



Chambre des communes
CANADA

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

INDU • NUMÉRO 030 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 22 novembre 2006

—
Président

M. James Rajotte

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

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

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

Le mercredi 22 novembre 2006

•(0900)

[Traduction]

Le président suppléant (M. Colin Carrie (Oshawa, PCC)): Je souhaite la bienvenue à tous à Oshawa. C'est un réel honneur de tenir cette réunion du comité ici pour écouter certains de nos leaders locaux.

Je suis ravi que Bob Malcolmsen soit là. C'est le dirigeant de notre chambre de commerce. Comme nombre d'entre vous le savez, Oshawa se développe à pas de géant.

Nous avons également un invité spécial. C'est notre député à l'assemblée législative de l'Ontario, M. Jerry Ouellette, qui est également présent aujourd'hui.

Je vais céder la parole à Bob pour lui permettre de faire quelques remarques préliminaires.

Merci beaucoup Bob, d'être ici.

M. Bob Malcolmsen (Président directeur général, Greater Oshawa Chamber of Commerce): Bonjour, mesdames et messieurs.

Je vous souhaite la bienvenue dans la grande ville d'Oshawa. Comme le dirait notre maire, attendez-vous à être surpris.

Je suis ravi de vous accueillir à Oshawa. Comme vous le savez, je m'appelle Bob Malcolmsen et je suis le directeur général de la Greater Oshawa Chamber of Commerce. À titre de porte-parole des entreprises, notre chambre de commerce connaît également une très forte croissance. Nous avons plus de 890 entreprises employant 50 000 personnes dans la région de Durham.

La chambre est ravie que le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie prenne le temps d'étudier les défis auxquels est confronté le secteur manufacturier du Canada, et en particulier dans la région de Durham.

Pour nos membres, il est important que le gouvernement envoie des messages encourageants aux investisseurs désireux de faire des affaires ici, au Canada. La région de Durham est prête à faire des affaires. Cela englobe les investisseurs qui sont désireux d'investir dans des installations manufacturières au Canada.

La capacité concurrentielle et la croissance du secteur manufacturier canadien, et des entreprises qui le composent et qui devront faire face à l'avenir aux défis d'un marché mondialisé, dépendront d'un certain nombre de questions importantes, comme l'amélioration de la productivité, l'innovation et le perfectionnement des compétences.

La région de Durham, et le milieu des affaires qui s'y trouve, viennent de participer à une conférence qui a regroupé des cadres supérieurs et des décideurs des entreprises, du milieu universitaire, des syndicats et des gouvernements pour discuter des perspectives d'avenir afin de stimuler le développement économique dans notre région. Notre chambre de commerce, qui couvre l'Oshawa métropolitain, a bien sûr été fière de participer à ce processus.

Si nous comprenons bien que le gouvernement se consacre essentiellement aux questions qui sont prioritaires pour lui à court terme, la chambre et ses membres se doivent aussi d'avoir une vision à plus long terme des questions macro-économiques et de commencer à s'attaquer aux problèmes de productivité auxquels nous sommes confrontés au Canada. Le gouvernement peut contribuer à améliorer la productivité en adoptant des mesures incitant à travailler, à épargner et à investir.

Nous vous saurions gré, pendant vos délibérations, de tenir compte des recommandations que la Chambre de commerce du Canada a soumises à votre comité et qui visent à instaurer des conditions plus favorables à une croissance alimentée par des gains de productivité, à relever le niveau de vie de tous les Canadiens pendant les années à venir et à centrer les préoccupations du gouvernement sur la politique budgétaire, les relations entre le Canada et les États-Unis et, en particulier, les questions de frontière et de sécurité.

Je sais que vous allez vous rendre à la frontière entre Detroit et Windsor. Ce poste frontalier joue un rôle déterminant dans cette région. Nous espérons que vous pourrez y consacrer une étude approfondie, ainsi qu'à d'autres éléments comme les entraves externes et internes au commerce, le contexte réglementaire, une main-d'œuvre compétente et qualifiée, les infrastructures, l'énergie et l'environnement.

Comme je vous l'ai dit, je vous souhaite la bienvenue à Oshawa au nom des 890 entreprises qui sont membres de la Chambre, de mon conseil d'administration et de son président. Je sais que votre séjour sera bref. J'aimerais qu'il soit plus long parce que nous aurions beaucoup de choses à vous montrer dans notre grande ville.

Je vous remercie beaucoup.

Le président (M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC)): Merci beaucoup, M. Malcolmsen de vos propos et de votre accueil dans votre ville.

C'est merveilleux d'être ici, à Oshawa. Nous aimerions y rester plus longtemps, mais nous devons visiter sept centres en cinq jours. Au fur et à mesure que le temps passe, nous accumulons un peu de fatigue et je crains que nous soyons encore plus fatigués quand nous finirons aux alentours de minuit ce soir.

La Ville d'Oshawa, et bien sûr, son député, ont veillé à ce que nous visitions les alentours car, au sein du secteur manufacturier canadien, c'est une région productrice importante.

Merci beaucoup de votre accueil.

Nous ouvrons maintenant notre réunion. À l'intention des témoins et des députés, il s'agit de la 30^e réunion du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie qui se réunit conformément à l'article 108(2) du Règlement pour étudier les défis auxquels est confronté le secteur manufacturier canadien.

Nous comptons parmi nous aujourd'hui M. Malcolmson, qui vient de parler. Il y a également M. David Paterson, vice-président, Affaires publiques et environnement de Général Motors du Canada et, pour la City of Oshawa, le maire John Gray. Nous attendons également M. Rosen, que nous inscrirons lorsqu'il arrivera.

Nous pouvons commencer en écoutant M. Paterson, qui disposera de cinq minutes pour ses remarques préliminaires. Nous passerons ensuite à M. Gray, puis aux questions et aux commentaires des députés.

Bienvenue, M. Paterson.

M. David Paterson (vice-président, Affaires publiques et environnement, Général Motors du Canada Ltée): Merci beaucoup.

Permettez-moi de vous souhaiter également la bienvenue, au nom de l'Équipe d'Oshawa. Nous sommes vraiment ravis que le comité s'intéresse aux défis auxquels est confronté le secteur manufacturier, parce que c'est réellement très important.

Je vais, bien entendu, vous entretenir du point de vue d'un grand fabricant d'automobiles. Il est indispensable que nous fassions nôtre un sentiment d'urgence beaucoup plus marqué et que nous commencions à nous intéresser de façon beaucoup plus cohérente à certains des éléments importants qui peuvent exercer une influence au Canada, en particulier, au niveau fédéral, pour garantir la viabilité de notre secteur manufacturier.

Le message que j'adresse aujourd'hui au comité comporte, pour l'essentiel, trois éléments : tout d'abord, ce qui est prioritaire pour nous, qui sommes un manufacturier, est de garantir que le contexte des investissements et le cadre fiscal soient concurrentiels avec ceux d'autres pays qui essaient d'obtenir les investissements majeurs qui se font au Canada; en second lieu, nous tenons à nous assurer que notre réglementation va rester harmonisée avec celle des États-Unis et, en troisième lieu nous voulons que toute nouvelle entente commerciale avec des pays dont les produits automobiles sont importés au Canada instaure des dispositions équitables et réellement réciproques afin que nous puissions également leur vendre nos produits.

Nous vous avons remis un document qui montre bien que les investissements de GM Canada ont des répercussions passablement importantes sur les économies de l'Ontario et du Québec. La politique du gouvernement fédéral a également une influence profonde sur les décisions prises par GM quant à savoir où, quand et comment nous investiront à l'avenir.

Permettez-moi de commencer par les programmes d'investissement dans le secteur automobile, puisque ceux-ci sont souvent à la base des stratégies manufacturières d'un grand nombre de pays.

Les fonds du Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile versés par le gouvernement fédéral et le gouvernement ontarien ont joué un rôle absolument essentiel pour nous aider à obtenir des investissements de base dans le secteur du montage en faisant concurrence à d'autres pays, et ce malgré des défis importants comme la valeur du dollar canadien qui a poussé à la hausse nos coûts au Canada.

Chez General Motors du Canada, nous avons réagi en procédant aux investissements les plus importants dans l'histoire canadienne de l'automobile, avec plus de trois milliards de dollars d'investissement annoncés au cours des deux dernières années, concernant de nouveaux mandats de production, des modernisations d'usine, de nouvelles technologies environnementales, un nouveau réseau d'innovation dans le secteur de l'automobile instaurant des liens

entre les capacités techniques de General Motors, qui sont uniques ici à Oshawa, celles des fournisseurs canadiens et de huit universités canadiennes, dont quatre au Québec et quatre dans le reste du Canada. Le cœur de ce réseau sera situé ici à Oshawa au Université of Ontario Institute of Technology. Je ne serai pas surpris que Marc Rosen vous en parle quand il s'adressera à vous.

Nous avons fêté ces investissements massifs au fur et à mesure de leurs annonces mais cela n'empêche, comme l'indique le rapport intitulé *Un appel à l'action* du Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile, qu'il faut nous concentrer très rapidement sur plusieurs aspects des politiques concernant le secteur manufacturier si nous voulons continuer à obtenir de nouveaux investissements à l'avenir.

Comme l'indique la carte de pointage la plus récente du CPSCA, jointe au dossier, ces politiques doivent s'intéresser aux infrastructures frontalières et énergétiques, aux mesures fiscales pour améliorer l'innovation et la productivité, et à la nécessité d'attirer des jeunes dans notre secteur d'activité.

Toutefois, l'urgence est de nous assurer que notre réglementation reste harmonisée avec celle des États-Unis, et c'est le second point sur lequel je tiens à insister devant vous. Cette harmonisation a eu une importance fondamentale pour le secteur de l'automobile depuis la conclusion du Pacte de l'automobile en 1965, parce qu'elle nous a permis d'intégrer les activités de conception, de développement, d'essais, de certification, d'approvisionnement et de fabrication des automobiles dans toute l'Amérique du Nord, y compris dans les 10 p. 100 du marché nord-américain de l'automobile représentés par le Canada.

Nous observons que cette harmonisation s'effrite. Malgré les objectifs du Partenariat pour la sécurité et la prospérité, qui ont reçu l'appui de notre premier ministre et des présidents du Mexique et des États-Unis, nous constatons que des écarts apparaissent dans certains volets importants de nos règlements. On peut citer les normes sur les niveaux d'émissions sécuritaires et sur l'économie de carburant. Si cette tendance se poursuit, nous risquons de ne plus être en mesure de concevoir des véhicules, des pièces ou des systèmes parfaitement adaptés aux marchés nord-américains. Cela touche chacun des fournisseurs que vous voyez sur la carte jointe à notre présentation. Cela fait grimper les coûts en flèche et nous vous voyons disparaître des économies d'échelle dont le Canada a profité depuis 1965. Le risque est grave si cette tendance se poursuit.

L'automobile est certainement l'un des produits les plus réglementés dans le monde et c'est là une réalité de nos affaires. En Amérique du Nord, des normes et des règlements rigoureux à l'échelle fédérale, ou nationale, ne nous posent pas de problèmes en autant qu'ils sont harmonisés pour nous permettre de les intégrer dans l'ensemble de notre système.

•(0905)

Le troisième secteur prioritaire est celui de la politique commerciale. Tout d'abord, il n'y a pas de secteur plus désireux que celui de l'automobile de voir réduire les entraves aux échanges commerciaux et les tarifs douaniers, partout dans le monde. Nous sommes une entreprise de niveau mondial qui œuvre dans un secteur mondialisé. Nous aimerions trouver davantage de marchés d'exportation pour nos produits de haute qualité qui sont fabriqués ici à Oshawa. Nous aimerions remplir les cales de certains de ces énormes navires, qui déchargent à Vancouver des marchandises destinées à toute l'Amérique du Nord, avec des produits fabriqués ici. Toutefois, il y a des pays qui freinent sans cesse les importations d'automobiles avec des entraves non tarifaires ou qui manipulent de façon artificielle leurs devises pour se doter d'un avantage commercial injuste pour bénéficier injustement d'un accès amélioré à notre marché canadien.

Permettez-moi de terminer en disant que, au moment où le Canada négocie une entente commerciale avec la Corée du Sud, il est important qu'il accorde la priorité à sa propre politique commerciale. La Corée du Sud recourt aux barrières non tarifaires pour maintenir le plus faible pourcentage d'importations automobiles de tous les pays membres de l'OCDE. Moins de 3 p. 100 de leurs véhicules sont importés sur le marché coréen, alors que la moyenne dans l'ensemble des pays de l'OCDE est de 40 p. 100.

En termes simples, nous ne serons pas intéressés par une réduction de tarifs douaniers canadiens tant que la Corée n'aura pas fourni la preuve qu'elle a modifié ses pratiques antérieures et qu'elle accordera dorénavant une réciprocité réelle d'accès à nos produits, et qu'elle acceptera des pénalités concrètes si ses anciennes pratiques protectionnistes se poursuivent.

J'aimerais traiter de nombreux autres sujets mais, en résumé, je recommande au Comité d'accorder la priorité aux mesures nécessaires pour s'assurer que nous disposions au Canada, d'un contexte concurrentiel dans les domaines des investissements et de la fiscalité, que notre réglementation nationale dans le domaine de l'automobile est harmonisée avec celle des États-Unis afin que nous puissions continuer à profiter des économies d'échelle, et que nous insistions sur une politique commerciale visant à la fois l'équité et le libre-échange.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, M. Paterson. Vos remarques préliminaires étaient très concises.

Nous passons maintenant à M. Gray qui dispose de cinq minutes pour ses remarques préliminaires.

•(0910)

M. John Gray (maire, City of Oshawa): Merci beaucoup et bienvenue dans notre ville. Je vous admire de délibérer ainsi dans toutes les régions du pays.

Au nom du Conseil municipal de la City of Oshawa, je tiens à vous remercier de m'avoir invité aujourd'hui à vous donner un aperçu du secteur manufacturier d'Oshawa.

Ce secteur est essentiel non seulement pour la collectivité d'Oshawa mais également pour toute la région de Durham. Avant que je ne traite en détail de l'importance du secteur manufacturier dans notre collectivité, je vais vous donner un bref aperçu de la situation économique de la ville d'Oshawa et de certaines des caractéristiques de la région de Durham.

La région métropolitaine de recensement d'Oshawa, qui regroupe Oshawa, Whitby et Clarington, est celle qui connaît la plus forte

croissance au Canada si on se fie à Statistique Canada. Dans notre pays, Oshawa vient en tête pour la croissance du PIB et le Conference Board du Canada prévoit qu'Oshawa connaîtra la plus forte croissance économique au Canada jusqu'en 2010. Les usines de GM à Oshawa sont les plus importantes en Amérique du Nord et génèrent une demande importante pour les industries situées en amont. Dans la région de Durham, des centaines d'entreprises ont des liens directs avec le secteur de l'automobile. Récemment, Pival International, une entreprise de logistique du Québec, a implanté son nouveau centre de logistique à Oshawa. C'est là un investissement de plus de 40 millions de dollars qui amène 250 emplois à Oshawa.

La population active d'Oshawa est de 83 000 personnes, dont plus de la moitié ont fait des études dans des collèges communautaires ou à l'université. Oshawa accueille deux établissements d'enseignement postsecondaire, le Durham College et le University of Ontario Institute of Technology, ainsi qu'un campus satellite de l'Université Trent. Le University of Ontario Institute of Technology (UOIT) s'est acquis une réputation de pointe en recherche et développement et a mis sur pied des partenariats stratégiques avec l'industrie qui ont des retombées sur l'économie, au niveau local et au niveau canadien. Le collège Durham assure la formation des adultes, propose des programmes d'apprentissage et d'autres programmes de formation adaptés aux besoins des entreprises.

Récemment, on a fait l'annonce d'un certain nombre de projets et d'initiatives de nature économique. On peut citer le plan communautaire de rénovation de friches industrielles, le plan d'action du centre-ville d'Oshawa et le projet Beacon. De plus, le document du gouvernement provincial intitulé « Place à la croissance » désigne Oshawa comme un centre urbain prioritaire.

Le secteur manufacturier est un élément essentiel de notre économie locale. On trouve dans la région de Durham au-delà de 51 000 emplois dans près de 800 entreprises de fabrication. Chaque dollar de production manufacturière génère plus de trois dollars en activité économique. Dans la région de Durham, les divers éléments du secteur manufacturier sont interdépendants. Les deux plus importants, ceux de l'énergie et de l'automobile, sont imbriqués comme le sont les sous-secteurs des plastiques et des métaux. En réalité, 32 p. 100 de l'électricité ontarienne est produite ici, dans la région de Durham, dans les deux centrales nucléaires de la Ontario Power Generation situées à Clarington et à Pickering.

Je tiens à insister sur le fait que nous constituons une équipe, ici à Durham. La région de Durham, les administrations municipales et nos partenaires du secteur manufacturier se sont engagés à collaborer pour soutenir l'économie locale. On peut en donner comme exemple l'élimination dans la région de la catégorie d'imposition des biens industriels importants à compter de 2007. L'objectif est ici de se situer sur un pied d'égalité avec les autres administrations locales de l'Ontario pour aider nos fabricants à être concurrentiels. En octobre de cette année, la région de Durham a accueilli un sommet économique qui a regroupé plus de 100 leaders du monde des affaires pour discuter des défis auxquels est confronté le milieu des affaires de Durham.

L'un des défis qui retient l'attention de notre milieu manufacturier aujourd'hui est l'accroissement de la concurrence au niveau mondial. Nos entreprises sont confrontées à une concurrence importante de pays bénéficiant de faibles coûts et offrant une valeur élevée comme la Chine et l'Inde. Nous devons tenter de conclure des ententes commerciales qui assurent un accès réel au marché et chercher où se trouvent les débouchés dans ces économies en devenir. Il faut accorder sensiblement plus d'importance à la R et D au niveau national et nous devons affecter nos ressources dans ce domaine au secteur manufacturier afin de lui permettre de jouer un rôle de leader.

Recommandation : Conclure avec d'autres pays des ententes commerciales qui assurent un accès réel à leurs marchés; appuyer un financement accru pour la recherche et le développement dans le secteur manufacturier afin d'aider les entreprises à faire concurrence au niveau mondial.

Le défi numéro deux est la hausse des coûts de l'énergie. Durham est une grappe dans le domaine de l'énergie. C'est l'une des régions les mieux positionnées dans ce domaine au Canada et elle recherche activement des solutions dans ce domaine de façon coordonnée et systématique. Les gouvernements, les entreprises et les universités ont joint leurs efforts pour mettre sur pied la Durham Strategic Energy Alliance afin de développer des solutions de production et de réduction de la consommation d'énergie pour les entreprises de la région, mais nous avons besoin de ressources pour développer ces partenariats afin de faciliter et d'accélérer la mise en œuvre des solutions.

Recommandation : Nous doter d'une stratégie nationale de l'énergie favorisant la mise en place d'un contexte concurrentiel pour les entreprises, fournissant des ressources pour faciliter la mise en œuvre de solutions de recherche et de développement dans le domaine de l'énergie, et mettre en place un cadre permettant de stabiliser les prix de l'énergie pour le secteur manufacturier, de proposer des mesures incitatives pour appuyer et améliorer les objectifs d'efficacité énergétique.

Le troisième point est la pénurie de main-d'œuvre compétente. Cette pénurie constitue une menace importante pour les entreprises locales. La hausse des départs en retraite des baby boomers se traduira par un grand nombre de départs de travailleurs très compétents à tous les niveaux au cours des cinq à dix ans à venir.

• (0915)

Nous recommandons d'accorder plus d'importance à la mise à niveau permanente et à la fourniture de compétences, y compris en accroissant le financement de l'apprentissage. Il faut offrir des mesures incitatives aux petites et moyennes entreprises afin d'améliorer les possibilités de formation destinées à lutter contre la pénurie de compétences.

Le quatrième point est la réglementation et les incitatifs financiers. L'industrie a besoin d'un contexte favorisant sa capacité concurrentielle. Elle doit être en mesure de travailler dans un contexte équitable. Nous recommandons d'instaurer un programme national de mesures incitatives permettant aux municipalités de faire concurrence de façon efficace aux administrations étrangères pour attirer de nouveaux investissements.

Le cinquième point est la hausse de la valeur du dollar canadien. Le secteur manufacturier est un élément essentiel de notre économie locale. Plus de 50 000 emplois dans la région de Durham se trouvent directement dans le secteur manufacturier. Celui-ci a tout particulièrement ressenti les pressions du commerce international. Les prix des biens du secteur manufacturier sont souvent exprimés en dollars américains et, la valeur du dollar canadien ayant augmenté, les

marges bénéficiaires et les capacités concurrentielles ont diminué sensiblement. Nous recommandons d'ajuster les politiques portant sur les taux d'intérêt afin de réduire les pressions à la hausse sur le dollar canadien.

En résumé, le secteur manufacturier est essentiel pour notre économie locale. Bien que nous ayons l'intention de continuer à travailler en équipe pour aider le milieu manufacturier, nous avons besoin de l'aide des gouvernements provincial et fédéral pour nous aider à faire face aux défis plus importants auxquels nous sommes confrontés.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, M. Gray.

M. Marc Rosen s'est maintenant joint à nous. Bienvenue, M. Rosen, professeur et doyen du University of Ontario Institute of Technology, Faculté de génie et de sciences appliquées.

Je ne veux pas vous bousculer, mais nous en sommes aux remarques préliminaires et nous avons déjà entendu les exposés des trois autres personnes. Si vous êtes prêt, pouvez-vous nous faire part de vos remarques préliminaires dans un délai de cinq minutes?

M. Marc Rosen (professeur et doyen, Faculté de génie et de science appliqués, University of Ontario Institute of Technology): Je suis prêt. Merci beaucoup. Je vous prie de m'excuser de mon retard.

Je tiens à vous parler de trois choses. Je veux vous expliquer un peu quel est mon point de vue, préciser le contexte et les défis qui se posent à nous dans un contexte universitaire, puis aborder certaines recommandations découlant de ce point de vue. Il se peut que notre approche soit un peu différente de celles des autres personnes que vous avez entendues.

Je suis, comme vous l'avez indiqué, le doyen de la Faculté de génie et de science appliquées du nouvel University of Ontario Institute of Technology qui n'a ouvert ses portes qu'en 2003 à Oshawa. Nous avons 4 300 étudiants des premier et second cycles. Nous sommes à l'écoute du marché. Nous essayons de nous assurer que nous répondons à des besoins réels quand nous ouvrons de nouveaux programmes. C'est une occasion qui s'offre à nous et nous voulons nous attaquer aux grands défis auxquels notre pays est confronté. Je peux vous en donner comme exemple l'importance que nous avons accordée aux secteurs de la fabrication, de l'automobile et de l'énergie.

Nous avons un certain nombre de caractéristiques uniques. C'est ainsi que nous avons le seul programme d'ingénierie manufacturière de l'Ontario, l'un des trois offerts au Canada au niveau du premier cycle, les deux autres étant dans l'Ouest, bien que le secteur manufacturier soit, évidemment, si important pour l'économie de l'Ontario. Nous avons prévu de consacrer environ 70 millions de dollars à un centre d'excellence conjointement avec le gouvernement de l'Ontario et Général Motors du Canada. C'est là une entreprise très intéressante. Nous essayons de traiter en un seul lieu des problèmes industriels et de répondre aux besoins en recherche universitaire et en éducation afin de contribuer à résoudre les problèmes, en particulier ceux à venir. Nous avons instauré une chaire en conception novatrice en ingénierie qui s'occupe des divers aspects de la conception, soit de la façon de créer de nouvelles choses qui sont si importantes pour faire progresser la fabrication.

Quant aux défis auxquels nous sommes confrontés, nous avons de la difficulté à trouver des étudiants pour nos programmes d'ingénierie manufacturière. C'est fort simple. C'est un domaine qui a mauvaise réputation et cela menace sérieusement l'avenir de notre main-d'œuvre. En termes d'image, ce sont là des activités perçues soit comme sales, ternes, déprimantes ou en déclin. Et c'est vraiment là un problème grave parce que, si les étudiants ne veulent pas étudier dans ce domaine, plus tard, il n'y aura pas de finissants pour aller y travailler. Certains aspects liés à la concurrence font partie des éléments qui éloignent les étudiants. Les problèmes dont vous entendez parler dans le secteur de l'automobile détournent les étudiants de la fabrication. On peut aussi citer le cas du secteur des plastiques dont la cote n'est pas très bonne au Canada. Nous avons de la difficulté à conserver les étudiants. Ils entendent parler des emplois qui partent à l'étranger, dire qu'il n'y aura plus d'emplois ici et ils passent alors rapidement à un autre programme.

Un autre domaine que je tiens à aborder qui présente des défis est le manque de capacité concurrentielle et de productivité dû à des investissements inadaptés dans les technologies les plus poussées, les technologies de pointe. Nous allons éprouver des difficultés si nous essayons de faire concurrence à des pays dans lesquels les salaires sont faibles. L'un des avantages dont nous disposons est un secteur très solide des technologies de pointe. Nous devons faire de la recherche pour rester en tête. Si nous prenons du retard, notre cause sera perdue. À mon avis, ce sont les technologies de pointe qui nous permettent de rester concurrentiels. L'absence de réflexion holistique soulève aussi un problème. Nous nous occupons des secteurs de l'automobile, de la fabrication et de l'énergie. Par certains aspects, ils constituent un tout. Les problèmes de l'énergie nuisent au secteur manufacturier. Le secteur manufacturier alimente le secteur automobile. Le secteur de l'énergie alimente le secteur de l'automobile. Certains des problèmes auxquels nous sommes confrontés ne touchent pas uniquement le secteur manufacturier.

Pour en venir aux recommandations, nous devons venir à bout de cette mauvaise image. Si nous voulons attirer des étudiants, l'industrie et le gouvernement doivent tous deux s'attaquer à ce problème. Il faut absolument transmettre le message que c'est plus important pour l'économie qu'on ne le croit actuellement. Il serait très important de se doter de certaines formes d'aide destinées aux programmes d'éducation intéressant le secteur manufacturier, des formes d'aide provinciales et fédérales, parce que certaines mesures incitatives pour attirer les étudiants dans de tels programmes peuvent donner de bons résultats.

En ce qui concerne les investissements en R et D, nous devons faire davantage de recherche dans les technologies manufacturières de pointe. Comme je l'ai indiqué précédemment, c'est à mon avis essentiel si nous voulons rester concurrentiels. Nous ne pouvons pas faire concurrence à la technologie. L'un des exemples dont j'ai fait état est la mise en place de centres de partenariat université-industrie comme ce que nous faisons avec Général Motors, où nous avons un centre d'excellence dans le secteur automobile qui doit faire sien deux points de vue. Du point de vue universitaire, il s'agit d'un centre de recherche qui ne supporte aucune comparaison, qui va au-delà des rêves les plus fous, où les chercheurs peuvent réellement élaborer de nouvelles idées et de nouvelles technologies. Du point de vue de l'industrie, c'est un centre d'essai et de développement industriel de niveau mondial respectant les normes dont elle a besoin. C'est ce que nous développons en ce moment. Il sera ouvert d'ici quelques années. Il se veut un moyen différent de collaboration entre le milieu universitaire et les secteurs industriels.

● (0920)

Voici pour mes remarques préliminaires. Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, M. Rosen.

Nous allons passer aux questions des députés.

Je précise aux témoins que les députés disposeront de six minutes pour poser des questions à chacun de vous et écouter vos réponses. Il y a avantage, dans la mesure du possible, à être bref.

Le second point est que les députés peuvent poser une question à l'ensemble des témoins ou à un seul. Si un député interroge un témoin précis et que vous voulez ajouter quelque chose, veuillez me l'indiquer et je veillerai à ce que vous puissiez parler.

Nous commençons maintenant avec M. McTeague, pour une période de six minutes.

L'hon. Dan McTeague (Pickering—Scarborough-Est, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, M. Carrie, d'avoir réuni le comité ici. Cela me paraît très important.

Il y a environ un mois et demi, ou peut-être plus récemment, mais juste avant le lancement de la campagne municipale, j'écoutais la radio le matin et j'ai entendu des nouvelles très intéressantes du Conference Board du Canada. Je félicite le maire Gray et toute la région de Durham. On parlait de l'excellent travail fait jusqu'à maintenant pour permettre aux gouvernements, aux organisations et aux entreprises de collaborer. Je vous félicite également, M. Malcolmson, pour avoir été capable de regrouper tous les intérêts, parfois disparates, afin de faire de cette collectivité un lieu plus dynamique.

Ainsi que vous le savez, je suis de Pickering et nous ne pouvons qu'être jaloux de la croissance de votre région, parce que celle de la nôtre est nulle. Nous espérons que cela changera à l'avenir et que nous serons en mesure de résoudre ces problèmes. Je parle bien sûr en mon nom propre.

M. Paterson, vous avez parlé de l'harmonisation de la réglementation avec les États-Unis. Y a-t-il un risque de voir apparaître des problèmes de réimportation si nous avons des normes identiques? En d'autres termes, du point de vue du détail, je pense à mes anciennes fonctions de mise en marché pour l'une des entreprises, si les normes sont identiques et qu'il y a un avantage de coûts à construire une voiture ou des pièces au Canada, et à l'expédier aux États-Unis, elle pourrait être revendue au Canada par un détaillant américain. Y a-t-il un risque que cela puisse nuire au volet opérationnel des activités de commercialisation des divers fabricants d'automobiles?

M. David Paterson: Il est actuellement possible d'importer des véhicules directement au Canada sans passer par le réseau habituel de concessionnaires canadiens. Il y a en réalité un site Web bénéficiant de l'appui du gouvernement, que je consultais hier, dont Canadian Tire est l'un des partenaires, qui permet de faire procéder à l'inspection de tout véhicule que vous voulez vous procurer aux États-Unis et amener au Canada.

C'est toujours une préoccupation. Nous aimerions que tous les véhicules soient vendus par nos réseaux de concessionnaires. Notre principale crainte est que notre réglementation ne soit plus harmonisée car nous ne serions plus alors en mesure de vendre ou de fabriquer certains types de véhicules au Canada, parce que la mise en œuvre de notre réglementation pose des difficultés. La réalité est que notre marché canadien ne représente que 10 p. 100 de l'ensemble du marché nord-américain. Si notre réglementation n'est plus harmonisée avec celle de nos voisins, nous devons alors cesser de vendre certains véhicules au Canada ou nous devons cesser de les produire ici.

Alors, les gens se tourneront tout simplement vers ces sites Web. Si nous nous rappelons que nous sommes dans une zone de libre-échange nord-américaine, cette réglementation pourrait s'efforcer de limiter l'activité au Canada, mais les véhicules y viendront de toute façon.

Nous avons fait cause commune avec les États-Unis sur le marché nord-américain pour bénéficier d'un avantage incroyable avec le Pacte de l'automobile. C'est pourquoi nous avons des milliers d'emplois et des investissements énormes qui viennent au Canada, parce que le marché est intégré. L'un des défis auxquels nous sommes confrontés est de nous assurer que nous avons de bonnes normes efficaces, mais elles doivent être en même temps harmonisées. Comme je l'ai dit, nous avons des normes rigoureuses, nous devons simplement nous assurer qu'elles sont harmonisées. Autrement, nous perdrons tout avantage et finirons certainement par être désavantagés en termes d'emplois et de retombées au Canada.

• (0925)

L'hon. Dan McTeague: Merci, M. Paterson.

M. Rosen, j'ai été intéressé par vos commentaires sur les mesures incitatives pour attirer des étudiants dans ces programmes. Depuis très récemment, on observe malheureusement que des employés qui ont accumulé expérience et compétences perdent leurs emplois. Dans le secteur manufacturier ontarien, si je ne me trompe pas, un emploi sur neuf a déjà été perdu. C'est là un message pour les personnes qui auraient autrement été désireuses de perfectionner leurs compétences et d'entrer dans des métiers spécialisés, mais on observe une diminution dans ce domaine.

Pour être plus précis, estimez-vous que le gouvernement fédéral doit proposer des mesures incitatives pour amener les jeunes à s'inscrire dans ces programmes? Il semble maintenant que, avec la levée par la province du gel des frais de scolarité, trop de jeunes ne soient plus en mesure d'accéder à l'enseignement supérieur, que ce soit dans des universités ou des établissements comme le vôtre.

M. Marc Rosen: Vous avez fait état de deux questions qui sont certainement importantes. La première est de faire venir les étudiants dans les écoles. L'accessibilité est une préoccupation dans tout le secteur universitaire, qu'il s'agisse de programmes liés à la fabrication ou d'autres programmes. Nous sommes très attentifs aux besoins d'aide des étudiants pour s'assurer qu'ils puissent s'inscrire dans nos programmes.

L'autre question ou l'autre domaine concerne les disciplines ou les matières qu'il faut appuyer, comme la fabrication. Le gouvernement fédéral peut-il s'impliquer dans ce domaine, étant donné le partage des pouvoirs entre les provinces et le fédéral en matière d'éducation? Ce ne serait peut-être pas très simple, mais je suis sûr qu'il est possible de faire preuve de créativité.

Les bourses de second cycle offertes par le gouvernement fédéral peuvent certainement aider beaucoup d'étudiants, et en particulier les étudiants s'inscrivant dans ces nouveaux domaines qui leur assurent

une formation perfectionnée au niveau du second cycle. Cela a des répercussions sur le premier cycle — un peu comme un aimant pour attirer les autres.

L'hon. Dan McTeague: J'essayais simplement de comptabiliser les factures de la semaine dernière sur un Régime enregistré d'épargne-études qui permettrait de les rendre déductibles d'impôt afin que plus de gens y aient accès, mais je crois que mes collègues pourraient ne pas être d'accord avec moi dans un bref moment.

Je peux peut-être passer à vous, M. Gray, et à vous, M. Malcolmson, au sujet de l'importance de la frontière. Vous y avez fait allusion dans votre discussion. Actuellement, il y a un certain nombre de programmes, comme les programmes EXPRES et NEXUS, dont je suis sûr que M. Masse va parler, parce que nous allons à Windsor ce soir pour nous y réunir demain — et je me demande si la question des passeports qui vont être imposés sous peu aux personnes qui voyagent par avion... Ce n'est évidemment pas un problème aussi important pour ceux qui procèdent aux expéditions à partir de là. Mais êtes-vous préoccupé par le fait que nous n'examinions pas toutes les possibilités, toutes les autres modalités pour amener des produits sur nos marchés, en particulier aux États-Unis, y compris l'idée qui me semble avoir été mises de côté depuis peu, d'avoir des navires rapides traversant le lac Ontario, ce que l'on appelle les navires à grande vitesse.

Avez-vous des commentaires dans ce domaine en ce qui concerne les infrastructures?

M. John Gray: Les maires des villes de l'automobile se réunissent régulièrement, et c'est une question qui est au cœur de leurs préoccupations. Elle ne concerne pas uniquement la ville de Windsor ou celle d'Oakville. Elle nous concerne tous également.

Beaucoup de camions doivent franchir plusieurs fois la frontière pour nous permettre de produire un véhicule ici, à Oshawa. Dave Paterson est probablement mieux en mesure que moi de parler de cet aspect des choses. Il se peut fort bien qu'une aile intérieure vienne de l'Ohio et une autre pièce de Detroit. Dans certains cas, nous avons des fabricants de pièces qui les expédient aux États-Unis pour y poursuivre leur transformation avant qu'elles ne soient intégrées à un élément de véhicule ici, à Oshawa.

Il en va de même pour toutes les autres municipalités. Tout ce que nous pouvons faire pour accélérer le franchissement de la frontière est donc absolument essentiel. Quand un camion est bloqué à la frontière pour une raison quelconque, et qu'il fait dans certains cas partie d'une chaîne de livraison juste à temps, il faut parfois fermer une chaîne de production s'il n'est pas en mesure de livrer ses marchandises. Les coûts sont énormes. C'est pourquoi nous devons tous aller dans le même sens sur cette question précise.

Le président: Merci beaucoup, M. McTeague.

Nous passons maintenant à M. Crête.

[Français]

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Bonjour à tous.

Vous êtes sûrement au courant que le 24 novembre, si les Américains donnent suite à leur proposition actuelle, une taxe additionnelle de 5 \$ sera imposée à chaque camion qui traversera la frontière. Cette proposition est justifiée par des enquêtes additionnelles menées sur les fruits et légumes qui traversent la frontière, mais elle s'appliquera à l'ensemble des camions.

Êtes-vous intervenus auprès du gouvernement américain ou avez-vous l'intention de le faire pour que, d'ici le 24 novembre, il y ait une consultation à ce sujet, afin de retarder cette décision ou de l'annuler? On pourrait peut-être demander aux Américains de faire des études d'impact et de les rendre publiques avant que la modification n'entre en vigueur.

• (0930)

[Traduction]

Le président: Merci.

M. Gray.

M. John Gray: Merci.

Nous n'avons pas beaucoup discuté de ce point précis, et je n'ai pas vraiment saisi sa gravité. Je comprends avec votre question combien cela peut réellement ralentir le franchissement de la frontière. Nous pourrions soumettre la question à nos conseils municipaux dans toute la région de Durham et transmettre l'information aux municipalités de tout l'Ontario pour voir s'il est possible de faire quelque chose pour ralentir la mise en œuvre de ces mesures draconiennes ou les amener à les réévaluer.

[Français]

M. Paul Crête: Mon autre question s'adresse à MM. Gray et Malcolmsen et porte sur le secteur manufacturier et sur l'économie canadienne.

On a tendance à dire que l'économie va très bien et que les taux de chômage sont très faibles. C'est vrai, mais le secteur manufacturier fait face à des défis importants. Est-ce une préoccupation pour certains organismes, par exemple la Fédération canadienne des municipalités ou la Chambre de commerce du Canada?

Avez-vous de l'information à ce sujet? Jugez-vous pertinent le fait que vous puissiez servir de véhicule?

[Traduction]

M. Bob Malcolmsen: Pour répondre précisément à votre question, la Chambre de commerce du Canada a fait un exposé devant le comité de l'industrie et nous, comme notre chambre de commerce locale, sommes d'accord avec cela. Le secteur manufacturier est également directement touché par le vieillissement de la population. Vous avez entendu un universitaire vous dire qu'il est de plus en plus difficile d'attirer des étudiants dans ce domaine. Nous devons donc être tout à fait conscients du fait que nous devons conserver des niveaux de scolarité élevés, veiller à la formation des gens et les attirer dans les entreprises du secteur manufacturier. Avec le vieillissement de la population, des gens s'en vont et ne sont pas remplacés. Nous allons être confrontés à ce problème dans le secteur manufacturier, mais également dans celui du transport. L'industrie du camionnage qui transporte nos biens et nos services par-delà les frontières et dans toute la grande région de Toronto a également une main-d'œuvre vieillissante.

Il est donc essentiel d'assurer l'éducation des jeunes et de les impliquer davantage dans les secteurs de l'industrie, dans la base manufacturière et dans le secteur du camionnage pour assurer la survie de l'économie canadienne. La Chambre de commerce du Canada vous a certainement fait part de ses commentaires au sujet de certaines questions qui la préoccupent. Je rappellerai à nouveau la concurrence des producteurs à faibles coûts, comme la Chine, qui sont à l'origine de la hausse des coûts des intrants. Les pénuries de main-d'œuvre compétence et les problèmes de franchissement de la frontière ont les mêmes effets sur les coûts.

Le piston d'un moteur de mini-fourgonnettes franchira sept fois la frontière Detroit-Windsor avant d'être installé et que le véhicule sorte de la chaîne de production. Trois mille camions franchissent le pont Ambassador chaque jour. S'il y a un accident, tout le monde est bloqué. N'oubliez pas, messieurs, que vous empruntez la 401, puis une route résidentielle pour franchir le pont Ambassador afin de rejoindre une autoroute de l'autre côté de la frontière. C'est le problème qui se pose à nous en Ontario. Si nous ne trouvons pas de solution à ce problème de congestion, le secteur manufacturier va finir par étudier la situation et se demander où il peut faire des affaires plus facilement, et c'est une question qu'il va étudier très attentivement. C'est là une préoccupation importante.

Nous avons livré bataille. Notre chambre de commerce a adopté une résolution transmise à la Chambre de commerce du Canada concernant le franchissement de la frontière entre Windsor et Detroit en 1999 ou en 2000. Nous sommes maintenant en 2006 et les marchandises ne franchissent toujours pas la frontière assez rapidement pour aider le secteur manufacturier ontarien.

• (0935)

Le président: M. Paterson souhaite également parler.

M. David Paterson: J'aimerais ajouter quelque chose très rapidement, un petit point.

Je suis administrateur de la Chambre de commerce du Canada. Je sais qu'elle n'a pas lâché prise sur les questions frontalières et que, comme Bob a évoqué deux autres sujets, la Chambre vous aurait parlé de mesures fiscales. On peut citer en particulier le cas d'une mesure très utile au Québec pour le secteur manufacturier qui permet aux entreprises de procéder à des déductions fiscales anticipées sur l'équipement de fabrication. Cela réduit leur impôt sur le capital si elles appliquent cette mesure. Ce type de mesures, est précisément ce que nous allons chercher dans l'énoncé économique attendu demain. Elles pourraient être très utiles pour le secteur manufacturier. J'ajouterai de plus que la Chambre de commerce du Canada a formulé les mêmes commentaires que ceux que je vous fais en ce qui concerne le commerce, à savoir que si nous voulons conclure des ententes commerciales, il faut qu'elles débouchent sur des échanges commerciaux vraiment équitables et libres.

[Français]

Le président: Une dernière question.

M. Paul Crête: Monsieur Paterson, vous avez des réserves quant au soutien à l'innovation. J'aimerais que vous nous expliquiez ce qui pourrait être amélioré.

[Traduction]

M. David Paterson: Il y a un certain nombre de choses que le secteur peut faire pour favoriser l'innovation. Nous sommes très fiers des efforts que nous faisons ici, dans la région de Durham, avec le réseau d'innovations dans le secteur de l'automobile, qui regroupe des universités et des fournisseurs, afin de tirer parti de ce qui se fait de mieux en R et D au Canada et de le transférer directement, pas uniquement vers les grandes entreprises de fabrication, mais également vers leurs chaînes d'approvisionnement. Ce sont là des initiatives que les entreprises peuvent prendre. Nous en sommes fiers. Dans certains cas, nous avons pu procéder de cette façon parce que nous avons bénéficié d'aide du gouvernement pour aller de l'avant. Ce sont donc là des points importants et les mesures dont je viens de faire état concernant certains avantages fiscaux consentis aux entreprises qui investissent en machinerie et en mises à niveau sont des éléments essentiels. Ce sont là des types de progrès novateurs que nous devons mettre en œuvre pour rester à la toute pointe du secteur manufacturier.

Nous n'allons jamais réussir à avoir un secteur manufacturier canadien concurrentiel au niveau mondial en tentant de tirer parti de bas salaires au Canada. Nous devons faire concurrence en offrant des produits meilleurs, plus rapides, plus légers, plus novateurs, plus économes en carburant... qui offrent ces types d'avantages. Ils sont très importants pour nous et c'est notre matière grise et non pas nos muscles qui vont nous permettre d'y parvenir — on parle donc d'innovation. Vous, qui œuvrez au niveau fédéral, vous pouvez faire réellement la différence en adaptant la politique fiscale et en mettant en œuvre toute une gamme d'autres mesures dont nous avons parlées.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Carrie.

M. Colin Carrie: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins d'être ici aujourd'hui.

Je n'ai que six minutes pour vous interroger et j'aimerais en avoir 60. J'ai en particulier trois questions et l'une est destinée au maire, puisque vous êtes le seul maire à se présenter officiellement devant le comité.

Je me demande si vous pourriez préciser vos remarques préliminaires. Vous avez dit un certain nombre de choses au sujet des défis auxquels se heurtent les municipalités pour attirer d'autres industries. Avez-vous des idées précises en la matière?

L'autre question est destinée à M. Rosen et porte sur le projet Beacon. Je suis tellement content qu'un investissement se fasse ici, à Oshawa. Quel type de résultats vous attendez-vous à voir avec ce projet conjoint, et que va-t-il faire pour le secteur manufacturier, non seulement ici, à Oshawa, mais dans tout le pays?

La troisième question est destinée à M. Paterson. Vous avez parlé des économies d'échelle et de politique commerciale. On a beaucoup parlé des normes environnementales et concernant les émissions, et certains insistent pour que nous adoptions les normes en vigueur en Californie. Quel effet cela aurait-il sur les économies d'échelle dont nous profitons maintenant au Canada?

Je sais que c'est succinct, mais si vous pouviez répondre à ces trois questions, ce serait merveilleux.

Monsieur le maire, voulez-vous commencer?

M. John Gray: Merci beaucoup.

En ce qui concerne les mesures incitatives, je vais commencer par vous présenter une partie du contexte. Comme vous le savez, en

Ontario, les municipalités n'ont pas le droit de proposer des mesures financières incitatives pour attirer des entreprises de fabrication ou des investissements dans leurs collectivités. C'est probablement une bonne chose, de façon générale, pour les municipalités ontariennes. Nous ne voulons pas que les municipalités riches soient en mesure d'offrir de meilleures mesures incitatives, pour que les riches deviennent plus riches et que les plus pauvres continuent à attendre le développement économique.

Je crois cependant que nous devons bien comprendre le contexte dans lequel nous vivons aujourd'hui. Aux États-Unis, en particulier dans les États du sud, il semble disposer de mesures incitatives offertes par les États ou les administrations locales pour attirer les entreprises de fabrication sur leurs territoires. Elles ont des répercussions importantes. Dans certains cas, les municipalités peuvent dispenser les entreprises d'acquiescer des taxes foncières pendant des périodes pouvant aller jusqu'à dix ans. Nous ne pouvons pas le faire en Ontario.

J'en viens maintenant à ce que nous devrions avoir, à mon avis. Le gouvernement fédéral pourrait assumer cette responsabilité et une forme quelconque d'analyse pourrait être faite sur les avantages de l'implantation d'une entreprise dans votre municipalité. On pourrait alors nous accorder les moyens, probablement par l'intermédiaire du gouvernement fédéral, d'offrir de telles mesures afin que nous ne continuions pas à voir les investissements filer vers les États du sud des États-Unis. Une fois ces emplois partis dans ces États, ils sont partis pour toujours.

Il faut savoir que les municipalités s'efforcent aussi de positionner leurs collectivités pour attirer les investissements économiques. C'est pourquoi je me fais le défenseur d'un certain type de programmes d'incitatifs qui reconnaissent que nous devons jouer sur un pied d'égalité avec les autres municipalités du Canada. Il faut que nous ayons quelque chose à céder pour garder les entreprises ici, parce que le développement économique, c'est aussi conserver les entreprises et leur permettre de croître, et nous ne voulons donc pas les voir partir vers d'autres endroits. Quand elles quittent le Canada, c'est bien évidemment l'économie de tout le pays qui en souffre.

Voilà l'idée. J'espère que je n'ai pas été trop bavard.

● (0940)

M. Colin Carrie: M. Rosen.

M. Marc Rosen: Merci.

Quant aux effets que les investissements vont avoir sur l'université et sur la région, parce que nous n'en sommes qu'au début, les plans portent en réalité sur le long terme et sur le court terme.

À long terme, nous prévoyons de mettre sur pied une installation en mesure de procéder à des recherches tenant compte de l'évolution des connaissances à laquelle on assistera avec la prochaine grande vague d'innovations — les nouvelles grandes vagues qui vont faire apparaître des technologies complètement nouvelles ou des façons complètement nouvelles d'intégrer des technologies.

Par contre, à court terme, nous voulons bien évidemment aider l'industrie à résoudre les défis auxquels elle se heurte au quotidien et qui nécessitent de faire du développement, des recherches aboutissant à l'innovation et tout ce qu'il faut pour nous aider à rester concurrentiels maintenant. Nous nous intéressons donc au court et au long termes, et nous pensons que notre type de partenariat est différent de celui mis sur pied par les autres universités. Celui-ci permettra à l'industrie et à notre université de collaborer beaucoup plus étroitement pour atteindre ces deux objectifs.

M. Colin Carrie: Merci.

M. Paterson.

M. David Paterson: En ce qui concerne les normes régissant les émissions et les questions de nature environnementale, j'ai quelques choses à dire. Une chose vraiment essentielle pour nous est de continuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les autres émissions du secteur de l'automobile. Nous devons toujours garder à l'esprit qu'il faut une stratégie intégrée entre les technologies appliquées aux véhicules, les carburants et notre façon de conduire.

Le Canada a beaucoup de retard sur les États-Unis en ce qui concerne la promotion des carburants de remplacement. Il n'y a aucun réseau d'éthanol E85 en cours de développement au Canada. C'est un volet dans lequel le gouvernement fédéral peut exercer une influence grâce à la politique fiscale, comme ce fut le cas aux États-Unis. C'est ainsi que la Chevrolet Impala, que nous fabriquons tout près d'ici, consomme de l'éthanol produit à partir de cellulose et est de loin, de très loin, le véhicule produisant le moins de gaz à effet de serre circulant au Canada. Si ce type de carburant était disponible, nous pourrions observer des réductions très importantes des émissions de gaz à effet de serre par les véhicules que nous utilisons. La technologie est en place et prête à utiliser.

Nous sommes fiers, à l'usine General Motors de Windsor, de fabriquer tout près d'ici des transmissions pour les véhicules hybrides. Nous produisons la plus importante flotte nord-américaine de véhicules à pile à combustible sans aucune émission. Nous produisons la prochaine génération de véhicules hybrides pour General Motors tout près d'ici dans notre centre technique. Nous avons le véhicule à plus faible émission de gaz à effet de serre en Amérique du Nord produit sur une chaîne de montage tout près d'ici. Nos nouvelles camionnettes sont les plus économiques en carburant, avec un moteur qui coupe l'alimentation de la moitié des cylindres. Cela permettra d'économiser davantage de carburant et de réduire encore plus les émissions de gaz à effet de serre, à cause de leur volume de ventes au Canada, que toutes les ventes de véhicules hybrides par tous les fabricants présents au Canada sur une base annuelle. Ce sont là des résultats importants que l'on peut obtenir grâce à la technologie, mais nous avons besoin d'une approche intégrée.

Vous parlez des normes en vigueur en Californie. Celles-ci ont été élaborées sans la collaboration technique de l'industrie de l'automobile. Quand nous examinons leurs répercussions réelles, il faut tout d'abord savoir qu'elles font l'objet d'une contestation devant les tribunaux à l'initiative de l'industrie automobile et de l'Agence de protection de l'environnement. Elles n'entreront pas en vigueur avant 2008, il n'y aura pas de normes sur les émissions de gaz à effet de serre en vigueur avant 2008, et les études de l'industrie estiment que, d'ici 2011, une part importante des véhicules fabriqués aujourd'hui ne pourra plus être vendue en Californie. Ils seront donc écoulés dans d'autres États, comme nous l'avons déjà dit auparavant. Les Californiens auront encore les mêmes véhicules, mais leurs normes ne le leur permettront pas.

Si le Canada adoptait les normes californiennes et les mettait en vigueur, nous aurions certains véhicules qui ne pourraient être vendus. Les plus gros sont les camionnettes à usage industriel que nous fabriquons à côté d'ici. General Motors a quatre usines qui en fabriquent en Amérique du Nord. Si nous éliminons un quart du marché nord-américain, l'entreprise devra alors désigner l'usine devenue inutile. Les décisions concernant les normes sont donc très lourdes de conséquences. Elles sont très importantes.

Nous pouvons faire des progrès énormes si nous avons une approche intégrée en matière de technologies appliquées aux véhicules, de carburant et de modes de conduite. C'est ce que nous aimerions voir se produire.

• (0945)

Le président: Bon, merci beaucoup.

Merci beaucoup, M. Carrie.

Nous passons maintenant à M. Masse

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

Merci d'être ici ce matin.

Je suis ravi d'entendre parler de la frontière. Je crois que vous êtes frustrés. Je le répète depuis 1997. Les enfants de ma collectivité vont à l'école avec des appareils contrôlant la qualité de l'air dans leurs sacs à dos pour étudier les particules rejetées par les camions que l'on trouve dans tout le voisinage.

J'aimerais poser une question. Je vais commencer par l'entente commerciale avec la Corée, parce que la question est d'actualité. Si cette entente entre en vigueur, que va-t-il se passer et quel type d'analyse l'industrie en a-t-elle fait? Pour l'instant, le ministre a indiqué que cela va être le cas. J'ai récemment posé une question sur l'entente à la Chambre des communes, une entente qui était en cours de négociation à l'époque. Quel sera son effet net sur l'industrie canadienne?

M. David Paterson: Je vais essayer rapidement de répondre à cette question.

Normalement, lorsque l'on négocie une entente commerciale importante, on fait à l'avance une étude économique. Je crois que le gouvernement en a fait une. Malheureusement, le gouvernement a eu plusieurs séries de discussions avec les Sud-Coréens avant que nous ayons la possibilité d'examiner l'étude sur les répercussions économiques. Nous avons des désaccords profonds avec les conclusions de cette étude.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Nous produisons nous-mêmes des véhicules en Corée du Sud, nous produisons également un véhicule merveilleux près d'ici à Ingersoll qui s'appelle la Chevrolet Equinox. Nous aimerions vendre ce véhicule en Corée du Sud. J'étais dans ce pays il y a environ un mois. Je peux vous affirmer que le pouvoir d'achat est aussi important à Seoul, et que toutes les familles de véhicules que nous vendons au Canada se trouvent sur la route en Corée du Sud. Nous aimerions profiter de notre centre d'excellence — nous concevons et construisons la voiture ici au Canada — et charger ces bateaux qui arrivent à Vancouver et expédier ces véhicules en Corée du Sud. Nous ne pouvons pas le faire parce que les barrières non tarifaires nous empêchent d'accéder à ce marché. Les négociateurs font tout en leur pouvoir pour éliminer ces barrières non tarifaires mais, à notre avis, ils n'y sont pas parvenus réellement.

Le résultat net pour nous est que nous ne pouvons élargir notre production ici et vendre ces véhicules en Corée du Sud, ce que nous aimerions beaucoup faire. Toutefois, notre entreprise conçoit un véhicule très comparable en Corée du Sud, et nous allons donc devoir décider, si nous ne pouvons accéder à ce marché, si nous allons devoir commencer à construire ce véhicule en Corée du Sud et le faire venir ici ensuite. Si c'est le cas, qu'advient-il alors de l'usine qui les fabrique ici? Quand nous étudions les répercussions économiques, nous avons besoin d'examiner le monde réel, en fonction de la façon dont les décisions d'investissement sont prises, et non pas uniquement en tenant compte de modèles économiques qui n'intègrent pas les modes de prise de décisions en matière d'investissement, bien qu'ils aient des effets énormes et profonds sur une industrie.

Nous sommes vraiment très inquiets des répercussions économiques de cette entente si elle est mise en œuvre, à moins que nous n'obtenions réellement l'accès à ce marché. Nous sommes favorables au principe d'une entente, si nous obtenons réellement l'accès au marché. Pour l'instant, nous n'avons pas l'impression que c'est ce qui va se produire.

M. Brian Masse: M. Gray, j'ai apprécié votre exposé. Vous avez fait état de plusieurs mesures incitatives pour aider les municipalités. Comme ancien conseiller municipal, je sais que vous ne disposez souvent que de quelques outils pour faire le travail de base nécessaire pour attirer des investissements. Une fois ce travail de base fait, vous faites intervenir la province et le gouvernement fédéral.

Vous avez fait des commentaires sur une stratégie nationale de l'énergie. Pourriez-vous me dire un peu plus précisément ce que vous attendez d'une telle stratégie? Vous avez parlé de prix stabilisés. Comment imaginez-vous y parvenir?

M. John Gray: Le Canada est un important producteur de carburant fossile et nous avons bien évidemment nos technologies. Il s'agit de l'énergie de l'avenir, que l'on parle d'énergie nucléaire ou de fission atomique, peu importe. Il faut s'assurer que nous canalisons ces ressources. J'ai parlé dans mon exposé d'une grappe de l'énergie. Nous allons vraiment avoir intérêt à investir dans le développement de technologies parce qu'il faut que nous comprenions que l'une des pressions concurrentielles auxquelles est soumise l'industrie, par exemple, Général Motors, est l'importance consommation d'électricité nécessaire pour produire un véhicule. Si nous pouvons nous doter d'une politique favorisant une énergie peu coûteuse, en particulier l'électricité, cela nous confèrera, comme pays, un avantage concurrentiel important par rapport à de nombreux autres pays.

Je sais que ce pays a toute la matière grise dont il a besoin, et le Canada est certainement réputé pour son programme nucléaire, Canatom. C'est dans ce domaine que nous devons canaliser une partie de nos énergies et de notre enthousiasme pour produire une énergie à plus faibles coûts. Il ne s'agit pas de fermer nos installations actuelles de carburant fossile en Alberta. Elles sont indispensables pour nous également. Toutefois, dans l'intervalle, cherchons des façons de produire d'autres formes d'énergie.

• (0950)

M. Brian Masse: M. Rosen, dans quelle mesure est-il difficile d'attirer des étudiants dans vos programmes? J'ai été un peu surpris quand vous nous avez dit qu'il est difficile de les garder également. Pourriez-vous préciser un peu?

M. Marc Rosen: Nous sommes probablement confrontés aux mêmes éléments que ceux qui touchent les étudiants, soit les moyens

de les attirer et les moyens de les conserver. Pour les attirer, il faut savoir s'ils envisageraient de travailler dans le secteur manufacturier. S'ils ont l'image des anciennes chaînes de travail sales que nous avions par le passé, cela ne les séduit pas, et ils vont se diriger vers d'autres domaines, en particulier techniques, dans lesquels ils ont l'impression qu'on utilise des technologies plus perfectionnées.

Quant à les conserver, une fois qu'ils apprennent à connaître un peu un domaine, ils entendent parler des questions dont nous discutons ici : je suis ce cours, mais vais-je trouver un travail, ou tous les emplois vont-ils se trouver à l'extérieur du pays? Les étudiants n'aiment pas cette perspective. Il se peut qu'ils soient prêts à aller travailler à l'occasion à l'étranger, mais ce n'était probablement pas leur objectif quand ils se sont inscrits à un programme. Ils n'avaient pas le sentiment qu'ils étaient en train de signer leur dossier d'immigration et qu'ils allaient devoir partir. S'ils n'entrevoient pas d'avenir dans le domaine au Canada, ils ne vont pas s'inscrire dans ces programmes et c'est le début de la spirale. Vous ne pouvez pas aller dans le secteur des services parce que personne ne veut y aller, mais comme personne n'y est, vous ne pouvez pas le redynamiser non plus.

M. David Paterson: J'allais juste ajouter : à la gloire de l'UOIT. Nous sommes ravis que cette université ait été la première au Canada à offrir un diplôme en ingénierie automobile, mais il est ironique, avec tous nos antécédents dans ce secteur de la fabrication de véhicules, que l'UOIT soit le premier à proposer un tel diplôme. Nous allons maintenant pouvoir faire travailler les étudiants avec nos fournisseurs, et nos étudiants auront une bonne connaissance du développement des systèmes électriques des automobiles, des systèmes de pile à carburant et des modalités d'essai des pièces. Cela va être très intéressant. Nous croyons que quantité de choses vont permettre d'attirer des gens dans ces programmes et nous conférer un avantage très réel au Canada, grâce à nos excellentes capacités en ingénierie.

N'hésitons donc pas à féliciter ces gens qui sont des leaders.

Le président: Merci, M. Masse.

Nous revenons maintenant à M. McTeague, pour cinq minutes.

L'hon. Dan McTeague: Merci, monsieur le président.

Je suppose que l'un des mystères qu'il y a à être Canadien maintenant est que nous voulons avoir les emplois les mieux payés et le niveau de vie le plus élevé, mais que nous voulons payer les prix les plus faibles pour tous nos produits. Ainsi, alors que les Canadiens veulent que le secteur manufacturier soit en mesure de leur assurer le niveau de vie auquel ils sont habitués, ils veulent en même temps obtenir le meilleur prix, quoi qu'il en coûte, ce qui paraît bien sûr ironique à certains. Le défi que cela pose aux législateurs que nous sommes est que les instruments dont nous disposons pour équilibrer ces effets n'ont qu'une efficacité limitée.

Imaginez la difficulté qu'il y a à tenter de dire aux Canadiens que s'ils veulent obtenir le meilleur ou les prix les plus faibles, c'est peut-être là une combinaison autodestructrice. Ce n'est pas là une question philosophique.

M. David Paterson: Je peux illustrer cette question en la situant dans le contexte de la fabrication des automobiles. Il ne fait ainsi aucun doute que l'ensemble du secteur nord-américain de l'automobile va s'approvisionner de plus en plus à l'étranger pour certains articles à faibles coûts, et les importer ici. C'est ce que nous faisons déjà. C'est une question de capacité concurrentielle, pour vous assurer que le client obtienne un véhicule à un prix abordable. Le prix sur le marché est non seulement un élément essentiel pour nous permettre de lutter contre nos concurrents ici, mais nous voulons exporter nos véhicules et être concurrentiels. C'est absolument essentiel pour cela.

Maintenant, il y a certaines choses que nous faisons mieux au Canada, à cause de la valeur ajoutée de notre matière grise, qui l'emporte sur un écart de prix. Je vais vous donner un exemple. Au Québec, nous sommes les spécialistes mondiaux de la mise au point des matériaux élastiques et légers, qui se trouvent être des sous-produits venant d'entreprises comme l'Alcan et d'autres entreprises au service du secteur aérospatiale.

Chez General Motors, nous avons essayé de profiter de ces capacités intellectuelles et c'est pourquoi nous collaborons avec quatre grandes universités dans la province de Québec, qui vont nous aider à mettre au point de nouveaux plastiques légers et de nouveaux matériaux élastiques légers. C'est ainsi que le magnésium est dorénavant un métal de remplacement pour de nombreux produits différents d'acier qui entraient auparavant dans nos voitures. Cela permet de réduire le poids et d'économiser du carburant. Avec ce type de chose, nous essayons de devenir des spécialistes dans des créneaux précis afin d'être en mesure, comme je le dis, d'obtenir des produits de meilleure qualité, plus légers et plus rapides pouvant compenser des coûts plus élevés.

• (0955)

L'hon. Dan McTeague: J'ai regardé ce matin une publicité sur une lame de rasoir appelée Fusion, et cela m'a amené à réfléchir à l'état d'avancement de ce produit précis, Fusion, qui fait appel à plusieurs types de métaux dont vous parlez, un créneau sur le marché... Le produit, qu'il s'agisse d'un élément ou du plastique, peut être fabriqué n'importe où à travers le monde pour quelques sous, mais le produit a forte valeur ajoutée ou les machines spécialisées et l'ingéniosité nécessaire pour construire ces lames de rasoir représentent 80 p. 100 des coûts, et la valeur ajoutée reste donc au Canada.

M. Malcolmsen, de concert avec ce que M. Paterson a laissé entendre, nous avons entendu au cours des derniers jours certains témoins qui estiment que les entreprises regardent essentiellement le résultat final. Vous verrez souvent des fabricants fermer leurs installations ou réduire leurs activités au Canada lorsque leurs marges sont très faibles, par exemple entre 5 et 10 p. 100. Je ne sais pas si c'est le cas ici, à Oshawa. En déménageant en Chine, par exemple, elles peuvent accroître leurs profits et bien sûr réduire les coûts des intrants et revenir sur le marché avec des quantités comparables.

Dans quelle mesure cela constitue-t-il un défi pour le secteur manufacturier, ici, dans la région de Durham et dans votre organisation, quand il s'agit de promouvoir la croissance?

M. Bob Malcolmsen: C'est une question à laquelle il est difficile de répondre. Dans le secteur manufacturier, si les entreprises estiment qu'elles peuvent faire plus de profit à l'étranger, il s'agit d'entreprises privées et elles ont le droit de le faire.

Les gens veulent des produits de qualité. Quand vous examinez le secteur manufacturier, ce qu'il faut savoir est que nous devons garder

la propriété intellectuelle ici, au Canada. Lors de notre conférence économique, un conférencier nous a dit pour l'essentiel la même chose. Il conserve la propriété intellectuelle sur la fabrication de ses produits. Il se peut que le produit soit fabriqué à l'étranger, mais il conserve toujours la propriété intellectuelle. Il ne la vend pas. C'est ainsi qu'il reste concurrentiel contre la Chine et contre les autres pays étrangers qui lui font concurrence.

Je pense donc que nous devons être novateurs au Canada. Si les fabricants ferment leurs portes parce qu'ils ne sont pas concurrentiels, c'est probablement parce qu'ils n'essaient pas d'être novateurs et concurrentiels, ce qui nous ramène au commentaire qu'a fait M. Paterson au sujet de l'UOIT. Avec le projet Beacon réalisé à l'université, ils permettent non seulement aux fabricants du secteur de l'automobile, mais également à tous leurs fournisseurs... Ces fournisseurs ne produisent pas nécessairement uniquement des pièces automobiles, et je sais qu'il y a plusieurs fournisseurs de deuxième ou de troisième niveau implantés à Oshawa qui, outre les pièces automobiles, sont suffisamment malins pour fournir des produits à d'autres secteurs. C'est ainsi qu'il y a une entreprise d'Oshawa qui fabrique des pièces d'aluminium pour le secteur automobile et qui a profité de ses compétences et de ses capacités en conception pour fabriquer maintenant des quais en aluminium pour les chalets. Ils se servent donc de leur capacité d'innovation et de leur propriété intellectuelle pour analyser où cela les mène. Ils en concluent que s'ils peuvent faire ce type de travail pour le secteur automobile et rester concurrentiels, tout en améliorant leurs produits grâce à la recherche, au développement et à l'innovation, ils peuvent probablement faire d'autres choses pendant les périodes de ralentissement, ou fabriquer d'autres produits. Ils imaginent alors une autre conception.

Nous avons une autre entreprise implantée ici, à Oshawa, qui fabriquait des pièces légères pour automobiles, et qui a également fini par fabriquer des casiers pour les écoles, même si cette entreprise n'est plus présente maintenant. Elle s'est dit, si nous pouvons faire cela, nous pouvons également faire autre chose.

Nous avons l'intelligence qu'il faut pour cela.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Shipley pour cinq minutes.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci monsieur le président.

Merci au comité d'être ici ce matin.

Tout d'abord, M. Rosen, au sujet de l'université qui compte 4 300 étudiants, et je vous félicite au sujet de vos commentaires, je ne sais pas quel est votre objectif ou quel est le nombre maximum d'étudiants que vous pouvez avoir. J'espère que certains éléments dont vous avez parlé au sujet des mesures incitatives, des bourses, des programmes d'apprentissage et des autres mesures d'incitation à l'emploi donnent réellement des résultats pour vous aider à augmenter le nombre de vos étudiants obtenant leur diplôme. Nous avons essayé de faire ce genre de choses avec le dernier budget.

Je tiens maintenant à aborder un peu le volet éducation et l'image. Nous avons entendu un certain nombre de choses. C'est ce que nous a dit un groupe qui est venu nous faire un exposé à Ottawa, et nous avons encore entendu la même chose aujourd'hui, et d'autres jours également. Dites-moi comment vous allez commercialiser cela. Bien évidemment, quand je dis vous, je pense au partenariat qui doit se mettre en place, qui doit s'impliquer... Mais parlons du secteur de l'éducation et du gouvernement, même si je pense que le problème est un peu plus vaste que cela. J'aimerais connaître vos commentaires sur ceux qui devraient y participer. Il est évident que l'industrie doit s'y impliquer. Aidez-nous à préciser comment nous pouvons modifier l'image ou donner une nouvelle image. McDonald et d'autres entreprises modifient la perception des choses. Nous aimerions savoir comment vous procédez dans ce domaine et les réflexions que cela vous inspire.

• (1000)

M. Marc Rosen: Merci beaucoup.

Oui, il est certain que des mesures comme les bourses et d'autres du même genre qui ont été appliquées se sont avérées très utiles. Je pourrais ajouter qu'il pourrait y avoir intérêt à avoir certaines mesures incitatives ciblées, s'il y a des secteurs précis que vous voulez appuyer, au lieu de mesures générales destinées à tous les étudiants. Rien n'empêche d'offrir des mesures incitatives plus énergiques dans certains domaines.

Quant à l'image, nous sommes des intermédiaires. Ce sont les étudiants qui vont choisir. C'est l'industrie qui va embaucher. Ils doivent en général suivre un certain nombre de cours pour accéder à l'industrie. Si l'industrie n'est pas attrayante dans un domaine précis, comme celui de la fabrication, nous ne pouvons pas faire grand-chose pour persuader un étudiant par la ruse. Ils le savent s'il n'y a rien pour eux de l'autre côté. L'industrie doit donc se doter d'une image montrant un secteur manufacturier plus attrayant, plus séduisant pour les jeunes, montrant qu'il ne s'agit pas uniquement d'un travail peu plaisant et manuel. La technologie y est toute aussi séduisante et toute aussi perfectionnée que dans n'importe quel autre secteur. Les enfants aiment les iPods. Il suffit de nommer une technologie... c'est la même technologie appliquée dans le contexte pertinent. Le message n'est pas difficile à diffuser. Mais ce que nous avons maintenant est un film de 1930 montrant une chaîne de montage, et il est très difficile de venir à bout d'une telle image.

Le gouvernement peut également aider. Tout ce que dit l'industrie est perçu comme du parti pris, visant à répondre à ses propres besoins. Les gouvernements peuvent aider dans tous les domaines. Manufacturiers et exportateurs canadiens a fait une tentative de monter une publicité sur la fabrication des guitares. C'était vraiment passionnant. Il y avait un groupe rock à l'arrière-plan. Ils n'ont jamais eu l'argent nécessaire pour lancer la campagne. J'en ai vu une version. Je l'utilise pour essayer d'attirer des étudiants. Mais l'industrie nucléaire a fait cela très bien dernièrement, en diffusant des publicités et en faisant la promotion des avantages qu'elle offre. L'image peut être améliorée en visant précisément là où c'est nécessaire, même avec des publicités. D'autres mesures pourraient aussi aider.

M. David Paterson: J'aimerais ajouter ceci. Au cours des deux années à venir, alors que nous mettrons en marche ce nouveau centre d'excellence dans le domaine de l'automobile, l'un de nos principaux objectifs dans cette entreprise, pour Général Motors, est de faire précisément ce dont vous parlez et de le faire savoir. Nous avons là une motivation très égoïste. Notre objectif est que les fournisseurs de toute l'Amérique du Nord sachent ce que nous faisons ici dans la région de Durham. Ce que nous aimerions qu'ils fassent est de venir

ici et non seulement de travailler avec Marc et ses étudiants, et d'utiliser les technologies impressionnantes dont ils vont disposer, mais qu'ils travaillent aussi avec nous parce que nous achetons leur production.

Nous aimerions que vous veniez visiter notre centre technique à l'occasion parce que, lorsque vous ouvrez la portière d'une voiture, vous réalisez tout à coup qu'il ne s'agit pas d'un produit unique, mais de milliers de produits et que chacun d'eux a besoin d'innovation. Nous voulons donc non seulement faire venir des étudiants dans le centre, mais également cette vaste communauté des approvisionnementnements que nous avons au Canada, qu'elle s'y implique, éventuellement qu'elle implante des centres techniques aux alentours dans la région de Durham, qu'elle ouvre de nouvelles entreprises... Et comme il est possible que certaines entreprises s'implantent dans des pays à plus faibles coûts, que de nouvelles viennent dans notre pays et dans cette province en s'appuyant sur l'innovation et la technologie. C'est la vision que nous avons. Nous voulons donc littéralement faire apparaître de nouvelles entreprises à partir de ce centre. Nous voulons attirer non seulement les étudiants mais également les entreprises pour qu'elles participent aussi à cette aventure.

M. Bev Shipley: J'aimerais faire un petit retour en arrière parce que vous avez également parlé de recherche et de développement. Quelle est son importance?

Le président: Dernière question.

M. Bev Shipley: Bien.

Nous entendons dire qu'il n'y a pas d'harmonisation entre la recherche et le développement dont l'industrie a besoin et ce que les milieux universitaires fournissent, que ce soit les universités ou les collèges. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

M. David Paterson: Très rapidement, je crois que nous faisons autant de recherches que possible en collaboration avec les universités dans tout le pays que toute autre société implantée au Canada. Nous savons les genres de produits que nous devons construire. Nous devons aussi avoir la sagesse d'écouter les gens qui ont peut-être de meilleures idées. C'est du donnant, donnant. C'est ainsi que nous pouvons savoir qu'il nous faut le machin A et que nous voulons qu'il soit plus léger, plus rapide, etc. Nous lançons la demande à la cantonade. Si vous pouvez nous fournir un produit excellent, vous allez gagner des millions de dollars, parce que nous allons l'acheter.

Toutefois, en même temps, il faut que nous tenions compte de ceci. Les liens entre les personnes qui achètent et celles qui mettent au point un produit et ce type de recherche libre qui se déroule dans nos universités, ne se sont pas concrétisés. C'est pourquoi nous croyons que les réseaux et les grappes que nous essayons de mettre sur pied dans le cadre du projet Beacon sont une partie de la réponse à cela, et cela est justifié par quantités de recherches faites par des personnes comme Porter et par d'autres professeurs également, partout en Ontario.

• (1005)

Le président: Merci.

Nous avons de beaucoup dépassé le temps imparti.

Nous passons maintenant à M. Vincent.

[Français]

M. Robert Vincent (Shefford, BQ): Merci, monsieur le président.

Je partagerai mes cinq minutes avec M. Crête.

Tout d'abord, j'aimerais vous remercier d'être ici aujourd'hui. Ma question s'adresse à M. Gray; les autres intervenants peuvent également y répondre.

Je sais pertinemment que les difficultés des petites entreprises en Ontario sont les mêmes que celles du Québec. Des petites entreprises ont-elles communiqué avec vous pour vous parler des difficultés occasionnées par la concurrence de la Chine ou d'autres pays?

[Traduction]

M. John Gray: Merci beaucoup.

Comme je l'ai indiqué dans mes remarques préliminaires, nous avons participé le 12 octobre à un sommet économique à Durham. Des entreprises de toutes tailles, petites et grandes y ont participé. Toutes ressentent les pressions, bien sûr. C'est ainsi que nous sommes parvenus aux recommandations que je vous ai soumises aujourd'hui. Manifestement, tout le monde est préoccupé par son résultat final, veut s'assurer de rester concurrentiel et ne pas se heurter à des entraves inutiles sur le chemin de la réussite. Je pense que tous doivent être préoccupés, en particulier les petits fabricants, par l'arrivée des produits fabriqués par une main-d'oeuvre à bon marché en Chine. C'est le type de problème auquel ces entreprises sont confrontées.

Nous réalisons fort bien que nous ne pouvons pas faire grand-chose au niveau local. C'est pourquoi nous devons nous en remettre au gouvernement fédéral et aux travaux de ce comité pour nous assurer que les petites entreprises pourront continuer à être viables à l'avenir.

[Français]

M. Robert Vincent: D'accord.

Hier, dans une autre circonscription, des gens de l'industrie disaient éprouver des difficultés relativement à la propriété intellectuelle. Ils disaient que même dans leur propre région, où ils copient le même procédé ou le même produit, il en coûtait tellement cher de débattre de la propriété intellectuelle devant les tribunaux qu'ils abandonnaient leurs démarches. Autant au Canada qu'en Chine, on copie des produits innovateurs. On parle toujours d'innovation et des sommes d'argent qu'on y investit, mais si on nous copie à tour de bras, je ne pense pas que ce soit la bonne solution.

Que devrait-on faire pour rendre la propriété intellectuelle plus accessible?

[Traduction]

M. John Gray: À qui la question est-elle posée?

[Français]

M. Robert Vincent: À l'ensemble des témoins.

[Traduction]

Le président: M. Gray ou M. Paterson.

M. John Gray: Il est toujours plus difficile de lancer de nouvelles idées et de les amener jusqu'au marché. Quelqu'un peut toujours vous copier. Je pense que c'est un domaine dans lequel nos lois canadiennes doivent être rigoureuses. Le gouvernement fédéral a également un rôle à jouer avec les autres pays en s'assurant que des pénalités plus lourdes sont imposées lorsque quelqu'un vole une idée ou un produit, le copie dans son propre pays et le commercialise à nouveau dans notre pays. Il nous faut une législation plus percutante dans ce domaine. Vous avez raison quand vous dites qu'il faut canaliser toutes vos énergies pour développer ainsi de nouvelles

idées et que quelqu'un peut, sans encourir pratiquement aucun coût, vous les voler.

● (1010)

M. David Paterson: C'est un peu comme une route à double sens et nous sommes préoccupés par les entreprises implantées dans des pays étrangers qui copient nos produits, volent notre propriété intellectuelle, etc., et c'est un problème très grave. Je crois que nous devons nous concentrer sur ce que nous pouvons contrôler, et la mise en œuvre des types de règlement que nous avons au Canada est d'une importance majeure. Il est triste de savoir que nous finissons par avoir à l'étranger une réputation de laxisme en matière de défense de nos droits de propriété intellectuelle. Nous le constatons dans le secteur automobile. Des pièces arrivent dans ce secteur qui sont des répliques pratiquement exactes, avec notre propre emballage. Les gens les installent dans leurs voitures et leurs voitures ne marchent pas. Il y a également des questions de sécurité qui commencent à apparaître.

C'est un problème très grave ici, au Canada, et je vous incite fortement à étudier plus à fond certains aspects de l'application de la loi et des mesures de protection additionnelles qui pourraient se révéler nécessaires. Je vais recommander à la Chambre de commerce du Canada de se pencher sur ces deux aspects. Vous avez parlé de la Chine, et il y a un excellent article qui a été publié sur la Chine. Le greffier du comité et vos analystes pourraient être intéressés par son contenu. On y trouve quelques réflexions sur la propriété intellectuelle.

[Français]

Le président: Vous pouvez poser une brève question.

M. Paul Crête: J'ai remis un exemplaire de la proposition américaine concernant l'imposition de frais supplémentaires de 5 \$ à tous les camions qui entrerait en vigueur le 24 novembre. Les Américains ont peut-être décidé de suspendre leur proposition, mais je n'en suis pas sûr. Il serait donc important d'émettre un avis, si vous le jugez bon. Si vous avez besoin d'information additionnelle, vous la trouverez dans ce document.

C'est tout ce que je voulais dire.

[Traduction]

Le président: M. Gray.

M. John Gray: Oui, je vais veiller à ce que mon conseiller économique s'informe auprès de vous pour obtenir cette information.

Nous allons préparer ensemble une résolution. Nous l'enverrons à nos collègues de la région de Durham pour qu'ils l'appuient, et nous nous assurerons qu'elle soit transmise à toutes les municipalités.

Le président: Merci.

Nous passons à M. Van Kesteren.

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

Merci à vous, messieurs, d'être venus.

M. Paterson, nous avons beaucoup entendu parler d'environnement. Les pressions sont manifestes quand nous parlons de nous conformer aux normes en vigueur aux États-Unis. Cela me paraît une très bonne idée.

Pourriez-vous élaborer un peu plus sur ce sujet? Quelle était notre performance en la matière en 1987 par rapport à 2000? Au cours des 20 dernières années, quels résultats avons-nous obtenus dans le domaine automobile?

M. David Paterson: En résumé, il y a deux formes d'émissions qui concernent précisément les voitures. Il y a celles qui causent le smog et celles de gaz à effet de serre. En ce qui concerne les émissions de particules à l'origine du smog, depuis l'élimination du plomb dans l'essence, nous avons assisté à une réduction des émissions à l'origine du smog par les nouvelles automobiles de plus de 99 p. 100.

Pour formuler ça en termes simples, si vous brûlez une corde de bois dans votre cheminée, vous allez produire plus de smog qu'en conduisant un véhicule loisir-travail de haute gamme 36,5 fois autour de la terre. En le disant autrement, si nous peignons le mur avec un gallon de peinture à l'eau, cela provoquerait davantage de smog que de conduire un véhicule loisir-travail aller-retour à Vancouver. Les véhicules que nous produisons aujourd'hui n'émettent que de très faibles émissions de particules causant le smog.

Le moyen le plus rapide pour accélérer la réduction des émissions causant le smog par les automobiles est de retirer les véhicules plus anciens de la circulation. Un véhicule âgé de 20 ans émet environ 35 fois plus de particules causant le smog qu'un nouveau véhicule. Si nous avons une production d'un million de nouveaux véhicules sur le marché au cours de n'importe quelle année, nous avons également un million de véhicules âgés qui sont 35 fois plus polluants que les nouveaux qui circulent sur nos routes et dans nos rues.

Une chose que fait notre compagnie est d'inciter nos clients à changer d'automobile. S'ils nous amènent un véhicule âgé de 10 ans ou plus, nous leur accordons une remise de 1 000 \$ sur l'achat d'un nouveau véhicule. C'est une mesure incitative appliquée par l'industrie qui est en vigueur sur le marché, et qui donne de bons résultats. Nous avons ainsi retiré 17 000 véhicules âgés de la circulation l'an dernier grâce au programme Autos-O-Ciel que nous offrons dans le cadre de la Fondation Air Pur.

Le défi suivant est manifestement de réduire également les émissions de gaz à effet de serre. Ces gaz sont tout simplement un sous-produit de la combustion des carburants contenant du carbone. Nous aimerions qu'il existe un filtre, comme un convertisseur catalytique, pour les retenir.

Nous avons besoin de stratégies pour réduire notre dépendance envers les combustibles au carbone. Cela sous-entend l'électrification de nos voitures avec l'emploi de piles à combustible dans des véhicules hybrides, et le recours à d'autres technologies, ou à d'autres carburants.

Nous sommes limités. Nous ne pouvons pas faire de progrès importants parce qu'il n'y a pas de normes sur les carburants au Canada. Il s'agit de normes volontaires, mais la qualité du carburant ou la production des carburants de remplacement sur les marchés ne sont pas réglementées pour l'instant. C'est un aspect très important. Toutefois, nous appliquons tous de nouvelles technologies qui nous permettent de faire ce que nos clients veulent, soit dépenser moins d'argent en carburant.

Au sujet du dernier point que je vais aborder rapidement, puisque nous ne disposons que de peu de temps, il y a actuellement aux États-Unis une norme nationale sur l'économie de carburant. Nous la suivons de façon volontaire au Canada. Elle s'appelle CAFE. Je ne vais pas vous la décrire, mais elle est en train d'être modifiée actuellement.

Pour l'essentiel, elle va imposer des réductions d'environ 14 p. 100 de plus qu'actuellement. Il s'agit encore de relever la barre de l'économie de carburant des véhicules en circulation. Nous espérons que la norme deviendra de plus en plus rigoureuse au fur et à mesure que la réforme progressera.

Il est ironique de savoir que si le Canada devait adopter par règlement la norme CAFE en vigueur aux États-Unis, nous obtiendrions de meilleurs résultats qu'aux États-Unis. Nous nous assurerions ainsi des avantages dont nous pouvons profiter au Canada, du fait que, en règle générale, nos voitures sont plus petites.

• (1015)

M. Dave Van Kesteren: Vous avez fait un excellent travail à Général Motors, et on doit vous en féliciter. J'aime beaucoup votre programme Autos-O-Ciel.

Vous seriez donc favorable, et nous pourrions certainement le proposer au gouvernement, de faire la même chose avec une mesure fiscale, si votre voiture a 10 ans, vous obtenez 500 \$.

M. David Paterson: Nous serions ravis qu'une mesure incitative s'ajoute à la nôtre sur le marché, et cela ferait vraiment la différence.

M. Dave Van Kesteren: J'ai une question à poser à M. Malcolmson également. Il faut que nous fassions quelque chose avec les ponts. C'est une préoccupation bien réelle. Il est facile de nettoyer la cour de votre voisin, mais que faire dans la nôtre? Dans quel état sont nos routes? Comme gouvernement, avons-nous bien entretenu nos routes? Je conduis dans Toronto et je traverse cette ville tous les vendredis et tous les dimanches, et c'est un défi. C'est le moins qu'on puisse dire. Quelle a été notre performance, comme gouvernement, dans ce domaine?

M. Bob Malcolmson: Eh bien, ne me demandez pas d'emprunter l'autoroute 407 ou 401. Nous avons certainement un problème dans la région du Toronto métropolitain avec la circulation et la congestion des autoroutes. Actuellement, le problème est qu'il n'y a qu'un itinéraire pour traverser la région de Toronto, et c'est l'autoroute 401. En période de congestion, les entreprises ont de la difficulté à faire transporter leurs biens et leurs services. Cela touche aussi bien les entreprises ontariennes que celles du Québec dont les marchandises doivent traverser la grande région de Toronto pour se rendre à Niagara Falls, Fort Erié, Sarnia et Windsor. Il nous faut un autre itinéraire.

L'autoroute 407 est dans les cartons depuis... En vérité, je plaisantais l'autre jour en disant combien j'étais naïf quand je suis allé siéger au comité il y a cinq ans. Les problèmes que pose cette route sont analysés. Je crois savoir que le comité travaille maintenant de concert au processus de l'évaluation environnementale non seulement avec le gouvernement fédéral mais également avec le gouvernement provincial. Si le gouvernement fédéral peut faire quelque chose dans le domaine des transports pour faciliter l'acheminement des biens et des services...

C'est également une question de sécurité. Le fait que les voitures et les camions empruntent la même autoroute pose un problème distinct de sécurité. Il nous faut un itinéraire plus sûr. La réponse est l'autoroute 407. Celui-ci contournera Toronto, mais il ne va pas résoudre la totalité du problème. Les infrastructures routières permettant de franchir la frontière entre Detroit et Windsor sont également périmées depuis, je ne sais plus combien de temps, et il faut résoudre ce problème pour que les marchandises puissent circuler plus rapidement.

Les gouvernements savent qu'ils n'ont pas fait tout ce qu'il fallait en matière de transport et d'infrastructures au sujet des grandes autoroutes de la région du Grand Toronto. Le gros de la population du Canada réside dans le sud de l'Ontario et c'est également où se trouve le secteur manufacturier. Si nous perdons ce secteur manufacturier, parce que nous ne pouvons pas expédier correctement nos marchandises sur le marché... Vous savez, c'est facile de dire qu'il s'agit d'une seule industrie, cela ne concerne que 200 emplois, et ils iront quelque part ailleurs, mais ces 200 emplois... j'ai déjà expliqué cela à un comité il y a quelques années du point de vue de la Chambre de commerce: si ces emplois du secteur manufacturier partent, ils sont perdus pour toujours.

Ce genre de départ a également des répercussions sur le coiffeur des gens qui s'en vont, sur les restaurants, sur les compagnies d'assurance, sur les acheteurs d'ordinateur. C'est un effet en cascade dans toute la chaîne. Si vous commencez à imaginer que vous pouvez déménager des emplois dans le secteur manufacturier, ils peuvent alors partir ailleurs et une fois le mécanisme enclenché, il se répercute sur tout le reste de l'économie, sur les petites entreprises qui dépendent des employés pour acheter des produits, les vêtements pour hommes, les vêtements pour femmes, etc. Si tous ces emplois s'en vont, vous pouvez avoir tous les emplois que vous voulez dans le domaine des services, mais qui va acheter les produits?

Il faut donc résoudre le problème des autoroutes.

Le président: Je suis navré mais nous avons largement dépassé le temps imparti.

Je passe maintenant à M. Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Nous entendons aujourd'hui beaucoup d'excellentes suggestions, comme avec les témoins que notre comité a déjà entendus et lorsque nous nous déplaçons. Beaucoup des éléments qui nous sont suggérés nécessitent toutefois des ressources. Cela m'amène à vous demander ce que vous préféreriez que nous appuyions immédiatement.

Par exemple, faut-il appuyer le rapport du Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile, le bulletin de 2005, l'aide aux investissements majeurs, qui sont suspendus pour l'instant. PTC fait maintenant l'objet d'un examen, ce qui fait qu'aucune aide n'est fournie actuellement par le gouvernement fédéral.

En ce qui concerne le financement des infrastructures, nous intéressons-nous à d'autres réductions d'impôt, envisageons-nous des coupures dans d'autres secteurs, ou voulons-nous que le gouvernement fédéral facilite la réalisation d'infrastructures et prenne d'autres types de mesures incitatives, adopte des stratégies sectorielles? Si vous aviez le choix, que préféreriez-vous? Au bout du compte, cela se résume à décider ce que nous faisons avec nos ressources, et j'aimerais vous entendre nous dire qu'elles sont, à votre avis, les choix stratégiques qu'il faut faire.

Cela s'adresse à tous les membres du comité.

• (1020)

M. David Paterson: Je vais certainement profiter de l'occasion.

Comme je l'ai dit dans mes remarques préliminaires, le fait est qu'il y a des pays à travers le monde qui sont très désireux d'attirer des investissements majeurs dans le secteur manufacturier pour profiter des emplois qui en découlent, y compris des emplois indirects, et des industries de la chaîne d'approvisionnement que cela attire.

L'élément déterminant pour tous ces emplois est la présence d'usines de montage. S'il n'y a pas de réinvestissement dans ces

usines, il n'y aura pas d'emplois chez les fournisseurs. S'il n'y a pas d'emplois chez les fournisseurs, il n'y a pas de secteur du camionnage. S'il n'y a pas... et on peut poursuivre comme cela. Toute l'industrie est donc touchée par les recommandations du CPSCA, élaborées conjointement avec le gouvernement, dont la principale est la nécessité pour nous d'être concurrentiels par rapport à d'autres pays, comme les États-Unis, qui proposent des mesures incitatives représentant environ 20 p. 100 de l'investissement en capital sous forme de réductions des taxes municipales. C'était là l'atout de la concurrence. Nous avons passé une décennie à perdre des investissements dans le secteur de l'automobile au Canada de ce fait.

Nous avons adopté de telles mesures, fait des investissements concurrentiels parfaitement adaptés et nous avons obtenu de nouveaux investissements en montage d'une valeur de sept milliards de dollars dans un délai très court. Il faut que ce soit notre priorité si nous voulons continuer à attirer des usines de montage. Tous les autres investissements découlent des usines de montage.

M. John Gray: Je pense que les infrastructures et l'aide sectorielle sont très importantes, parce qu'elles pavent la voie de l'avenir. Bien évidemment, nous avons connu une période au cours de laquelle nous avons négligé les infrastructures dans ce pays, et cela s'est répercuté jusqu'aux municipalités. Si nous pouvons favoriser les infrastructures, je crois que nous serons sur la bonne voie pour les 30 ans à venir. Dans mon exposé, j'ai évoqué certains aspects des soutiens sectoriels comme l'énergie et toutes ces sortes de choses.

M. Bob Malcolmsen: Je suis d'accord avec mes deux autres collègues. Les aides sectorielles et les infrastructures sont les éléments essentiels. Comme je l'ai dit auparavant, le Canada est un pays manufacturier, et c'est encore plus vrai de l'Ontario. Si vous n'avez pas les emplois, les répercussions se font sentir en cascade. Il faut continuer à faire des efforts en matière d'aide sectorielle et d'infrastructures, jusqu'à Windsor.

M. Brian Masse: Pour revenir à la frontière entre Detroit et Windsor, l'un des problèmes auxquels nous sommes confrontés est le nombre de barrières non tarifaires. M. Crête a fait état de la plus récente, la Loi sur le bioterrorisme, qui a été imposée de façon unilatérale. Le ministre n'a été avisé que deux semaines avant qu'elle ne soit annoncée et il n'y a pas eu de coopération réelle avec le ministère de la Sécurité intérieure des États-Unis, pas plus qu'avec d'autres ministères du gouvernement fédéral américain.

J'ai été en relation avec un certain nombre de comités et d'organismes différents pour tenter d'éliminer certaines de ces barrières non tarifaires. Y a-t-il autre chose que nous, comme élus du peuple, pouvons faire pour bloquer l'imposition de telles barrières? Il me semble qu'il faudrait pratiquement que ce soit le premier ministre qui intervienne à cette étape, parce qu'ils ont tendance à agir de façon unilatérale. L'Initiative relative au voyage dans l'hémisphère occidental en est un autre exemple et il y en a quantité d'autres. Avez-vous quelques suggestions rapides sur ce que les législateurs que nous sommes pourrions faire?

M. David Paterson: J'aurais une suggestion à faire. Lorsque je me suis rendu la dernière fois à l'ambassade du Canada à Washington, une chose qui m'a impressionné a été une initiative axée sur les résultats visant à tirer parti de la compréhension profonde des problèmes qu'ont les entreprises canadiennes qui sont implantées aux États-Unis. Elles parlent avec des représentants du Congrès de tous les États-Unis, en particulier des États du Nord.

Il y a des groupes, comme le Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile, qui regroupent des entreprises implantées aux États-Unis et au Canada. Si je suis bien évidemment tout à fait d'accord pour dire que nous avons besoin d'échanges de haut niveau avec les États-Unis, pour nous assurer d'harmoniser nos pratiques et veiller à la poursuite de nos échanges commerciaux, c'est une priorité, je crois que les entreprises canadiennes peuvent contribuer pour beaucoup si elles travaillent conjointement avec leurs gouvernements et leurs ambassades, etc. C'est un phénomène que nous ne pouvons qu'accélérer si nous y accordons plus d'attention.

• (1025)

M. Brian Masse: C'est donc là une stratégie commerciale précise.

M. John Gray: Vous qui venez de Windsor, je suis sûr que vous réalisez que l'Ontario et les États du Nord des États-Unis ne constituent qu'une seule unité économique. Croyez-le ou non, nous comptons en vérité des alliés chez les gouverneurs des États du Nord. Ils réalisent l'importance qu'il y a à faire circuler les marchandises. Quand des restrictions sont imposées, elles freinent le flux des marchandises et des personnes. Cela nuit à tout le monde. Je crois que ce sont là des alliés auxquels nous n'avons pas fait beaucoup appel jusqu'à maintenant. Cela me paraît une possibilité très intéressante.

Le président: Merci, M. Masse.

Nous passons maintenant à M. McTeague.

L'hon. Dan McTeague: Monsieur le président, je n'ai pas le temps de lancer une autre idée sur la façon dont nous pourrions nous servir des cotisations à l'assurance-emploi pour offrir des mesures incitatives aux entreprises au lieu de leur rembourser les retenues à la source, pour embaucher plus de jeunes dans les métiers spécialisés. C'est là quelque chose qui pourrait intéresser M. Rosen.

Nous sommes à Oshawa, et je crois qu'il est important, de notre point de vue, de passer la parole à M. Carrie. Nous sommes dans sa circonscription et j'aimerais beaucoup entendre d'autres questions émanant de lui, avec votre permission, monsieur le président.

Le président: Le prochain tour de parole est pour les conservateurs.

M. Colin Carrie: Merci beaucoup, M. McTeague.

Je veux souligner certaines des caractéristiques propres à Oshawa. M. Paterson, vous avez parlé du nouveau Centre d'excellence automobile. Je me demande si vous pourriez prendre quelques instants pour nous donner de plus amples détails.

M. Rosen, il y a cet écart important en matière de commercialisation entre une nouvelle idée et sa concrétisation sur le marché. Je me demande ce que nous faisons à l'UOIT pour combler cet écart.

M. David Paterson: Nous disposons d'une installation unique dans toute l'industrie automobile au Canada, ici à Oshawa. C'est notre Centre canadien de conception technique, juste à côté d'ici. Dans ce centre, nous nous adonnons à toute une gamme d'activités de conception technique pour les véhicules.

En termes simples, en pénétrant dans l'usine, vous allez constater rapidement qu'il y a des milliers d'éléments qui doivent être assemblés pour constituer une automobile, et cette automobile doit être essayée et certifiée, et répondre à toute une série d'exigences. C'est le type de travail que nous faisons ici, et c'est le type de travail à très forte valeur ajoutée qui fait une grande différence.

Le Centre a ouvert ses portes en 2001, et nous avons embauché quelque 500 ingénieurs canadiens pour y travailler. Une des choses dont nous sommes les plus fiers est que nous sommes parvenus à

attirer et à former des Canadiens de tous horizons et de tous antécédents. Nous travaillons 24 heures par jour partout à travers le monde. Nos ingénieurs dont la langue maternelle est le mandarin travaillent à la fois en anglais et en chinois avec notre centre technique situé en Chine, et nous sommes toujours ouverts, quel que soit le fuseau horaire dans lequel vous vous trouvez.

Ce qui est vraiment important est que toute la collectivité des approvisionnements, dont vous voyez l'implantation sur les cartes que je vous ai remises lors de mon exposé, converge ici à Oshawa pour travailler avec nos ingénieurs, parce que c'est ici qu'elle obtient les spécifications de tous les produits qu'elle doit développer.

L'importance économique du secteur manufacturier ne réside pas uniquement dans la quantité énorme de travail qui se fait ici, au sud de la 401. Elle réside, bien sûr, chez tous les fournisseurs répartis le long des autoroutes de la série 400 partout en Ontario. Ceux-ci doivent élaborer leurs produits en fonction des spécifications définies par le fabricant.

Ce qui est unique, en vérité, est que GM est la seule entreprise à avoir un centre important ici. Les premiers véhicules de l'histoire canadienne qui ont été totalement conçus et construits au Canada ont été les Chevrolet Equinox et Pontiac Torrent, dont nous avons fait la conception technique, ici même à Oshawa. Maintenant, ces véhicules sont construits à Ingersoll.

Ce sont eux qui sont à l'origine de la demande faite à mon ami Marc et à l'UOIT en leur demandant: « Comment pouvons-nous aller de l'avant en nous inspirant de cela? Comment pouvons-nous faire davantage de R et D en collaboration, partager les résultats avec la collectivité des fournisseurs, les aider à mieux concevoir leurs produits, à développer des entreprises plus solides et à commercialiser ces entreprises au Canada? »

Ce qui nous impressionne réellement n'est pas uniquement qu'ils aient un programme d'ingénierie automobile mais que les étudiants inscrits à ce programme vont également avoir d'excellentes compétences en affaires en sortant.

M. Marc Rosen: La question que vous avez posée sur le retard en innovation est importante. Nous convenons, et je crois que nous sommes beaucoup à le faire, qu'il y a deux solitudes, soit la recherche universitaire et les besoins de l'industrie, et que, oui, il manque d'harmonisation entre les deux. Nous essayons de résoudre ce problème de diverses façons.

La première, que nous avons rendu publique dès le début est que, comme nouvelle université, nous n'accordons pas de valeur uniquement à la production universitaire traditionnelle, la publication d'un document. Il se retrouve sur une étagère, personne ne le lit ensuite, sauf une autre personne dans le monde. Faisons plutôt des choses qui seront adoptées par l'industrie, par le marché et collaborons étroitement. Dans notre université, nous avons intégré ce principe à notre système de valeurs et c'est là quelque chose de passablement différent de ce que vous pouvez observer dans d'autres universités.

Ensuite, nous le mettons réellement en œuvre grâce à des partenariats avec l'industrie. Le centre dont nous avons parlé, le Centre d'excellence automobile, nous appartient mais il va être utilisé pendant 70 p. 100 du temps par l'industrie. Les universitaires vont y travailler, et ils vont s'y bousculer. Vous ne pourrez pas ne pas entendre parler des besoins de l'industrie, et l'industrie ne pourra pas éviter de prendre connaissance des idées des universitaires qui n'auront jamais su les pousser de l'avant et dire réellement à quelqu'un ce qu'ils sont en mesure de faire pour eux.

Il n'y aura pas de lacune. Nous disposons de bureaux pour faire venir des gens de niveau mondial, pour accueillir des visiteurs de l'industrie qui ont besoin de passer un certain temps parmi nous, pour nous assurer que tous interagissent. Il s'agit pour nous d'une nouvelle expérience qui, à notre avis, s'attaquera aux lacunes de l'innovation d'une façon unique.

• (1030)

M. David Paterson: Je vous encourage dans ce sens. Une chose qui nous est apparue particulièrement précieuse est d'avoir élaboré au Canada ce modèle de grappes de recherche en collaboration. Nos amis de RIM, dans la région de Kitchener, sont venus nous dire qu'ils ont quelques bonnes idées dont nous pourrions nous inspirer. En toute franchise, nous nous sommes inspirés de beaucoup de leurs réflexions. Je crois que nous disposons d'excellents exemples de recherche de collaboration dans diverses grappes industrielles et ce qui nous a manqué est quelqu'un pour acheter ce produit. Nous achetons quantité de produits, il est donc logique pour nous d'avoir le

meilleur produit à acheter. C'est comme cela que les choses se passent.

Le président: Merci beaucoup.

Merci beaucoup, M. Carrie.

Je remercie tous les témoins d'avoir été parmi nous aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants du temps que vous nous avez consacré et de vos témoignages. Ils furent enrichissants. S'il y a d'autres éléments que vous aimeriez soumettre au comité avant que nous publions notre rapport, qui devrait être terminé à la mi-décembre, n'hésitez pas à vous adresser au greffier.

Mesdames et messieurs les députés, pour votre information, l'autobus qui va nous amener à notre prochain point d'arrêt part à 10 h 45 précise. Préparez-vous en conséquence. Je vous remercie d'avoir été ici aujourd'hui.

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 site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site 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.