent. Ils apprennent à utiliser l'ordinateur et sont encadrés par des universitaires. C'est un milieu très constructif pour des gens qui sont souvent désavantagés. Et il y a eu une menace — je dois le dire — de réduction du budget du PAC, et il y a effectivement eu une réduction il y a un an. J'essaie en ce moment de le maintenir ou de le développer, parce que je crois que c'est une façon essentielle d'assurer que tous les Canadiens continuent d'avoir l'égalité des chances.

Le président: Merci Marlene, et merci monsieur le ministre.

Brian, Werner, et ensuite Jerry.

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

Merci, monsieur le ministre de vous être présenté devant notre comité aujourd'hui.

Je vais passer au secteur de l'automobile de votre document, ce qui n'est probablement pas une grande surprise. Je voudrais signaler qu'à la page 8, il est bel et bien question du besoin dans le secteur de l'automobile, gravement handicapé par toutes les mesures que vous avez évoquées ici, contrairement aux autres industries, qui ont, je crois, une certaine stabilité dans d'autres domaines.

Je voudrais d'abord souligner qu'en ce qui concerne une politique nationale de l'auto et une stratégie, j'ai posé une question sur ce sujet le 2 novembre 2004. À l'époque, à la Chambre des communes, monsieur le ministre, vous avez répondu:

Monsieur le Président, je rencontre demain les membres du comité du CPSCA. Nous discuterons de leur rapport et de leurs recommandations. Dans les semaines à venir, nous mettrons la dernière main à une stratégie du secteur automobile pour l'ensemble du Canada.

Nous avons donc déjà entendu cela, il y a plus d'un an, et j'espère que cela va se réaliser cette fois. Je suis heureux que vous acceptiez les suggestions. Je vais m'assurer que vous recevrez un exemplaire personnel ici de la stratégie du NPD relative aux voitures vertes endossée par David Suzuki et les TCA.

Je voudrais aussi vous dire que le poste frontalier à Windsor, considéré comme une priorité dans votre document, doit être de propriété publique, parce qu'à la suite de la privatisation, il y a des droits de péage plus élevés, moins de sécurité et plus de blocages qui affectent l'industrie de l'automobile.

Je vous suggère de prendre connaissance d'AUTO21 à l'Université de Windsor, l'une des meilleures stratégies de développement technologique que nous ayons eues.

Je dirais que les pourparlers avec la Corée et le Japon sur le plan du libre échange sont très délicats en ce qui touche l'industrie automobile et doivent être examinés, parce que ces marchés sont fermés à notre industrie ici.

Et enfin, monsieur le ministre, je dirais qu'il doit y avoir un examen du conseil du partenariat en technologie. Je sais qu'à Windsor nous examinons l'atelier de peinture de Chrysler, de même que Nemark, qui s'est présenté. Nemark, pour le bénéfice de l'assistance, est un bon exemple des frustrations que connaît le secteur de l'automobile en l'absence d'une stratégie nationale.

Des centaines d'emplois sont aujourd'hui en jeu, monsieur le ministre. En fait, cette entreprise verse 23 millions de dollars par année dans les coffres de ce pays, et nous risquons de perdre des centaines d'emplois en raison de retards de plusieurs mois causés par le fait que le conseil du partenariat en technologie n'a pas proposé de véritable plan ou d'investissement concret pour un nouveau moteur qu'il est très important de garder dans ce pays.

Je vous demande donc ce que sont vos solutions pour régler ce problème. Et enfin, comment pouvons-nous nous assurer que les constructeurs d'automobiles ne seront pas bloqués lorsqu'ils tenteront de bénéficier des programmes gouvernementaux qui sont offerts? Il y a des mois de retards et de frustrations, et on ne peut que regarder nos emplois aller au Mexique et dans d'autres pays en voie de développement.

• (1035)

L'hon. David Emerson: Merci beaucoup. Vos suggestions sont constructives et utiles, et je vais certainement en tenir compte. Si vous avez des précisions à me soumettre par écrit, j'en serais très heureux.

Je crois que vous réalisez que nous avons travaillé par le biais de partenariats en technologie. Nous avons suspendu les activités du programme. Nous mettons en place un programme de technologies transformatrices. Nous soumettrons au cabinet des recommandations sur la façon dont le secteur de l'automobile serait traité dans le cadre du programme en évolution. Il ne sera pas livré à lui-même. Vous avez ma parole là-dessus.

J'accepte le blâme que vous me faites d'avoir été lent à produire une stratégie. Je n'ai pas prévu qu'il faudrait autant de temps pour mener à bien le processus de consultation avec le secteur privé, et en particulier avec les diverses composantes du gouvernement. Le tout a été un peu plus lent que prévu. Nous avons presque terminé. Je le répète, je serai prêt à me présenter devant le cabinet dans quelques semaines avec un document qui je crois sera complet, et qui tiendra compte de bien des points que vous avez soulevés.

M. Brian Masse: Pouvez-vous vous engager ici aujourd'hui à examiner ces dossiers de l'automobile qui sont pris actuellement dans le système de PTC? Que peut faire votre ministère pour en accélérer le traitement? Ça ne marche tout simplement pas.

Je comprends que chaque dossier doit être examiné soigneusement, mais il s'agit ici d'emplois importants. Quand on perd des emplois dans le secteur manufacturier dans ce pays, ils sont difficiles à récupérer — c'est presque impossible — notamment parce que nous entrons en ce moment dans une période où l'économie est centrée sur le pétrole et où la valeur du dollar a augmenté en raison de la vigueur actuelle de l'industrie. C'est là un facteur très important pour l'industrie de l'automobile. Quand le dollar est supérieur à 85 ¢, il cause beaucoup de dommages.

Et enfin, je vous ai demandé votre opinion sur le poste frontalier. Quand ce gouvernement s'engagera-t-il à imposer dans la région de Windsor la propriété publique, ce qui est fait à peu près partout ailleurs au pays entre les États-Unis et le Canada?

L'hon. David Emerson: Merci beaucoup.

Si vous pouviez me préciser de quels dossiers de PTC il s'agit, je pourrais faire un suivi et savoir où ils en sont. Je ne peux vraiment pas répondre sans un contexte précis.

Quand au dossier du poste frontalier, il n'est pas de mon ressort mais je m'y intéresse vivement. Je crois savoir que le Canada et les États-Unis se sont entendus sur un emplacement pour un nouveau pont.

M. Brian Masse: Deux emplacements sont toujours sur la table; l'un est bien ou pourrait faire l'affaire, et l'autre est désastreux.

L'hon. David Emerson: D'après ce que je comprends, et c'est certainement mon point de vue, il devrait être géré par le public, par une quelconque forme de mécanisme public. Je ne suis pas certain s'il s'agit d'une autorité quelconque ou d'une certaine forme de propriété et de gestion gouvernementales directes mais à mon avis, il ne devrait certainement pas être géré uniquement par le privé.

M. Brian Masse: Merci.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Werner, Jerry, et ensuite Marc.

Werner, s'il vous plaît.

M. Werner Schmidt (Kelowna—Lake Country, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci beaucoup, monsieur le ministre.

J'aimerais revenir à certaines choses que vous avez dites et à quelques points auxquels vous avez fait référence.

L'une des questions porte sur le programme de PTC et le programme des technologies transformatrices. Je sais que le programme des technologies transformatrices n'est pas en place depuis longtemps mais quand j'ai voulu savoir quelle information les gens obtiennent aujourd'hui sur le PTT, j'ai constaté qu'on les renvoyait immédiatement au programme de PTC. Si l'autre

programme a été interrompu et que le nouveau est en place, pourquoi les gens sont-ils renvoyés à PTC pour comprendre le PTT?

J'étais tellement désorienté. Je me demandais ce qui pouvait bien se passer. Le ministère sait-il ce qu'il fait?

L'hon. David Emerson: Oui, le ministère sait ce qu'il fait. Comme vous le savez, nous mettons fin à PTC. Le programme des technologies transformatrices en est actuellement à l'étape de la conception. Nous n'acceptons pas encore de demande pour ce programme.

Nous avons un conseiller externe. Arthur Kroeger, un ancien fonctionnaire, nous conseille sur la structure qui permettra d'éliminer certains des problèmes que nous avons connus avec PTC, d'assurer qu'il est transparent, d'assurer qu'il sera soumis à des tests de marché par le biais de la concurrence, et d'assurer que nous avons les mécanismes et les processus appropriés pour un examen indépendant et qu'il ne s'agit pas simplement d'un exercice de la fonction publique. Nous voulons nous assurer que ce seront de véritables experts qui réaliseront certains des examens.

Nous prévoyons que le tout sera en place l'an prochain. J'imagine que vous étiez renvoyé au site de PTC parce que le PTT ne peut pas encore accepter de demande.

• (1040)

M. Werner Schmidt: Pour reprendre la question de mon collègue, je sais que selon l'information publique, les programmes et les contrats actuels de PTC seront maintenus. D'autres demandes ont été faites auprès de PTC. Y donnera-t-on suite, ou seront-elles abandonnées simplement parce que le PTT est en vigueur et que tout ce qui n'a pas été approuvé par PTC sera automatiquement soumis aux nouveaux critères?

L'hon. David Emerson: Bien entendu, les ententes en suspens dans le cadre du programme de PTC seront respectées. Il n'y a aucun doute.

M. Werner Schmidt: Et celles qui sont en cours?

L'hon. David Emerson: Il s'agit de celles qui sont en cours. Actuellement, nous en sommes au processus d'examen normal afin de les évaluer et de prendre des décisions. Nous passerons ensuite au PTT au printemps.

M. Werner Schmidt: Donc, de façon spécifique, seront-elles soumises aux nouvelles règles ou aux anciennes?

L'hon. David Emerson: Si vous avez un exemple précis en tête, dites-le, mais nous n'appliquerons pas les règles de PTC au PTT. Nous aurons un programme distinct qui fonctionnera de façon distincte.

M. Werner Schmidt: Je ne voudrais pas trop insister, mais j'aurais une question. Qu'en est-il du fonctionnement? Que peut faire le pauvre bougre qui s'attend à une réponse de PTC et qui ne sait pas s'il sera ou non renvoyé au PTT? En ce moment, il ne sait plus sur quel pied danser.

L'hon. David Emerson: Pas du tout. S'il a fait une demande auprès de PTC, nous la traiterons évidemment comme telle. S'il n'en a pas faite, alors il est trop tard.

M. Werner Schmidt: D'accord.

Le président: À 11 heures, il y a un autre comité.

M. Werner Schmidt: L'autre sujet que je voudrais aborder, c'est la définition du financement structuré dont vous avez parlé dans le domaine de la construction navale. J'aimerais que vous nous disiez exactement ce que vous voulez dire et comment cela fonctionnera, et exactement ce qu'est le cadre du financement structuré, que ce soit en construction navale ou dans un autre domaine. Le financement structuré n'est pas un concept unique qui ne s'applique qu'à un secteur. Pourriez-vous nous préciser exactement ce que vous entendez par là?

L'hon. David Emerson: Ce n'est pas moi qui ai choisi le terme mécanisme de financement structuré. C'est quelqu'un d'autre. C'était avant moi. Nous pouvons tous parler de financement structuré en général dans les marchés financiers. La définition varie selon les circonstances. Dans ce cas, il s'agit d'un programme que nous avons et qui permet à l'acheteur d'un navire construit au Canada de réduire le coût d'acquisition du navire de 15 p. 100 grâce à un programme de soutien du gouvernement.

Le président: Ça va, Werner?

M. Werner Schmidt: Non, c'est incomplet, mais je suppose qu'il faudra en rester là.

Le président: Je vais essayer d'insérer Jerry, Marc et Claude dans les 15 dernières minutes autant que possible.

Jerry, s'il vous plaît.

L'hon. Jerry Pickard (Chatham-Kent—Essex, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, merci beaucoup d'être venu.

D'après ce que j'entends, il semble que nous ne faisons rien dans le secteur de l'automobile, et j'en suis vraiment choqué. Je sais que nous avons investi 200 millions de dollars dans General Motors au cours de la dernière année. Nous avons investi 100 millions dans Ford et 30 millions dans Navistar et 55 millions dans Toyota. Nous avons établi le secteur de l'assemblage d'automobiles en Ontario, et c'est pourquoi l'Ontario est le plus important assembleur de véhicules en Amérique du Nord. C'est une sacrée réalisation, à mon avis, et c'est sous votre gouverne qu'elle a eu lieu.

Quand on regarde les emplois, toutes ces usines d'assemblage ne sont pas seules. Elles sont alimentées par beaucoup d'autres. Il y a toute une industrie pour les soutenir. Tout cela compose un secteur de l'automobile incomparable en Amérique du Nord. Alors, quand les gens disent que nous perdons la bataille, je me demande bien pourquoi Toyota a annoncé qu'elle venait en Ontario. Nous négocions avec Chrysler en ce moment même, et nous travaillons avec l'ensemble du secteur de l'automobile.

Je crois qu'il est fort et qu'il progresse malgré ce qu'en disent ses détracteurs. Quand on regarde cela, devrions-nous nous inquiéter d'avoir un morceau de papier devant nous ou devrions-nous plutôt regarder les réalisations qu'a connu le secteur au cours des dernières années? Je crois que c'est crucial. Sans l'intervention de votre ministère et de ses gens, Navistar serait partie au Mexique et c'eût été une catastrophe. Dans la structure des choses nous avons garanti des emplois dans ces secteurs où nous avons aidé ces usines d'assemblage à se stabiliser. La réponse ne serait-elle pas que nous devrions regarder nos actions et les problèmes que nous avons réglés davantage qu'un morceau de papier?

Autre point: le CPSCA. Vous m'avez accordé le privilège d'être à la table du CPSCA avec vous pour discuter de ces stratégies, et je sais que les syndicats, les constructeurs d'automobiles, les fournisseurs du secteur, les distributeurs et les vendeurs de voitures

sont tous présents à cette table et sont tous en lien direct avec vous. Vous avez donc leur contribution directe. Cette table a été créée par un ministre libéral il y a trois ans. Elle a permis d'étendre ces échanges dans tout le pays et de développer cette industrie à merveille, et c'est là où nous en sommes aujourd'hui.

Je me suis laissé emporté un peu mais la question que je veux poser est la suivante: N'est-ce pas ce que nous réalisons qui est important maintenant? Ceux qui disent que nous ne faisons rien dans l'industrie de l'automobile ne savent vraiment pas de qui se passe.

•(1045)

L'hon. David Emerson: Merci beaucoup, cher collègue.

Je veux être clair là-dessus. Si vous me demandez de choisir entre ce que les honorables membres veulent avoir dans ces brillants documents et nos réalisations dans le secteur de l'automobile, je choisirai les réalisations sans la moindre hésitation. En fait, c'est notre approche fondamentale — ne rien laisser aller, s'assurer qu'aucune décision n'est reportée uniquement parce que nous attendons cette grande stratégie que nous élaborons. J'entends constamment la même question: Comment pouvons-nous prendre une décision si nous n'avons pas la stratégie?

Eh bien, la réalité, c'est que nous connaissons 90 p. 100 de cette stratégie. Nous allons continuer de prendre des décisions afin d'assurer que nous ne reculerons pas dans le peaufinage d'un document qui, je peux vous l'assurer, sera probablement révisé tous les six mois au cours des vingt prochaines années, simplement parce que c'est dans la nature des stratégies. Elles sont caractéristique d'une certaine période. Elles nous servent de guide et constituent un cadre pour la prise de décisions. Mais nous prenons bel et bien des décisions, et nous le faisons dans un cadre qui, je crois, se révèle très fructueux. Le secteur de l'automobile en est un bon exemple. Je vais continuer de prendre des décisions et continuer d'avancer, continuer de produire des résultats. Je suis sûr que je serai condamné et dénigré rondement par certains de mes collègues ici.

Le président: Vous avez dix secondes, Jerry.

L'hon. Jerry Pickard: Il a été question du poste de Windsor il y a à peine quelques instants. Le binational est sorti hier, et ils ont clairement établi un secteur pour l'emplacement du poste frontalier. Je crois que c'est là une très bonne nouvelle pour tout le monde autour de la table. Bien entendu, il y a eu des retards, mais dans le cadre des travaux du cabinet — et je sais que vous êtes un des plus ardents promoteurs de toute l'opération, et je vous en remercie — croyez-vous que nous pourrions satisfaire ces exigences binationales le plus tôt possible? Je crois que ce serait important pour assurer le bon fonctionnement de ce poste.

Le président: Merci, Jerry.

L'hon. David Emerson: Absolument, et je crois que l'honorable député réalise que le secteur de l'automobile est le seul qui dépend de ces postes frontaliers en Ontario. Les chaînes d'approvisionnement intégrées comprennent de nombreux secteurs, et nous devons tout faire pour que cette infrastructure puisse s'étendre et s'améliorer. Tous les liens intermodaux doivent être réalisés sans discontinuité, parce que le succès de notre compétitivité, ce sera des entreprises canadiennes qui font partie des chaînes d'approvisionnement à titre de partenaire — et non simplement une entreprise qui pourrait décrocher un contrat cette année et le perdre l'année suivante, mais à titre de partenaire dans la chaîne d'approvisionnement.

C'est ainsi qu'on crée de la valeur dans l'économie moderne. On le fait par le biais de partenariats d'approvisionnement avec ses clients et ses fournisseurs. C'est comme ça qu'on crée une chaîne d'approvisionnement efficace. Le gouvernement doit assurer la mise en place de l'infrastructure et des politiques nécessaires; c'est vraiment ce qui se produit de façon évidente dans le secteur de l'automobile, et je crois que nous devrions être fiers de nos réalisations dans ce domaine.

• (1050)

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Nous avons ensuite Marc et Claude. Nous aurons peut-être 30 secondes de Michael.

[Français]

M. Marc Boulianne (Mégantic—L'Érable, BQ): Merci, monsieur le président.

Bienvenue, monsieur le ministre. Vous avez répondu en partie à ma question en répondant à celle de mon collègue. Nous ne nous étions pas consultés.

Dans ma région, ce ne sont pas les industries de l'automobile, de l'aérospatiale et de la construction navale qui dominent l'économie, mais bien celles du textile, du bois d'œuvre et du meuble. Je voudrais attirer votre attention sur un autre secteur, qui touche lui aussi l'agriculture, à savoir l'industrie du sirop d'érable. Comme vous le savez sans doute, il n'y a pas de débouchés sur le marché présentement. Cette situation fait en sorte que 55 millions de livres de sirop d'érable sont entreposées dans des barils. Entre autres mesures, le gouvernement du Québec vient d'accorder 25 millions de dollars pour des congés de production échelonnés sur cinq ans. Du côté fédéral, l'Agence de développement économique du Canada a accordé 800 000 \$ qui doivent servir à améliorer la productivité. Il y a dans ce secteur un problème vraiment très sérieux.

Dans une perspective d'ouverture des marchés impliquant le Japon, la Chine ou l'Europe en général, par exemple, serait-il possible de prévoir une stratégie en collaboration avec le ministère de l'Agriculture?

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Merci beaucoup, cher collègue.

Alors que nous négocions des ententes de libéralisation du commerce avec la Corée et que nous resserrons nos relations avec le Japon et la Chine, je m'attendrais à ce que les occasions se présentent. Nous devons nous assurer que le secteur du sirop d'érable en sera un des plus importants pour lesquels nous prévoyons améliorer l'accès à un certain nombre de ces marchés.

Je ne suis pas intervenu dans le dossier du sirop d'érable avec le ministre de l'Agriculture, mais je vais certainement m'assurer que la priorité sera accordée au sirop d'érable dans les demandes d'accès aux marchés que nous devons faire.

On a toutes sortes d'éléments négatifs quand on traite de ces ententes. Les gens voient des menaces. Nous voyons trop peu de situations dans lesquelles il y a une bonne occasion. Je suis ravi d'avoir cette information et je vais transmettre le dossier.

[Français]

M. Marc Boulianne: Monsieur le ministre, je pourrais alors vous inviter à déguster une avalanche de sirop d'érable.

[Traduction]

Le président: Merci d'être passé à l'essentiel.

Claude.

[Français]

L'hon. Claude Drouin (Beauce, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, c'est avec plaisir que nous vous écoutons parler de l'avenir de l'industrie. Je veux revenir à quelques points qui ont été soulevés plus tôt. Nous constatons que dans le contexte de la mondialisation, l'entreprise du textile et du vêtement éprouve beaucoup de difficultés. Une somme de 0,75 milliard de dollars a été investie par le gouvernement du Canada en vue de soutenir cette industrie. Vous avez mentionné qu'il fallait se concentrer sur des produits de niche et maximiser les occasions d'affaires avec le très important marché américain, qui se trouve à proximité.

Industrie Canada travaille au développement de l'industrie dans son ensemble, mais Développement économique Canada, pour sa part, se penche plus spécifiquement sur les créneaux reliés à chaque région et à chaque province. Notre gouvernement a octroyé à Développement économique Canada pour les régions du Québec un montant de 300 millions de dollars supplémentaires sur cinq ans pour s'assurer de répondre aux défis de la mondialisation dans tous les secteurs de l'industrie. Chez nous, en Beauce, les gens apprécient vraiment l'aide accordée pour maintenir et créer de nouveaux emplois.

Dans votre document, vous avez fait allusion à l'importance de la formation de la main-d'œuvre. Je crois que l'énoncé économique d'hier va en ce sens. En effet, plus de 10 milliards de dollars seront investis pour faire en sorte de répondre aux défis de demain. Vous parlez également de la recherche et développement, un domaine où le gouvernement du Canada est très actif. Toutefois, vous reconnaissez qu'il faut en faire davantage.

Y aurait-il moyen de donner à l'ensemble des secteurs canadiens de l'industrie des exemples concrets de succès remportés par des compagnies en matière de R-D à l'aide de crédits accordés par le gouvernement? Je suis d'avis qu'une image vaut mille mots. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

Mais d'abord, je voudrais vous remercier sincèrement des mesures que vous avez prises et que vous annoncerez très bientôt concernant le bois d'œuvre. On reconnaît qu'il s'agit là d'un problème majeur. Au début de ce débat, les gens impliqués disaient ne pas vouloir d'aide immédiatement, par crainte de représailles de la part des États-Unis. Or, ils nous font maintenant savoir que le temps est venu de passer à l'action. Vous nous faites savoir que vous êtes présent au rendez-vous, ce que j'apprécie énormément.

Merci, monsieur le ministre.

•(1055)

[Traduction]

L'hon. David Emerson: Il ne fait aucun doute que le secteur forestier connaît des transformations très fondamentales, et pas seulement chez les producteurs de bois d'oeuvre de résineux, comme vous le savez; un bon nombre des producteurs de pâtes et papiers traversent une période très difficile. Les usines de pâtes et papiers ne sont pas des installations de millions de dollars mais de milliards de dollars. Les transformations faisant appel à la technologie qu'elles doivent réaliser sont très dispendieuses. Nous cherchons à inciter ces segments de l'industrie forestière à faire les changements qui les rendront concurrentiels à l'échelle internationale et leur permettront de se concentrer sur les créneaux de l'avenir.

Les mesures qui s'en viennent seront très intéressantes. Certaines porteront sur les producteurs de bois d'oeuvre de résineux et ceux qui ont des milliards, des centaines de millions, ou des dizaines de millions en dépôt. Nous devons trouver des façons de les aider à poursuivre leurs activités car le règlement du différend pourrait prendre du temps. Si nous avons des élections, bien entendu, la négociation sur le bois d'oeuvre de résineux sera reportée, et nous devons nous inquiéter de la capacité des entreprises de passer à travers cette période.

En ce qui touche la technologie et les cas de réussite, j'apprécie vraiment beaucoup votre suggestion. Il y a littéralement des milliers d'exemples d'entreprises qui ont eu l'occasion de participer grâce aux investissements à risque partagé du gouvernement canadien qui leur ont permis de faire de la recherche et d'appliquer des technologies. Research in Motion, bien entendu, est l'exemple le plus évident d'une entreprise qui a vraiment démarré grâce à un investissement à risque partagé du gouvernement canadien. L'entreprise est aujourd'hui un chef de file mondial du commerce électronique, de l'économie électronique et du sans fil.

Il y a de nombreuses entreprises dans le domaine de l'énergie propre, dans le domaine de la technologie des communications et de l'information, qui ont montré ce qu'on peut faire grâce à la technologie et à la recherche. Nous devrions les mettre en évidence et montrer à d'autres entreprises qui aspirent à réaliser des changements et à devenir concurrentielles dans le monde comment cela a été fait dans d'autres secteurs par diverses entreprises. Je crois que c'est une très bonne suggestion et nous devrions en tenir compte.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Je vais laisser la dernière minute à Michael, et ensuite nous laisserons la place au prochain comité.

M. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre d'être ici.

Je suis déçu que votre stratégie sectorielle n'a rien sur l'industrie pharmaceutique. C'est une très importante industrie au Canada et elle représente des milliards de dollars dans le PIB et investit des millions de dollars en recherche et développement.

Votre gouvernement a publié cette année dans la *Gazette du Canada* des propositions de modifications visant à renforcer les lois sur la propriété intellectuelle de produits pharmaceutiques, et ces modifications ont été par la suite annulées, ce qui a créé beaucoup d'inquiétude dans l'industrie. Ce n'est pas le genre de fermeté et d'orientation claire qu'attend l'industrie. Je me demandais si vous pouviez expliquer ce retournement. En outre, votre gouvernement va-t-il présenter à nouveau les propositions initiales de modification?

L'hon. David Emerson: Merci beaucoup, cher collègue.

L'industrie pharmaceutique n'est pas dans la liste aujourd'hui parce que ce n'est pas une stratégie sectorielle que nous avons élaborée au départ. Cependant, comme vous l'avez souligné, nous travaillons sur un certain nombre de dossiers avec le secteur de la biotechnologie et le secteur pharmaceutique.

Vous avez mentionné les règlements sur les médicaments brevetés. Nous avons en effet publié dans la Gazette certaines modifications à ces règlements. Nous avons obtenu de nombreuses réactions de l'industrie. En gros, on nous a dit que ce n'était pas assez bon. Comme vous le savez, il y a des segments de l'industrie qui ont des objectifs concurrents quant à ces règlements, et nous avons dû poursuivre les discussions avec eux pour voir si nous pouvions en arriver à un compromis et concilier les différents points de vue qui sont en conflit.

J'ai maintenant une autre proposition, que j'entends présenter au cabinet dans les prochaines semaines et que j'espère faire publier dans la Gazette afin de faire avancer le dossier. Encore une fois, c'est un compromis. Vous ne trouverez jamais un monde dans lequel tout le monde trouvent son compte. C'est vraiment un jeu typique... pas tout à fait à somme nulle, mais un jeu à somme infinitésimale, alors nous allons nous essayer encore une fois.

J'espère avoir votre appui.

•(1100)

Le président: Merci, Michael.

Merci, chers collègues. Merci, monsieur le ministre d'être venu. Nous avons eu d'excellentes questions.

Ce sera la fin de nos travaux pour aujourd'hui. Nous nous reverrons jeudi matin, chers collègues, pour le projet de loi C-55.

Et chers collègues, nous attendons la confirmation mais j'espère avoir le candidat d'EACL demain après-midi.

La séance est levée.

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

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

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

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

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

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

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