



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

INDU • NUMÉRO 020 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 14 juin 2016

Président

M. Dan Ruimy

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

Le mardi 14 juin 2016

• (1540)

[Français]

Le président (M. Dan Ruimy (Pitt Meadows—Maple Ridge, Lib.)): Bonjour à tous.

[Traduction]

Bienvenue, tout le monde. Nous allons commencer. Nous sommes en retard d'environ 10 minutes en raison de questions de régie interne à la Chambre. Nous irons droit au but.

D'excellents témoins se joignent à nous.

Aujourd'hui, nous accueillons Jerry Dias, président national d'Unifor. Nous accueillons les représentants de Ford du Canada Limitée: Diane Craig, présidente et chef de la direction; Caroline Hughes, vice-présidente, Relations gouvernementales; et Steve Majer, vice-président, Ressources humaines.

Ensuite, depuis l'autre bout du pays, nous accueillons Jerry Kroll, président-directeur général d'Electra Meccanica Vehicles, par vidéoconférence de Vancouver.

Nous passerons directement à nos exposés, alors pas plus de 10 minutes chacun. Nous allons tenter de rattraper un peu de temps perdu.

Nous allons commencer d'emblée par M. Kroll, de Vancouver.

M. Jerry Kroll (président-directeur général, Electra Meccanica Vehicles): Bonjour, tout le monde. Je suis Jerry Kroll, président-directeur d'Electra Meccanica Vehicles, à Vancouver, qui est une entreprise de fabrication de véhicules électriques dont le siège social est situé à Vancouver et qui mène ses activités à Vancouver, à New Westminster et à Victoria. Elle compte environ 15 employés, dont la majorité sont des mécaniciens, des ingénieurs et des membres du personnel. Depuis 1959, l'entreprise construit de remarquables voitures de sport assemblées à la main.

Nous nous préparons actuellement à la production massive de notre tout dernier véhicule et tout premier véhicule grand public: la Solo, qui est un véhicule électrique de court trajet à une personne novateur, dont l'empreinte environnementale est semblable à celle de la Tesla, qui ne produit aucune émission, mais qui possède la caractéristique unique d'être une voiture de court trajet à une personne.

Notre histoire en est une d'innovation et d'expérience... Nous avons utilisé nos 57 ans d'histoire de fabrication de voitures de sport assemblées à la main et nous nous sommes transformés en une entreprise du XXI^e siècle en évitant les combustibles fossiles dans les véhicules et en créant un véhicule pour les 83 % de navetteurs qui parcourent seuls moins de 30 kilomètres dans chaque direction actuellement à bord d'un véhicule propulsé par un combustible fossile de quatre à sept places.

Nous sommes une entreprise locale canadienne. Toutes nos conceptions sont produites dans nos installations. Toute notre

technologie est canadienne, et nous comptons plus de 50 années d'expérience à nous tous.

Si vous regardez les diapositives, il y a une image de la Solo. Nous approchons maintenant une production, que nous pouvons faire dans nos installations existantes, qui se situe entre 10 et 20 véhicules par mois. C'est bien. Cela montre la technologie aux gens. Ils peuvent en faire l'expérience, mais cela ne va pas changer grand-chose dans la lutte contre la destruction climatique mondiale. À cette fin, nous devons accélérer notre production — idéalement, au Canada — grâce à quelque chose qui ressemble au prêt pour le développement des industries propres qui a été consenti par le gouvernement américain à Tesla, ce qui a donné lieu à une entreprise — Tesla — dotée d'une capitalisation boursière supérieure à 30 milliards de dollars, qui emploie plus de 10 000 personnes travaillant au perfectionnement d'une technologie propre et qui construit probablement la meilleure voiture de l'histoire de l'automobile.

Soit nous allons recevoir du soutien pour la production et pour l'assemblage de nos véhicules au Canada à des fins de production de masse, soit nous allons devoir nous rendre en Inde et en Chine pour atteindre le genre de chiffres — 100 000 et plus par année — nécessaires pour améliorer la situation.

Les ventes de véhicules électriques ont augmenté de 32 % au Canada, en 2015. Nos voitures — même si elles ne sont même pas encore exposées, vu que nous présentons plutôt seulement des images d'elles — nous ont procuré plus de 20 500 réservations. C'est plus de 400 millions de dollars d'activités commerciales potentielles que nous pouvons soit fabriquer au Canada et fournir à partir d'ici, soit fabriquer à l'étranger et livrer partout dans le monde sans jamais toucher au sol canadien. En tant que fiers Canadiens, nous préférierions créer les emplois ici, au Canada, que de faire fabriquer à l'étranger le produit que nous avons conçu.

D'une manière ou d'une autre, notre service de recherche et de développement va rester à Vancouver et demeurera au Canada. Les possibilités et les défis qui nous attendent tiennent au fait que, même si le Canada demeure un lieu d'innovation et où de nouvelles idées sont avancées, le secteur manufacturier ne semble pas être beaucoup appuyé au pays, ce qui fait en sorte que les produits sont fabriqués à l'étranger. L'établissement d'une politique favorable à l'innovation canadienne qui s'applique à plus que les simples produits de fabrication, mais aussi à la fabrication de produits liés à l'énergie propre pour l'économie de demain serait très logique.

•(1545)

Pour en revenir au modèle que nous cherchons à reproduire ici, au Canada, en 2010, Tesla a reçu du gouvernement américain un important prêt de 465 millions de dollars destiné aux énergies propres. Les dirigeants ont fait croître l'entreprise jusqu'à une capitalisation boursière dépassant les 30 milliards de dollars et ont remboursé leur prêt en entier avec trois ans d'avance, avec intérêts. Il s'agit d'un exemple classique de soutien menant à la création d'emplois et d'une industrie dans un pays: en Californie... un endroit qui n'est pas reconnu pour la fabrication d'automobiles.

D'autres pays, comme la Norvège, offrent un énorme soutien aux véhicules électriques, mais il est principalement ciblé sur les consommateurs qui achètent les véhicules, par des crédits d'impôt et en leur donnant la permission de circuler sur les voies réservées aux véhicules multioccupants.

Au Canada, nous avons des crédits d'impôt en Colombie-Britannique, pour les acheteurs, des crédits d'impôt en Ontario, mais pour la fabrication de véhicules électriques au pays, à ma connaissance, aucun soutien n'est offert.

La solution proposée serait un soutien financier correspondant au modèle exécuté avec un très grand succès par Tesla, en Californie, la tenue d'expositions du parc de véhicules à l'appui de l'exportation de cet excellent produit, et le soutien de la fabrication sous la forme de garanties de prêt, de prêts à intérêts réduits pour les achats majeurs effectués à l'étranger, et, ensuite, l'appui des experts dans d'autres domaines, qui pourraient être ciblés grâce à un véhicule de court trajet ayant une petite empreinte et propulsé à l'énergie propre.

Voilà mon exposé.

Le président: Merci, et j'ai hâte de voir vos voitures.

Nous allons passer à Unifor. Monsieur Dias, vous disposez de 10 minutes.

M. Jerry Dias (président national, Unifor): Bonjour. Je m'appelle Jerry Dias. Je suis le président national d'Unifor. Compte tenu de nos 310 000 membres de partout au pays, nous sommes le premier syndicat en importance dans le secteur privé du Canada, et plus du tiers de nos membres sont dans le secteur manufacturier.

Unifor représente 86 000 membres du secteur de la fabrication de pointe, notamment dans les domaines de l'assemblage d'automobiles, des pièces d'automobile, de l'aérospatiale, de la construction navale, de l'équipement pour les transports en commun, de l'électronique, des aliments et boissons, et j'en passe. Nous comptons 45 000 autres membres dans les industries de la fabrication de ressources à valeur ajoutée, y compris la métallurgie, la foresterie et les produits pétroliers.

Au nom de ces membres et de leur famille et collectivité, je me réjouis d'avoir l'occasion de communiquer nos points de vue sur les défis, les possibilités et les besoins stratégiques de ce secteur absolument vital de l'économie. Je pense qu'il importe également de souligner le fait que la conversation que nous tenons ici, sur la Colline du Parlement, s'impose depuis longtemps. Il est certes rafraîchissant de voir à Ottawa un gouvernement accorder la priorité au secteur manufacturier dans le cadre des travaux du Comité permanent en désignant la fabrication comme un secteur d'une importance stratégique pour l'économie, et travailler avec des collègues de tous les partis afin d'évaluer la situation de façon réaliste, de concevoir des solutions et de réaliser des progrès.

Je n'insisterai jamais assez sur le fait qu'il s'agit d'un changement de perspective très important. Comme vous allez l'entendre dans ma déclaration, vous avez tous un rôle incroyablement important à jouer,

en tant que décideurs, pour ce qui est d'établir le succès du secteur manufacturier canadien.

Je suis certain qu'à présent, vous avez été bien informés par tous vos experts en matière de politiques et que vous avez entendu tous les témoins qui ont comparu devant le Comité évoquer l'importance de la fabrication, alors je ne vais pas m'étendre trop longuement là-dessus, à part pour joindre ma voix à celle des personnes qui rappellent sans cesse à nos représentants élus le rôle crucial du secteur manufacturier dans l'ensemble de l'économie: 11 % du PIB; 1,7 million de travailleurs directs occupant un emploi décent; deux tiers des exportations du Canada; et 80 % des dépenses privées dans la recherche et le développement. Je veux insister pour dire qu'en fait, la fabrication n'est pas l'industrie d'hier, mais qu'elle est plutôt la clé de notre avenir.

Compte tenu du dernier effondrement des prix des denrées — des prix du pétrole, en particulier — j'espère qu'on a enfin appris la leçon: le Canada a besoin d'une économie équilibrée. Nous ne pouvons pas la maintenir en nous contentant d'extraire des choses du sol et de les vendre; nous ne pouvons pas non plus nous contenter de rester entre nous à nous servir du café et à nous vendre des chaussures dans le secteur des services et appeler cela une économie viable. Le Canada a besoin de fabriquer des choses. Nous devons appliquer nos connaissances et notre expertise; nous avons besoin d'ajouter de la valeur à nos ressources, et nous devons continuer d'être des chefs de file mondiaux au chapitre des technologies de pointe, de la productivité et de l'innovation.

En passant, nous faisons déjà tout cela. Je me présente aujourd'hui, après une décennie perdue pour le secteur manufacturier canadien. Nous avons perdu beaucoup de terrain et raté beaucoup d'occasions. Même si, au Canada, la fabrication est très diversifiée, l'échec quasi complet du leadership stratégique fédéral, une période durant laquelle plus de 450 000 emplois ont été perdus dans le secteur manufacturier — ou près d'un emploi sur quatre — est un dénominateur commun à peu près partout. Dans le cadre de tout ce saccage, des dizaines de milliers de nos membres ont perdu leur emploi. Au cours de cette période, l'ancienne position du gouvernement fédéral à l'égard du secteur manufacturier canadien se caractérisait très majoritairement par l'absence d'une politique industrielle efficace et équilibrée, par un accent disproportionné sur les exportations de marchandises qui ne sont pas durables, par l'absence d'une politique monétaire qui a exacerbé les fortes hausses et les dépréciations actuelles de notre devise et par un programme de commerce international idéologique et naïf. Au moment le plus crucial, cette absence de leadership a coïncidé avec la crise financière mondiale et la récession, quand le secteur manufacturier canadien a connu de fortes réductions de ses capacités, des pertes d'emploi ahurissantes et un déclin au chapitre des investissements, ce qui a entraîné un changement structurel qui a exclu le Canada de bien trop d'investissements dans la prochaine génération.

Malgré ces mesures préjudiciables et leurs conséquences, la résilience des sociétés et des travailleurs canadiens montre que ces secteurs stratégiques conservent encore des avantages de calibre mondial ici, au Canada: nous bénéficions de produits de la plus haute qualité, nous observons des taux de productivité record; nous profitons d'un effectif dévoué et hautement qualifié; et nous fonctionnons grâce à des structures de coûts concurrentielles à l'échelle internationale.

Je suis certain que vous avez entendu de nombreuses voix et que de nombreux points de vue vous ont été présentés tout au long de ces audiences. Je voudrais vous offrir seulement quelques mots au sujet du rôle du mouvement ouvrier et de la voix des travailleurs dans cette conversation. Notre intérêt à l'égard du succès du secteur manufacturier canadien concerne, bien sûr, à un niveau, l'emploi et le gagne-pain de nos membres, mais, au cours de nombreuses décennies, nous avons observé la situation dans son ensemble et avons exercé de fortes pressions dans le but de travailler en partenariat avec l'industrie, ainsi qu'avec les gouvernements, pour l'établissement de politiques qui appuient l'innovation, améliorent la productivité, stimulent les investissements et apportent des technologies de pointe au Canada.

Parfois, nous entendons certains commentateurs dire que, d'une certaine façon, les ouvriers ne sont qu'un intérêt spécial, ou même que nous sommes un obstacle à la réussite du secteur manufacturier canadien. À mon avis, personne ne s'intéresse davantage au succès du secteur manufacturier et ne s'investit davantage à cet égard que nos membres. Nous nous investissons bien plus que les actionnaires ou que les décideurs gouvernementaux.

• (1550)

Au delà de nos chèques de paye, nos membres sont également fiers du travail qu'ils font, fiers de ce qu'ils fabriquent, fiers que leurs compétences, leurs efforts et leurs connaissances contribuent au succès de leur employeur.

Vous avez sous les yeux le mémoire officiel présenté au Comité par Unifor, qui s'intitule « Des politiques vigoureuses: l'élément manquant au succès du secteur manufacturier au Canada » et qui expose une série de propositions particulières dans plusieurs industries clés qui sont importantes pour Unifor. Je ne vous les ferai pas toutes parcourir en détail pour l'instant, ou compte tenu du temps dont je dispose cet après-midi. Je vous laisserai le soin de l'examiner plus attentivement, et je souligne qu'il contient une longue liste de propositions précises, concrètes et réalisables. Je voudrais plutôt utiliser la courte période pour soulever six arguments généraux concernant le secteur manufacturier et le rôle du gouvernement, afin que vous y réfléchissiez.

Premièrement, je voudrais souligner le fait que le Canada est déjà doté d'un secteur manufacturier dynamique et novateur qui fait l'envie du monde. On y effectue pratiquement tous les types de fabrication de pointe, de l'automobile à l'aérospatiale, en passant par la biotechnologie, l'électronique, le transport en commun, et plus encore.

Nous possédons un secteur manufacturier de calibre mondial qui ajoute de la valeur à notre mine de ressources naturelles dans les industries de la métallurgie, de la foresterie, des aliments et boissons et des produits pétroliers. Nous nous intégrons sur un marché continental fort de l'économie ayant la plus grande valeur au monde. Notre main-d'œuvre compte parmi les plus hautement qualifiées de la planète. Nous comptons des dizaines et des dizaines d'exploitations de sociétés mondiales de pointe et avons formé de solides grappes d'innovation dans plusieurs secteurs. De ce point de vue du développement économique, ce que nous avons déjà, tout le monde le veut partout sur la planète. C'est incroyablement précieux, ce qui veut dire que nous devons comprendre ce que les gouvernements de tous les autres pays du monde s'affairent à tenter d'obtenir.

Mon deuxième argument, c'est que le Canada est en train de rater une énorme occasion et qu'il doit approfondir le lien entre la fabrication à valeur ajoutée et notre mine de ressources naturelles. Le Canada jouit d'une abondance de ressources naturelles de toutes

sortes: pétrole, gaz, minerais, forêts, agriculture, et plus encore. Pourtant, pendant bien trop longtemps, nous avons été dans la position d'un fournisseur mondial de matières brutes, mais n'avons pas exercé de pressions suffisantes pour ce qui est de mener des activités de fabrication ayant bien plus de valeur ajoutée.

Pensez simplement aux occasions manquées pour toutes les ressources majeures dont nous disposons. Dans l'industrie métallurgique et minière, pourquoi sommes-nous tellement satisfaits de nous contenter de creuser et d'extraire de très grandes quantités de minerai pour l'expédier sous sa forme brute afin que d'autres le raffinent et le transforment en métaux et en produits précieux? Pourquoi ne sommes-nous pas des chefs de file mondiaux dans tous les aspects de la production métallurgique, de la fabrication et ne sommes-nous pas une figure de proue dans le monde en matière de technologie de matériaux légers? Dans le domaine de la foresterie, c'est la même dynamique. Nous expédions nos billots de bois bruts et notre pâte non transformée partout dans le monde. Pourquoi ne montrons-nous pas encore plus l'exemple en tant que fournisseur mondial de tous les produits du papier, les produits du bois et les matériaux de construction environnementaux de pointe? Pourquoi ne sommes-nous pas les chefs de file du monde dans le domaine de la fabrication de meubles?

En matière d'énergie, nous sommes trop satisfaits de nous concentrer sur l'exportation de ressources non transformées, au lieu de nous concentrer sur le raffinage de produits, ici même, au Canada, et d'appuyer le renforcement des industries de la pétrochimie et du plastique. Le Canada doit faire de son avantage stratégique sur le plan des ressources naturelles une priorité pour s'assurer d'ajouter de la valeur et qu'un plus grand nombre des avantages restent ici.

Le troisième argument, c'est que le terrain pour le succès manufacturier partout dans le monde est de plus en plus une question de politique. Nous avons un potentiel immense, mais il n'est pas réalisé. Dans le monde entier, nous voyons le succès manufacturier. Nous voyons de plus en plus de politiques solides et perfectionnées. Nous observons des partenariats publics actifs et des investissements stratégiques. Nous voyons des gouvernements jouer un rôle de leadership et la main-d'œuvre se perfectionner. Nous sommes témoins d'une mise à profit intelligente et créative de l'accès aux ressources naturelles, qui est conçue pour assurer un développement économique à long terme. Dans tous les autres pays dotés d'un secteur manufacturier de pointe, nous observons un rôle fort pour un gouvernement actif qui veut façonner, et peut-être même stimuler l'avenir à long terme. Il semble que ce ne soit qu'au Canada que nous nous accrochons à une croyance naïve selon laquelle la seule tâche du gouvernement relativement à la fabrication, c'est de se tenir à l'écart. Ce genre de pensée domine peut-être depuis longtemps, mais, non seulement est-elle erronée, elle n'a jamais été vraie, même dans les économies censées être les plus axées sur le libre-marché, comme les États-Unis.

Au classement mondial des marques et des images de marque de pays, le Canada obtient toujours les meilleures notes. Nous jouissons certes d'une économie solide et d'un niveau de vie décent pour la plupart des citoyens, et notre gentillesse est reconnue partout dans le monde. Il s'agit certainement d'une bonne chose, mais nous sommes également naïfs. Lorsqu'il est question d'initiatives stratégiques importantes qui ont trait à des sociétés mondiales ou au commerce avec d'autres pays, nous sommes bien trop souvent reconnus comme étant les petits scouts, qui croient un peu trop que tous les autres jouent selon les règles et que les gouvernements d'ailleurs se contentent également de se tenir à l'écart de l'industrie.

Réfléchissez un instant au rôle des gouvernements des économies clés de l'Union européenne. Pensez à l'Allemagne et à la France. Réfléchissez au rôle des gouvernements du Japon et de la Corée du Sud. Pensez à toute la Scandinavie. Réfléchissez au rôle du gouvernement dans le secteur manufacturier en Chine. Partout dans le monde, les gouvernements jouent un rôle essentiel pour ce qui est de forger une vision, de donner une orientation à long terme, de dialoguer avec l'industrie et d'adopter des politiques solides. Il est temps que le Canada fasse de même.

• (1555)

Mon quatrième argument est que, en ce qui concerne la fabrication, les gouvernements de tous les échelons du Canada doivent se montrer courageux. Qu'est-ce que je veux dire par là? Nous devons non seulement intensifier nos efforts collectifs sur le plan des politiques actives, mais nous devons aussi mettre en place les gens ayant le mandat et les ressources nécessaires pour vraiment dialoguer avec des chefs de file mondiaux de la fabrication.

Dans l'ensemble du secteur manufacturier, j'entends dire que notre approche en est une de porte ouverte et que nous sommes toujours prêts à écouter les investisseurs potentiels ou que nous sommes doués pour les kiosques dans les foires commerciales. Mais cela n'est pas suffisant. Dans nombre des plus importants secteurs manufacturiers, tous ceux qui ont les investissements de la plus grande valeur à faire et qui présentent les avantages les plus importants pour notre économie, ce sont vraiment les grandes sociétés...

Les décisions clés sont prises partout dans le monde, à Détroit, à New York, à Tokyo, à Seoul, à Francfort, à New Delhi, à Sao Paulo ou à Beijing. Ces entreprises regardent ailleurs. Elles parlent à tout le monde, et elles sont courtisées par tout le monde. Ce que j'entends dire encore et encore, c'est que le Canada n'a tout simplement pas la capacité de vraiment dialoguer avec ces sociétés mondiales. Il ne s'agit pas d'une critique à l'endroit des gens que nous avons en place actuellement; ils ne disposent tout simplement pas des bons outils ou mandats.

Les gouvernements du Canada sont trop craintifs pour diriger et pour jouer dans la cour des grands. C'est en partie pourquoi nos politiques sont très axées sur les petites et moyennes entreprises, sur les incubateurs et les centres et sur les partenariats de recherche universitaire-industrielle. Ce sont tous d'excellents éléments. Sérieusement, ces activités sont importantes, mais ce sont des tâches faciles, et elles ne sont pas suffisantes.

De mon point de vue, après avoir regardé pendant plus de 30 ans les politiciens exercer des pressions en faveur d'un certain type de mondialisation afin que l'argent et la technologie puissent circuler plus facilement dans le monde entier, je trouve ironique que les personnes qui font vraiment la promotion de ces idées sont aussi celles, au Canada, qui ne veulent pas s'imposer sur la scène internationale qu'elles ont créée. Je vous encourage à ne pas avoir peur de diriger, à faire preuve de courage et à y aller.

Cinquièmement, simplement pour déboulonner tout mythe qui pourrait persister, Unifor est entièrement en faveur du commerce mondial. Plus du tiers de nos membres travaillent dans des secteurs qui dépendent du commerce.

• (1600)

Le président: Monsieur Dias...

M. Jerry Dias: Dianne m'a promis de me donner deux de ses minutes. Je serai rapide.

Le président: Nous avons un peu dépassé le temps alloué, alors, si vous le pouvez, essayez de conclure rapidement.

Merci.

M. Jerry Dias: Je vais conclure.

Nous devons l'affirmer clairement: nous ne sommes pas en faveur de la signature de mauvais accords commerciaux, d'accords commerciaux faibles et d'accords qui minent nos industries existantes. Nous ne sommes certes pas en faveur de la signature d'accords qui limitent davantage notre capacité d'établir des politiques industrielles et publiques intelligentes, les types de politiques que d'autres gouvernements adoptent partout dans le monde.

En ce qui concerne le commerce, nous adoptons la même croyance naïve.

Nous avons besoin d'une politique manufacturière ici, au Canada. Nous devons trouver un moyen de parler aux sociétés Ford de ce monde et à d'autres grandes sociétés qui peuvent créer les types de produits novateurs et des emplois qui sont très importants ici, au Canada.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer à Mme Craig. La parole est à vous.

Mme Dianne Craig (présidente et chef de la direction, Ford du Canada Limitée): Merci, monsieur le président.

Merci, Jerry.

Bonjour, tout le monde. Je suis heureuse d'avoir la possibilité de communiquer, du point de vue de Ford du Canada, de certains des défis auxquels nous faisons face dans le secteur manufacturier du Canada.

En guise de contexte concernant Ford, à l'échelle mondiale, nous sommes un chef de file de l'industrie; nous comptons 199 000 employés et 67 usines à l'échelle de la planète. Nous vendons nos produits sur plus de 200 marchés internationaux du monde.

Nous avons été fondés en 1903, alors nous avons une très longue histoire. Le Canada a été la première expansion internationale pour Ford. Cette expansion a eu lieu un an plus tard, en 1904. Nous avons également une très longue histoire dont nous sommes très fiers. Nous faisons partie du tissu économique du Canada depuis 112 ans, et nous fournissons des emplois de grande qualité qui renforcent et maintiennent la classe moyenne du pays.

Ford du Canada emploie plus de 8 200 hommes et femmes. Nous possédons une usine d'assemblage à Oakville, deux usines de moteurs à Windsor. Nous sommes dotés de deux centres de recherche et développement, de deux centres de distribution de pièces. Nous possédons des bureaux de vente partout au Canada et exploitons le Crédit Ford du Canada, qui est notre entité financière.

Ford effectue des achats s'élevant à plus de 5 milliards de dollars par année auprès de fournisseurs de pièces situés partout au Canada, afin d'appuyer nos exploitations canadiennes et mondiales. Nous avons un réseau de 425 détaillants qui sont situés dans toutes les collectivités et qui comptent 19 000 employés.

Tout au long de son histoire au Canada, Ford a effectué des investissements importants dans le but d'innover et de mettre à niveau sa production de véhicules et de moteurs pour s'assurer que ses exploitations canadiennes sont concurrentielles à l'échelle mondiale et qu'elles prospèrent. Ces investissements dans nos activités de fabrication ont également compris des investissements importants dans la recherche et le développement et dans l'innovation au Canada.

Depuis 2000, Ford a investi plus de 12 milliards de dollars dans ses activités canadiennes, y compris un investissement de 500 millions de dollars, en 2008, visant à rouvrir son usine de moteurs d'Essex, qui a été la seule usine de Ford en Amérique du Nord à rouvrir ses portes durant la crise. Il y a eu 21 fermetures d'usines d'assemblage en Amérique du Nord durant la crise, et celle d'Essex a été la seule à reprendre ses activités. L'usine d'assemblage de St. Thomas, au Canada, a fermé ses portes. Jerry sait aussi bien que nous à quel point la fermeture de cette usine a été douloureuse et difficile.

La bonne nouvelle, c'est que Ford effectue actuellement un investissement de 700 millions de dollars à Oakville afin de produire la Ford Edge et la Lincoln MKX. Il s'agit d'une plate-forme mondiale novatrice pour les marchés d'exportation. Aujourd'hui, nous construisons la Ford Edge dotée d'un volant à droite et d'un moteur diesel à des fins d'exportation vers l'Europe. Ce projet vient tout juste de commencer, en décembre. Nous sommes très enthousiastes à cet égard.

Le commerce et la capacité d'exportation ou d'importation de véhicules sont fondamentaux pour les activités de Ford. Aujourd'hui, à l'échelle mondiale, Ford exporte plus de 40 % des véhicules qu'il produit dans le monde entier. Fait encore plus important pour Ford du Canada: la totalité des moteurs construits au Canada et 90 % de ses véhicules construits au Canada sont exportés vers 100 pays du monde. Même si les États-Unis demeurent un marché important pour les véhicules produits au Canada, nous avons fait la preuve que nous pouvons fabriquer des produits pour des marchés de partout dans le monde.

Par exemple, en 2014, Ford a exporté vers la Chine 21 000 Edge qui avaient été construites à Oakville. Cela représentait une valeur d'exportation de plus de 600 millions de dollars. Aujourd'hui, les exportations vers la Chine des Lincoln MKX construites à Oakville comptent pour 30 % de la production de MKX dans cette usine.

Les investissements constants visant à innover continuellement dans les usines d'assemblage canadiennes sont essentiels au maintien de la compétitivité du secteur de l'automobile canadien. Les investissements dans les nouvelles technologies de pointe, dans les processus et dans l'innovation dans le secteur de l'automobile ont principalement lieu dans le cadre des investissements destinés aux installations actuelles, qui doivent être mises à niveau. Toutefois, il est devenu extrêmement difficile d'obtenir de nouveaux investissements pour le Canada en raison du fait que les coûts de fabrication au pays sont devenus élevés, surtout étant donné les réalités de la concurrence mondiale au chapitre des investissements dans l'automobile.

Des pays de partout dans le monde se livrent une concurrence féroce pour obtenir et conserver des mandats relatifs à la production d'automobiles, car les gouvernements reconnaissent l'importance des retombées économiques qui sont entraînées par la production d'automobiles.

Par exemple, une étude menée par le Center for Automotive Research a récemment conclu que chaque emploi dans les usines d'assemblage d'automobiles entraînera la création de quelque sept à neuf emplois indirects pour la base d'approvisionnement. Notre secteur est très indépendant du point de vue de la base d'approvisionnement également, alors c'est aussi très important.

Toutefois, récemment — j'ai mentionné ces investissements, à l'égard desquels nous sommes vraiment très enthousiastes —, le Canada a été incapable d'attirer de nouveaux investissements dans l'automobile au même rythme que d'autres pays. Selon un récent

article, en 2014, on a annoncé de nouveaux investissements dans l'automobile totalisant 18 milliards de dollars pour l'Amérique du Nord. De cette somme, 10 milliards de dollars ont été annoncés pour les États-Unis; 7 milliards de dollars ont été annoncés pour le Mexique; et 1 milliard de dollars a été annoncé pour le Canada, dont Ford du Canada faisait partie. Il est clair que nous sommes en train de rater une occasion importante.

• (1605)

Des données récentes de Statistique Canada indiquent que, pour 2014, la fabrication était le deuxième secteur en importance à avoir contribué au PIB du Canada, à hauteur de 11 % — ce qu'a mentionné Jerry — il n'avait été surpassé que par l'immobilier.

Ces tendances sont très préoccupantes.

Afin de maintenir un secteur manufacturier général dynamique et concurrentiel, le Canada a besoin d'un plan stratégique qui, d'abord et avant tout, reconnaît la fabrication comme étant un pilier fondamental d'une économie saine et qui établit des politiques visant à maintenir, et peut-être à faire croître, le secteur manufacturier du Canada.

Pour qu'elles soient fructueuses, toutes les politiques gouvernementales aux échelons fédéral et provincial devraient être évaluées d'un point de vue tenant compte de leur incidence sur le coût de la fabrication au Canada ainsi que des avantages pour le secteur manufacturier au Canada. Pour y arriver, il est important que tous les intervenants travaillent ensemble à l'élaboration du meilleur contexte possible pour le Canada. La productivité sera d'une importance cruciale pour l'obtention d'une analyse de rentabilisation concurrentielle à l'échelle mondiale afin d'attirer des investissements au Canada, un pays où les coûts sont élevés.

Pour Ford, cela signifie que la société doit travailler avec ses partenaires à Unifor — nous entretenons une excellente relation avec Jerry — afin d'obtenir une convention collective qui offre des coûts d'exploitation concurrentiels à l'échelle mondiale, une productivité et des mouvements généralisés optimaux, et des modèles d'exploitation souples qui permettent à nos usines canadiennes de maximiser leur capacité d'utilisation.

Le gouvernement a également un rôle à jouer. Comme je l'ai mentionné, des gouvernements de partout dans le monde investissent activement dans l'automobile en raison des retombées économiques importantes et avantageuses et de la capacité du secteur de l'automobile et du secteur manufacturier en général de créer et de maintenir des emplois pour la classe moyenne. Il est d'une importance cruciale que l'approche stratégique adoptée par le Canada pour ce qui est d'attirer et d'obtenir des investissements constants dans l'automobile suive la cadence des pays concurrents de partout dans le monde afin qu'elle porte fruit.

Du point de vue de Ford, nous voudrions formuler seulement deux recommandations très précises qui, nous le croyons, sont importantes lorsqu'il s'agit d'élaborer une stratégie de fabrication fructueuse pour le secteur de l'automobile du Canada.

Premièrement, nous apprécions la prolongation du Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile fédéral. Le FISA a été important du point de vue de la capacité de Ford d'obtenir des investissements récents au Canada. Toutefois, la structure de ce fonds doit être modifiée afin de devenir plus efficace et concurrentielle par rapport aux autres administrations.

Par exemple, actuellement, le FISA fournit des contributions remboursables, ou des prêts, qui sont imposés en tant que revenu durant l'année où les prêts sont reçus. Cela réduit de façon importante la valeur et l'efficacité du fonds, lequel, encore une fois, n'est pas concurrentiel par rapport aux autres administrations.

Deuxièmement, les politiques commerciales sont importantes. Chez Ford, nous avons montré que le Canada peut réussir à produire des véhicules à des fins d'exportation vers des pays du monde entier. Toutefois, un élément clé de la réussite d'une stratégie d'exportation, c'est la disposition du marché d'exportation à permettre les importations canadiennes. Ford vend des véhicules sur les marchés mondiaux depuis plus de 100 ans. À la lumière de notre expérience, nous constatons que les pays ne sont pas tous disposés à ouvrir leur marché à des importations d'automobiles. Le Japon et la Corée du Sud demeurent les deux marchés de véhicules les plus fermés au monde parmi les pays producteurs d'automobiles. Il s'agit d'une tendance qui se démarque au sein d'un secteur de l'automobile mondial hautement intégré.

Ford soutient le libre-échange partout dans le monde parce qu'elle considère les échanges pour ce qu'ils sont: une transaction commerciale qui devrait procurer des avantages comparatifs permettant une analyse de rentabilisation pour investir dans le Canada. Le commerce permet aux entreprises comme Ford de miser sur leur échelle de fabrication. Toutefois, afin de procurer de réels avantages pour l'économie canadienne et de réussir à appuyer le secteur manufacturier canadien, les accords commerciaux devraient améliorer les perspectives d'exportation et mettre les fabricants et les travailleurs canadiens sur un pied d'égalité avec ceux des autres pays.

Tout récemment, nous avons été très déçus des résultats du PTP et de l'accord de libre-échange avec la Corée du Sud.

Le PTP en particulier est lacunaire à deux égards très importants. En dépit de la nature hautement intégrée des secteurs de l'automobile canadien et américain, le Canada a accepté une élimination progressive accélérée des tarifs sur cinq ans, soit cinq fois plus rapide que l'élimination progressive du tarif pour les automobiles qui avait été acceptée aux États-Unis: 25 ans pour les automobiles, et 30 ans pour les camions. Les deux tarifs américains sont concentrés à la fin de la période. C'est très peu concurrentiel par rapport aux États-Unis.

En outre, le PTP ne comprenait pas de mesure disciplinaire rigoureuse et applicable relativement à la manipulation des devises. Nous savons qu'il y a des gouvernements qui manipulent leur devise, y compris le gouvernement japonais. Voilà pourquoi nous avons été extrêmement fermes pour ce qui est de nous assurer que le PTP contiendrait des mesures disciplinaires concernant les devises.

Là où je veux en venir, c'est que les dispositions relatives à l'automobile du PTP n'augmenteront pas les exportations d'automobiles canadiennes de manière significative. Le PTP met plutôt l'empreinte de la fabrication d'automobiles — qui fait déjà face à des défis sur le plan de la concurrence — encore plus à risque.

Nous sommes enthousiastes à l'idée de continuer à jouer un rôle crucial pour ce qui est de prévoir l'influence que nous pouvons avoir sur l'issue du PTP.

● (1610)

En résumé, le secteur manufacturier est d'une importance cruciale pour l'économie du Canada, mais nous croyons que le pays est à un tournant important en ce qui concerne la fabrication. L'année 2016 va être déterminante pour le secteur manufacturier du Canada. Nous allons travailler avec nos partenaires d'Unifor pour nous assurer d'obtenir une convention collective concurrentielle, mais nous avons

aussi hâte de travailler avec vous tous, nos collègues du gouvernement, afin d'obtenir une stratégie de fabrication qui garantit que le secteur de l'automobile du Canada pourra continuer et continuera effectivement d'être un pilier solide et concurrentiel de la réussite économique du Canada.

Merci d'avoir eu la gentillesse de m'accorder votre attention.

Le président: Merci beaucoup. Vous avez excédé votre temps de parole de 30 secondes seulement.

M. Jerry Dias: J'allais lui accorder deux de mes minutes.

Le président: Vous n'en aviez aucune. Vous aviez dépassé votre temps de parole de deux minutes.

Très bien, nous allons entrer directement dans le vif du sujet. Monsieur Longfield, vous disposez de sept minutes.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Merci, monsieur le président, et je remercie tout le monde de sa présence virtuelle et en personne.

Voilà une entreprise qui semble intéressante, sur la côte Ouest. Je veux tenter d'en arriver à cela durant mon temps de parole, mais je veux d'abord mentionner que je représente le Parti libéral au sein du groupe parlementaire de l'automobile et que nous étudions des exposés présentés par des intervenants de diverses parties du secteur.

Nous avons assisté à un exposé intéressant présenté cette semaine par Dennis DesRosiers, qui portait sur l'histoire de la fabrication d'automobiles et sur la production d'automobiles depuis 1945. Il nous montrait une demande contenue de véhicules. Il y a beaucoup de véhicules qui ont 10 ans. Avant la récession que nous avons connue, les gens avaient acheté des véhicules; ensuite, il y a un intervalle, et, maintenant, il y a une certaine demande contenue.

Je m'adresse au représentant d'Unifor ou à ceux de Ford: pourriez-vous exposer la façon dont vous percevez la demande contenue du point de vue du perfectionnement de la main-d'oeuvre dont vous avez besoin et préciser quels défis pourraient se présenter à vous au moment où nous entrons dans le prochain cycle économique?

Mme Dianne Craig: Je peux parler de l'industrie. Nous avons connu un record de ventes d'automobiles dans l'industrie depuis 2012. Le record a été fracassé en 2012. Il l'a été de nouveau en 2013, encore en 2014, et à nouveau en 2015. Notre prévision pour 2016 était que l'industrie stagnerait par rapport à 2015, et, jusqu'ici, l'industrie est en feu cette année. Elle connaît déjà une hausse de 6 %, alors elle est beaucoup plus solide que nous l'avions prévu. Cette situation est excellente pour Ford. La segmentation s'oriente vers les grosses camionnettes, les VUM et les VUS. Pour notre entreprise, l'amélioration a été forte.

Je ne suis pas certaine de la façon dont cette situation influera sur les emplois, mais elle est excellente pour notre industrie, et il s'agit d'un bon indicateur économique.

● (1615)

M. Lloyd Longfield: Certainement. Je suis désolé de voler un peu plus de temps, mais en ce qui concerne les emplois, nous observons une augmentation de 16 % du nombre d'emplois, mais une augmentation de 72 % de la production sur une certaine période. On dirait que la productivité s'améliore, mais elle ne se traduit pas toujours par des emplois.

Monsieur Dias.

Mme Dianne Craig: Exact, mais laissez-moi seulement ajouter qu'à Oakville, qui est un excellent exemple, la production et la demande de VUM et de VUS ont été très fortes, que ce soit en Amérique du Nord ou en Europe. Aujourd'hui, nous comptons 5 200 employés qui travaillent à Oakville. Ce nombre est beaucoup plus élevé que nous l'avions prévu, et une grande part de cette situation est liée à la demande, alors elle a une incidence sur les emplois.

M. Lloyd Longfield: Super, je suis heureux de l'entendre.
Jerry.

M. Jerry Dias: L'industrie de l'automobile en général fonctionne selon des cycles de six ans, puis, après six ans, elle commence à chuter durant la septième année. Voilà qui montre l'incertitude de l'industrie en ce qui a trait à la prévisibilité. Le Canada présente des possibilités incroyables, car une très grande partie de l'industrie est axée sur les capacités.

L'usine de Ford à Oakville est à sa capacité maximale, mais Ford a de la marge pour une énorme croissance dans son usine de moteurs de Windsor, par exemple. Chrysler a une incroyable occasion de croissance dans ses installations de Brampton, General Motors a toutes sortes de capacités qui dorment à Oshawa.

Il y a beaucoup de possibilités de croissance au sein de l'industrie, et, actuellement, l'automobile est la première industrie d'exportation au Canada. Elle dépasse celles du pétrole et de l'énergie. Il s'agit d'une industrie qui, à mon avis, est à la recherche de champions, et les possibilités sont là. Il s'agit en réalité que nous tirions profit des possibilités.

M. Lloyd Longfield: Fantastique. Si je puis approfondir la question du perfectionnement des talents, Ford a toujours été connue pour le perfectionnement des talents. Dans les années 1960, elle menait le bal en ce qui concerne le perfectionnement des mécaniciens d'outillage et les cours de perfectionnement en milieu de travail. Nous voyons le rôle que peut jouer le gouvernement pour ce qui est d'aider les entreprises, les gouvernements et les établissements d'enseignement grâce à une collaboration entre nous trois.

Pourriez-vous formuler un bref commentaire à ce sujet?

M. Steve Majer (vice-président, Ressources humaines, Ford du Canada Limitée): Absolument. Le rythme du changement technologique des dernières décennies a été exceptionnel, et je suis fier de dire que notre effectif a certainement suivi la cadence, mais nous nous attendons à ce que ce rythme se poursuive. Nous disposons bel et bien d'un programme d'apprentissage bien établi, au terme duquel on obtient un diplôme et un classement dans divers métiers spécialisés différents. Ces temps-ci, nous découvrons qu'en raison de la présence accrue de la robotique dans les usines, nous manquons particulièrement de compétences en mécanique et en électricité, et nous accordons de la valeur aux gens qui peuvent maintenir les mouvements et la productivité et s'assurer que les robots fonctionnent selon leur potentiel en tout temps.

Voilà ce que nous considérons comme une possibilité de croissance. Compte tenu du changement technologique orienté vers les robots électriques, nous envisageons une demande moins importante à l'égard de certains des métiers traditionnels, comme ceux de soudeur ou de mécanicien d'outillage.

M. Lloyd Longfield: Aux fins de notre compte rendu, est-il juste de dire qu'un partenariat entre Ford, Unifor et le gouvernement, ainsi que les établissements d'enseignement, pourrait faire avancer un peu les choses?

M. Steve Majer: Cela se pourrait, certainement.

M. Jerry Dias: Pourrais-je poursuivre?

Il y a environ quatre ans, le gouvernement s'est retiré des programmes que nous avons établis dans le secteur. Nous avons Ford, Unifor, le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral et le milieu universitaire dans une pièce, où nous discutons des technologies changeantes, des compétences qui étaient nécessaires, afin que tout le monde puisse participer à la discussion, et l'université pouvait faire partie de la solution. Ces programmes ont été éliminés il y a environ quatre ans. Il faut vraiment qu'ils soient remis en place.

M. Lloyd Longfield: Jerry, pourriez-vous nous transmettre tout détail à ce sujet à notre greffier, afin que nous puissions les inclure dans notre étude du secteur manufacturier? Je pense qu'il y a là un élément manquant que nous devons aborder. Je vous en serais reconnaissant.

M. Jerry Dias: Oui, je peux certainement faire cela.

M. Lloyd Longfield: Très brièvement — je sais qu'il ne me reste qu'une minute et demie; j'ai une horloge devant moi —, nous avons visité le secteur de l'aérospatiale en tant que Comité il y a quelques semaines, et nous avons constaté l'importance, pour ce secteur, de la collaboration du gouvernement avec l'industrie et les établissements d'enseignement. Je suis vraiment impressionné par ce qui se passe dans le secteur de l'aérospatiale.

Y a-t-il un mouvement semblable sur pied au sein du secteur de l'automobile afin d'établir une grappe sectorielle qui est aussi dynamique et active que celle que nous avons observée dans le secteur de l'aérospatiale, et comprenant le gouvernement?

M. Jerry Dias: Je suis une personne de l'aérospatiale. Nous avons toujours été doués pour l'aérospatiale, ici, au Canada. Notre pays est le quatrième fabricant de produits d'aérospatiale, et ce, depuis une vingtaine d'années. Il y a environ deux décennies, l'automobile était la quatrième industrie en importance au monde, et, aujourd'hui, elle est environ au 12^e rang et se dirige vers la 15^e place. Pourquoi? C'est parce que nous avons des politiques gouvernementales solides dans l'aérospatiale. Nous ne bénéficions d'aucun type de politique solide dans le secteur de l'automobile, et voilà ce qui arrive quand on cesse d'être vigilant.

Ces discussions se poursuivent. GM vient tout juste de faire une annonce majeure cette semaine — 700 nouveaux ingénieurs qui construisent le type de technologie dont nous allons avoir besoin —, mais c'est une chose qu'il faut accueillir favorablement et qui doit être améliorée. Cela signifie que nous devons tous collaborer dans le cadre de cette discussion.

• (1620)

M. Lloyd Longfield: Pour les quelques secondes qu'il me reste, je précise que le ratio production-ventes pourrait corroborer le fait que nous avons besoin d'une production de grande valeur et de ventes de grande valeur afin de pouvoir payer pour le marché dispendieux à l'intérieur duquel nous menons nos activités.

Merci, tout le monde.

Le président: C'était exactement sept minutes. J'aime bien cela.

Monsieur Nuttall, vous disposez de sept minutes.

M. Alexander Nuttall (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Merci, monsieur le président.

Je voudrais commencer par poser une question à M. Dias.

Vous avez mentionné deux ou trois fois que vous êtes enthousiaste à l'égard de ce qui est peut-être une nouvelle attitude envers la fabrication de la part du nouveau gouvernement. Est-il juste de l'affirmer?

M. Jerry Dias: C'est exact.

M. Alexander Nuttall: Seriez-vous d'accord pour dire que nous devrions effectuer une transition afin de nous éloigner des emplois dans le secteur manufacturier, dans le sud-ouest de l'Ontario?

M. Jerry Dias: Non, nous ne devrions assurément pas le faire, mais c'est ce qui se passe depuis 10 ans.

M. Alexander Nuttall: En outre, si je pouvais m'adresser à nos amis de Ford ici présents concernant le coût élevé de la production, plus particulièrement en Ontario, oui, nous entendons parler de la main-d'œuvre, et oui, nous entendons dire toutes sortes de choses différentes, mais la plus importante dont j'entends tout le temps parler, ce sont les tarifs et le coût de l'électricité. Est-ce encore le cas? La situation s'améliore-t-elle? Nous en discutons depuis maintenant cinq, six, voire sept ans.

Mme Dianne Craig: Eh bien, une décision concernant un investissement comporte de nombreux ingrédients, et je n'en ai abordé que quelques-uns, certainement en ce qui concerne la façon dont les investissements sont traités.

L'électricité est assurément l'un de ces ingrédients, et la situation à cet égard empire, car le système de plafonnement et d'échange qu'on instaure actuellement en Ontario va rendre notre défi encore plus difficile à relever, et il arrive à un moment où nous avons déjà du mal à être concurrentiels par rapport à mes collègues de partout dans le monde.

Voici le défi que je dois relever: je vais promouvoir les intérêts du Canada tous les jours relativement à ses investissements dans le secteur de l'automobile, mais, au bout du compte, nous sommes une entreprise mondiale, et nous prenons des décisions d'affaires à l'égard d'investissements commerciaux et devons déterminer quelle est la bonne équation.

Compte tenu de ce qui est arrivé tout récemment au sujet du plafonnement et de l'échange, l'augmentation continue des coûts de l'électricité ne fait que rendre notre tâche plus difficile.

M. Alexander Nuttall: Exact. Merci.

Jerry, il y a deux entreprises dans lesquelles Unifor a des représentants syndicaux dont je voudrais vous parler. La première, c'est GM, à Oshawa. Je crois que c'est exact.

M. Jerry Dias: Oui.

M. Alexander Nuttall: Où en sommes-nous en ce qui concerne ces négociations? Je crois savoir qu'elles seront conclues en septembre. Il s'agit manifestement d'une chose à laquelle beaucoup de gens prêtent attention. Pourriez-vous nous dire à quelle étape en sont ces négociations? Que considérez-vous comme le principal facteur d'inhibition d'une nouvelle intensification des activités à Oshawa?

M. Jerry Dias: D'accord, en ce qui concerne les négociations de la convention collective, la date limite — peu importe qui sera la cible — sera la mi-septembre, mais nous sommes assurément en train de tenir des discussions informelles. La grande priorité, dans cette série de négociations, c'est le produit, qu'il s'agisse de Ford ou de Chrysler, et certainement de General Motors. Depuis des années, le principal facteur d'inhibition, pour être honnête avec vous, c'est le désastre qu'a été la politique du gouvernement concernant le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile. Dianne est beaucoup

plus diplomatique dans la façon dont elle l'explique, mais le fait est qu'il y a d'autres pays dans le monde — qu'il s'agisse de l'Allemagne, de l'Europe, du Mexique, du sud des États-Unis, du Japon ou de la Corée — qui jouent un vrai rôle de leadership parce qu'ils savent que le remboursement arrive dans les trois années qui suivent. Si le gouvernement accorde 1 milliard de dollars à l'industrie, il se fera rembourser en trois ans, puis il y a 22 ans de stabilité. Le problème réel tient au fait que nous tentons d'attirer ce type d'investissement.

En outre, il y avait une réelle bureaucratie, entre les gouvernements fédéral et provinciaux. Il n'y avait aucun guichet unique. Il fallait franchir toutes sortes d'obstacles, un peu partout, pour faire affaire avec les gouvernements, pour s'occuper de cela. Le moment venu de prendre une décision, on était parfois tout empêtré dans la bureaucratie, au point où on finissait simplement par s'en éloigner. C'est arrivé à Ford, dans le cas du programme Dragon, et à Chrysler, à Windsor. Il nous faut un guichet unique. Nous avons besoin d'une coordination majeure entre les gouvernements fédéral et provinciaux. Nous avons besoin que le gouvernement assume un vrai rôle de leadership actif pour ce qui est de comprendre ce qu'il faut pour attirer l'industrie.

M. Alexander Nuttall: Parfait. J'ai entendu les fabricants d'automobiles et les syndicats le dire, et, bien franchement, les fournisseurs aussi.

Je voudrais vous poser une question au sujet d'une autre affaire, très rapidement, si je le puis. Vous représentez Bombardier dans certaines, si ce n'est dans toutes ses installations. Où en est Unifor sur ce plan en ce qui a trait au soutien, à l'investissement, au sauvetage ou appelez cela comme vous voudrez, de Bombardier, au moment où nous voyons une externalisation de certains des emplois? Il s'agit évidemment d'un équilibre, mais si vous pouviez...

• (1625)

Le président: Vous avez environ une minute, si cela vous va.

M. Jerry Dias: Aucun problème. Bombardier — entre l'entreprise et ses employés — paie plus de 1 milliard de dollars d'impôts par année. Elle a reçu environ 2 milliards de dollars au cours des 50 dernières années. Faites le calcul. C'est très facile à comprendre. La question devient la suivante: si nous voulons un secteur de l'aérospatiale solide, je suggérerais que le gouvernement fédéral participe de la manière dont l'a fait le gouvernement du Québec.

On ne pose pas de question au sujet des installations de l'entreprise de Havilland, qui est mon usine d'attache. Mon numéro de carte de pointage est 28091. Suis-je enchanté à l'idée de transférer du travail vers la Chine et le Mexique? La réponse est non. Est-ce que je me rends compte du fait que cela doit réduire les coûts fixes du programme de Dash 8 afin d'être concurrentiel par rapport à ATR? La réponse est oui, mais je suis d'avis qu'il y a une solution plus intelligente qui aurait permis de garder les emplois au Canada.

M. Alexander Nuttall: Parfait. Vous avez réussi à respecter le temps alloué. Merci.

M. Jerry Dias: Ne comptez pas là-dessus, en passant. Je sais que vous êtes le président, mais nous discuterons après.

M. Alexander Nuttall: À la lumière de cette information, je voudrais proposer la motion suivante, monsieur le président.

Que le Comité de l'industrie, des sciences et de la technologie invite, dans le cadre de l'Étude sur le secteur manufacturier, des représentants de Bombardier Inc. à témoigner devant le Comité avant que la Chambre ajourne ses travaux et que, si ce n'est pas possible de la part de Bombardier Inc., que le Comité convoque une réunion spéciale au cours de l'été comme il conviendra à Bombardier Inc.

Très rapidement, puisqu'il ne s'agit pas d'une nouvelle motion de fond, mais elle concerne ce qui est actuellement à l'étude, nous pouvons en débattre aujourd'hui.

Le président: Merci de me dire comment faire mon travail.

M. Alexander Nuttall: Il n'est pas nécessaire qu'elle soit envoyée au sous-comité.

Le président: Merci de me dire comment faire mon travail.

Y a-t-il un débat? Nous allons mettre les témoins en attente pour un instant.

Allez-y, monsieur Longfield.

M. Lloyd Longfield: Je pense que Bombardier a été formidable de nous ouvrir ses portes. Nous avons effectué une bonne visite de ses installations. Elle nous a présenté ses données financières. Elle nous a montré des renseignements confidentiels pendant que nous étions là-bas. À la fin de la rencontre, nous avons demandé aux représentants s'il leur serait possible de comparaître devant le Comité, et, à ce moment-là, ils ont dit qu'en juin, ils étaient vraiment occupés par la transition de leurs activités et que cela ne serait donc pas possible, mais qu'ils pourraient l'envisager à une date ultérieure. Alors, je m'opposerais totalement à ce que nous tentions de les contraindre.

Le président: Allez-y, monsieur Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le président, normalement, j'aurais appuyé une motion comme celle-ci, mais pas quand nous avons des invités. Je veux revenir à mes questions qui s'adressent aux témoins, et je mettrais la motion aux voix maintenant, s'il vous plaît.

Le président: D'accord.

M. Alexander Nuttall: Je m'adresse à M. Longfield: oui, ils ont dit qu'ils ne pouvaient pas venir en juin. Je leur ai parlé à de nombreuses occasions par la suite, et ils ont affirmé être disposés à venir après juin, et c'est pourquoi la motion indique que, s'ils sont incapables de nous rencontrer, il suffit de fixer un moment durant l'été et ils seront là. Si le Comité refuse, alors, si nous ne les recevons pas, pas de problème; vous allez devoir expliquer cette position, parce que nous les avons déjà invités avant cela.

Le président: S'il n'y a pas d'autre débat, nous allons mettre la motion aux voix.

Seulement pour être clair: je crois comprendre que nous avons envoyé l'invitation et que vous étiez là, avec nous, et que nous leur avons demandé à de nombreuses reprises. Je crois comprendre qu'ils ont proposé peut-être de nous rencontrer à un certain moment en septembre, quand nous reprendrons nos travaux. Dans le cas de cette motion, ce que vous suggérez, c'est que nous convoquions une réunion spéciale durant les mois d'été.

Monsieur Lobb.

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Je ne savais pas que nous allions débattre de cette motion en tant que telle durant la présente séance, mais, comme c'est le cas, je suppose que je vais ajouter mon grain de sel, au cas où quelqu'un d'autre aurait quelque chose à ajouter.

Nous avons entendu ce que Jerry avait à dire. Je pense qu'il est important que nous fassions comparaître Bombardier devant le Comité. Il serait formidable que ses représentants puissent comparaître devant le Comité le plus tôt possible. Je pense qu'il s'agirait d'une excellente occasion pour les représentants de l'entreprise d'expliquer de nombreuses choses. Tous les emplois qu'ils créent au pays, l'excellent produit qu'ils créent au pays, et

d'expliquer au Comité d'une manière ouverte, publique et transparente pourquoi ils bénéficieraient d'une aide ultérieure afin de poursuivre leurs activités en tant qu'excellente entreprise, une grande entreprise canadienne.

Il n'est pas inhabituel que des comités se réunissent après la relâche de la Chambre pour l'été. Ce serait approprié. Compte tenu du montant qui a été demandé — ou qui aurait été demandé — au gouvernement, je pense qu'il serait formidable que Bombardier compare pour une, deux ou trois séances afin que ses représentants puissent exposer et expliquer leur point de vue et les avantages liés au financement qu'ils demandent au gouvernement fédéral de leur consentir.

• (1630)

Le président: Simplement pour récapituler, comme l'a déclaré M. Longfield, nous avons rendu visite à Bombardier. Elle nous a ouvert ses portes. Ses hauts dirigeants étaient présents. Ils vous ont accordé plus qu'assez de temps pour poser des questions. Il s'agit là de la déclaration de M. Longfield. C'est là que nous en sommes maintenant.

S'il n'y a pas d'autre débat, je vais mettre la motion aux voix.

M. Alexander Nuttall: Monsieur le président, ces 12 minutes... vous avez été très gentil. J'étais censé disposer de cinq minutes, et vous m'en avez accordé 12. Je dois être juste à cet égard. Douze minutes ne constituent pas une période adéquate pour discuter des conséquences du fait de ne pas effectuer de sauvetage, pas seulement à l'égard de Bombardier, mais de l'industrie de l'aérospatiale en entier et des emplois dans le secteur manufacturier qui s'y rattachent. Douze minutes ne constituent pas une période suffisante.

En outre, dire qu'ils ont ouvert leurs livres... je ne veux pas entrer dans les détails, car il s'agissait d'une rencontre confidentielle, et je ne vais pas en parler publiquement. Toutefois, je pense que nous avons peut-être assisté à deux rencontres différentes, du point de vue des renseignements que j'aurais voulu obtenir sur le sujet.

Le président: D'accord. Y a-t-il d'autres commentaires?

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Monsieur le président, je suis d'accord avec M. Masse. Je pense que nous perdons notre temps. Veuillez mettre la motion aux voix.

Le président: La motion peut faire l'objet d'un débat, alors c'est ce que nous faisons.

S'il n'y a pas d'autres commentaires, nous allons la mettre aux voix.

(La motion est rejetée.)

Le président: Nous allons passer à M. Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de leur présence aujourd'hui. L'une des choses qu'on remarque sur la liste actuelle de la production d'automobiles, c'est que le Canada a dérapé. Si on regarde les pays qui gagnent du terrain, la plupart d'entre eux ont soit une intervention financée par l'État, soit des pratiques de travail douteuses, ou bien ils adoptent des pratiques environnementales discutables en tant qu'État-nation. Ce qui me préoccupait un peu, c'est le fait que nous ne nous concentrons pas lorsque nous négocions des accords commerciaux, ou quand nous procédons à l'importation et à l'exportation de biens et de services.

J'adresserais cette question à notre ami de Vancouver, et j'aimerais que vous nous disiez rapidement ce que font vos entreprises pour faire la promotion du commerce équitable — je vais inclure M. Dias également — en ce qui a trait à la prétendue pénurie de main-d'oeuvre.

J'ai travaillé pour Chrysler. Mon père travaillait pour Chrysler, et mon grand-père travaillait pour Ford. J'entends dire, non seulement depuis que je suis député, mais, essentiellement, depuis que j'ai travaillé aux usines trois et six de Chrysler, que le coût de la main-d'oeuvre est un désavantage au moment de faire des affaires.

J'ai vu le Canada passer de la deuxième place en matière de fabrication et d'assemblage d'automobiles à la dixième. Pour lutter contre cette tendance, je crois qu'il faut faire plus que se contenter de se plaindre du désavantage lié à la main-d'oeuvre. Il est question de ce que font les entreprises pour parler de commerce plus équitable plutôt que de l'importation de matériaux et de marchandises, et des pratiques de travail qui servent à subventionner ces importations.

Je conclurais en disant simplement qu'on importe encore de l'amiant au Canada et qu'on l'utilise pour la fabrication de plaquettes de frein. Il s'agit d'un exemple classique. Ce produit subventionné et nuisible pour l'environnement est placé par des Canadiens dans des véhicules qui circulent dans nos rues, où il s'effritera et tombera sur la chaussée pour ensuite être emporté par les eaux. Pourquoi permettons-nous même que ce produit fasse partie de notre processus d'importation? Cela n'a aucun sens.

Peut-être que nous allons laisser notre ami de Vancouver commencer, puis je voudrais entendre la réponse de nos témoins ici présents concernant les suggestions qu'ils peuvent formuler et ce que tout le monde fait pour améliorer des transactions commerciales équitables qui sont vraiment comparables.

• (1635)

M. Jerry Kroll: Voilà un volet de la question, mais il concerne toute l'empreinte des produits qui sont importés. L'amiant dans les plaquettes de frein est une revendication légitime.

Comment les véhicules sont-ils produits? Quelle est la source des matériaux bruts? Nous devons revenir en arrière pour répondre à toutes ces questions. Les véhicules sont-ils produits d'une manière qui est préjudiciable pour les personnes qui les assemblent et celles qui fournissent les matériaux? Il s'agit d'une nouveauté dans le secteur de l'automobile, et on peut constater que cela se reflète également dans ce que les gens recherchent du point de vue de la contribution carbonique continue d'un véhicule. Cela explique l'avènement de produits comme la Tesla, où les gens constatent que, dans le cadre de l'utilisation quotidienne du véhicule, les effets sont beaucoup moins préjudiciables pour l'environnement.

Voilà une chose qui doit être intégrée dans la certification ISO: des pratiques de fabrication ainsi que des produits et composants respectueux de l'environnement.

Cela va jusqu'aux produits d'origine animale utilisés dans la voiture. Le cuir et des choses comme cela doivent également être pris en compte. Il y a tellement de couches qui doivent être retirées de l'industrie pour que l'on puisse s'assurer que les produits canadiens sont avant-gardistes non seulement du point de vue des produits en tant que tels, mais aussi des réflexions qui les sous-tendent. Il s'agit d'une occasion. Ça n'est pas une dépense. Il s'agit d'une occasion formidable que nous devons saisir. C'est de l'innovation, car on y a réfléchi. L'application de cette innovation, c'est là que les vrais profits seront réalisés au cours des 10 ou 20 prochaines années.

Les consommateurs d'aujourd'hui adorent cette idée, et c'est à cette exigence qu'il faut répondre.

M. Brian Masse: Merci.

Madame Craig.

Mme Dianne Craig: Merci de poser la question. J'y répondrais de deux façons.

Tout d'abord, nous sommes une entreprise de plus de 100 ans, et Henry Ford était tout à fait en faveur de la protection de l'environnement. En ce qui concerne la durabilité, qu'il s'agisse de la façon dont nous fabriquons nos voitures, dont nous les construisons, ou des matériaux qui les composent, un processus de réflexion rigoureux est associé à toutes les composantes afin que nous puissions nous assurer de ne rien faire qui serait nuisible pour l'environnement. À ma connaissance, je ne pourrais vous nommer aucune composante qui est construite ou produite par Ford dans l'une ou l'autre de nos usines de fabrication qui soit nuisible pour l'environnement.

Quand vous mentionnez le commerce équitable, je vois les choses un peu différemment. Je n'y avais pas réfléchi dans le contexte que vous avez mentionné. Comme je l'ai précisé dans ma déclaration, nous sommes tout à fait en faveur du commerce équitable. Quand vous citez en exemple des pays avec lesquels nous avons tenté de travailler dans le cadre du PTP ou de l'accord de libre-échange Canada-Corée du Sud, ces pays sont des marchés fermés.

Si vous regardez le Japon, 94 % de ce qui a été construit dans ce pays y a été vendu. Les Japonais n'importent que 6 % des véhicules, ce qui est extrêmement différent de la plupart des autres pays économiquement développés. En Corée du Sud, 87 % des véhicules vendus dans ce pays y sont produits. Il s'agit donc de marchés fermés. C'est pourquoi, quoi que nous fassions, qu'il s'agisse d'éliminer progressivement des tarifs ou de tenter de nous assurer que les accords prévoient des mesures disciplinaires relativement à la manipulation des devises, ils seront encore des marchés fermés. Seront-ils un jour vraiment ouverts?

Voilà notre définition du libre-échange: s'assurer qu'il y a les mêmes possibilités.

M. Jerry Dias: Le commerce est une excellente question. Si on retourne 15 ans en arrière, le Canada avait un surplus commercial d'environ 20 milliards de dollars. Aujourd'hui, nous avons un déficit commercial. Je ferai valoir que ce déficit découle de certains choix, de mauvais choix.

Si on jette un coup d'oeil aux récents accords commerciaux, celui avec la Corée est entré en vigueur en janvier 2015. Depuis, les exportations commerciales de la Corée vers le Canada ont augmenté de 8 %, et celles du Canada vers la Corée ont diminué de presque 4 %.

Notre grand gagnant a été le boeuf. On a découvert en Alberta une vache atteinte de la maladie de la vache folle un mois après l'entrée en vigueur de l'accord commercial, et nous n'avons pas expédié de boeuf depuis. Voilà à qui nous avons affaire. Nous devons jouer franc-jeu sur la scène internationale pendant que d'autres sèment la zizanie.

La Corée exporte plus de 100 000 véhicules vers le Canada, et nous en expédions environ 100. Cet accord ne va pas changer; pourtant, il s'agit de la première exportation en importance du Canada. Sous le régime du PTP, les Japonais expédient 159 000 véhicules par année vers le Canada, et nous en expédions environ 500 en retour. Les Japonais n'ont aucun tarif pour les véhicules qui entrent dans leur pays, mais ils ont un marché fermé, et l'accord du PTP va manifestement empirer la situation encore davantage.

Nous devons tirer profit des atouts du Canada, et quel est notre atout le plus important? Nous disposons d'une main-d'œuvre qualifiée. Pourquoi? Nous avons des études supérieures, l'assurance-maladie, et nous disposons d'un si grand nombre d'atouts en notre faveur que nous devons en tirer profit.

L'un des problèmes qui ont été soulevés et sur lequel je veux terminer, c'est toute la question des coûts liés à la main-d'œuvre. La main-d'œuvre compte pour 5 % du coût d'une voiture.

• (1640)

Le président: Merci. Je suis désolé, mais notre temps est écoulé.

Monsieur Arya, vous disposez de sept minutes.

M. Chandra Arya: Merci, monsieur le président.

Monsieur Dias, je souscris à votre opinion selon laquelle le gouvernement a un rôle à jouer pour ce qui est de promouvoir le secteur manufacturier.

Dans le mémoire écrit que vous avez présenté, vous avez mentionné l'aluminium. Après que je suis devenu député, je me suis penché sur la fabrication de l'aluminium, et je me suis rendu compte du fait que, au cours des 15 dernières années, nous avons établi une toute petite aluminerie au Canada. Durant la même période, les pays arabes riches en pétrole, dans un rayon de 1 000 kilomètres, ont établi cinq alumineries de calibre mondial.

Vous avez également formulé en passant un commentaire qui portait surtout sur les petits fabricants du Canada. Absolument aucun financement n'est offert pour le démarrage de nouvelles entreprises de fabrication au Canada.

Les organismes de développement régionaux — en fait, l'agence de développement de l'Ouest — ont affirmé clairement et simplement qu'ils ne financent pas le démarrage de nouvelles entreprises. Qui les financerait? Ils ont dit la BDC, et cette banque possède un portefeuille d'un milliard de dollars de prêts garantis. Elle a des centaines de millions de dollars à investir, mais, dans sa réponse, elle a affirmé n'avoir réparti au cours du dernier exercice que 23 millions de dollars pour le démarrage de nouvelles entreprises de fabrication.

Je suis entièrement d'accord avec vous pour dire que nous avons besoin d'une politique relative à la fabrication en Inde. Les pays arabes riches en pétrole ajoutent de la valeur au pétrole et au gaz naturel. Chacune des industries et le ministère du développement de ces six pays ont établi divers tableaux. Compte tenu de tous les obstacles qui proviennent de l'industrie du pétrole et du gaz naturel... une couleur — le blanc — signifie que l'usine a déjà démarré. Le vert signifie que l'usine est en train d'être formée. Le jaune signifie que quelque chose doit être planifié. Nous n'avons aucun nouvel établissement d'entreprise en vue, ici.

Ce dont ils disposent, cependant, c'est d'une politique de développement industriel claire qui est également appuyée par les institutions de l'État. Les Arabes mettent sur pied une usine de dioxyde de titane dont le coût s'élève à 50 millions de dollars, et, si j'ai 40 000 \$ de cette somme, le gouvernement est prêt à intervenir en

versant 60 000 \$ de financement pour promouvoir cette usine de fabrication.

Auriez-vous la gentillesse d'exposer en une minute les détails de la politique de fabrication que vous voudriez voir établie au Canada?

M. Jerry Dias: Vous avez abordé une très grande partie de la question. J'ai parlé de l'industrie du minerai et de l'énergie. Nous avons fermé 10 raffineries au Canada, mais le débat, au pays, concerne des pipelines servant à transporter notre bitume non raffiné vers le Texas à des fins de raffinage, ou bien pour qu'il soit embarqué dans des navires afin d'être expédié à l'étranger à des fins de transformation.

Je comprends que la réouverture d'une raffinerie est un investissement important, mais la vente d'un produit fini à l'étranger ne vaut-elle pas l'investissement? Je n'ai rien contre les pipelines. Nous avons besoin de plus de pipelines. Ils remettront mes membres au travail à l'usine de General Electric, à Peterborough, ainsi que mes membres qui fabriquent des pipelines, mais le produit ne devrait-il pas aller vers une raffinerie, être fini, avoir une valeur ajoutée, puis être expédié? Dans le cas du secteur manufacturier, outre ce que je viens tout juste de mentionner, il faut examiner les industries clés dans lesquelles on veut être à l'avant-garde, celles qui créent les emplois et celles qui ont élaboré la technologie. De nos jours, une voiture fait partie des véhicules les plus perfectionnés qui existent partout dans le monde. L'industrie de l'automobile en est une de haute technologie, comme celle de l'aérospatiale, et il s'agit là des industries qu'on veut planifier.

M. Chandra Arya: Le seul élément sur lequel je souhaite formuler mon désaccord avec vous, c'est le fait que vous affirmiez que nous possédons une main-d'œuvre qualifiée. À Ottawa, nous avons 1 700 entreprises axées sur le savoir, et le PDG d'Investir Ottawa me dit qu'il y a 0 % d'emploi parce que nous n'avons pas le talent qui est requis.

Toutefois, je ne dispose que d'une minute et demie, et je veux m'adresser à M. Jerry Kroll.

Monsieur Kroll, pouvez-vous nous parler très brièvement de votre expérience pour ce qui est de tenter d'obtenir du financement, surtout du financement par emprunt au Canada, pour votre entreprise?

M. Jerry Kroll: Certainement. C'est très frustrant. Dans le contexte du réchauffement de la planète et de la prolifération des produits pétroliers et des pipelines que l'on observe, tout le monde — le commun des mortels — comprend que ce domaine n'est pas viable, et on veut passer à autre chose. Notre entreprise est financée pour une bonne part par des capitaux privés, par des gens qui investissent, et tout cela.

Je parle à des organismes gouvernementaux, des villes, des provinces et des instances fédérales; on s'y intéresse beaucoup, mais aucune mesure n'est vraiment prise. Selon les conversations que j'ai eues avec des gens, ce domaine, l'industrie des technologies propres — est une chose qui va être la prochaine plateforme dans l'avenir.

• (1645)

M. Chandra Arya: Vous êtes-vous adressés aux banques commerciales ou à la Banque de développement du Canada?

M. Jerry Kroll: Oui, nous nous sommes adressés à la BDC, mais ça n'a rien donné. Nous avons aussi approché des banques privées, et ça n'a rien donné.

M. Chandra Arya: J'aimerais discuter avec les représentants de Ford.

Vous avez dit que le secteur manufacturier était la pierre angulaire d'une économie en santé, et je suis bien sûr d'accord avec vous. Vous avez parlé des deux recommandations concernant le FISA et des questions de politique commerciale, mais pourriez-vous dépasser le secteur de l'automobile et nous dire exactement de quoi nous avons besoin pour faire progresser le secteur manufacturier du Canada?

Mme Dianne Craig: Merci de poser la question.

J'ai eu l'immense privilège de diriger une entreprise canadienne pendant quatre ans. Nous sommes en train de perdre la bataille. Nous avons rompu le fil de la conversation sur le secteur manufacturier du Canada. Ce qui me préoccupe, quand je repense aux quatre années qui viennent de s'écouler, c'est que nous tenons toujours la même conversation au sujet des lacunes existantes, qu'il s'agisse du traitement réservé à l'AFA, des problèmes que nous pose le PTP ou les autres messages selon lesquels notre secteur est un secteur important — dans leur cas, les tarifs seront éliminés graduellement sur 5 ans, tandis qu'aux États-Unis, ce sera sur 25 et 30 ans —, ou qu'il s'agisse de l'électricité.

Nous continuons à faire de bons progrès dans les dossiers de l'harmonisation et de la réglementation, et, comme Jerry l'a mentionné, nous continuons de nous assurer que nos conventions collectives sont concurrentielles, de façon à ne pas poser réellement un problème qui empêchera le secteur de la fabrication de prospérer au Canada; toutefois, nous devons changer de trajectoire. Je dirais que nous connaissons les lacunes, et qu'il nous faut maintenant faire quelque chose.

M. Chandra Arya: Dans les quelques secondes qu'il me reste, j'aimerais parler à M. Dias.

Quand je dis que je ne suis pas d'accord avec vous sur la disponibilité d'une main-d'oeuvre qualifiée, c'est que des représentants du secteur me disent qu'il est impossible de trouver ici les talents demandés, qu'il s'agisse d'un ingénieur de matériel à radiofréquences ou d'une personne qui possède de l'expérience en robotique. Nos universités ne forment toujours pas le type de diplômés dont le secteur aurait immédiatement besoin.

M. Jerry Dias: Cela ne fait aucun doute, c'est parce qu'il n'y a pas eu de discussion sur ce que les exigences seraient dans l'avenir. Le milieu universitaire n'a pas formé des gens afin qu'ils puissent composer avec le changement.

Si vous me permettez une suggestion, si vous cherchez une solution et que vous voulez que les jeunes soient formés aux nouvelles technologies, faites en sorte que l'assurance-chômage soit liée à la durée du programme d'éducation. Si un jeune doit suivre un apprentissage de deux ou trois ans, accordez-lui des prestations d'assurance-chômage pendant tout ce temps. Voilà une réelle solution.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Lobb.

Vous avez sept minutes... Pardon, cinq minutes.

M. Ben Lobb: Je crois que vous avez dit sept, monsieur le président, je vais donc vous prendre au mot.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Mais je me suis repris et j'ai dit cinq.

M. Ben Lobb: Merci à tout le monde d'être venu ici aujourd'hui.

Pour le compte rendu — je dirai tout —, j'ai eu mes premiers emplois dans le secteur manufacturier et j'ai été membre en règle du syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile;

j'étais aussi chef de quart. Cela remonte à un assez bon nombre d'années, à Wingham, à...

M. Jerry Dias: Westcast.

M. Ben Lobb: Oui, Westcast.

La seule chose que j'aimerais que vous me disiez, Jerry, concerne les commentaires sur le fonds d'innovation pour le secteur automobile. Je crois que vous avez dit que c'était un désastre, quelque chose comme cela...

M. Jerry Dias: Oui, un désastre.

M. Ben Lobb: Avez-vous été déçus de voir que le budget — et je n'essaie pas de jouer un jeu, ici — prévoyait une prolongation de trois ans?

M. Jerry Dias: Oui, nous avons vraiment été déçus. J'aurais aimé que nous passions à un programme plus approprié, davantage axé sur les subventions.

M. Ben Lobb: J'ai fréquenté l'université au Tennessee et j'ai joué au baseball, là-bas. À cette époque, on construisait une usine pour Saturn à Smyrna, au Tennessee. Cela remonte à bien longtemps. Ils investissaient. L'État investissait d'énormes montants d'argent. En plus, en Alabama, d'où venaient mes coéquipiers, on construisait une usine pour Mercedes, et l'État de l'Alabama avait versé d'énormes sommes d'argent destinées à la construction de ces installations.

Nous ne fonctionnons pas vraiment de la même manière, ici, nous n'avons pas de véritable fonds qui inciterait réellement les gens à lancer de nouveaux projets de construction. J'ai toujours pensé que cela devrait être un élément de tout ce que nous faisons, ici, au gouvernement fédéral. Oubliez les provinces. Si elles ne sont pas intéressées, nous nous en occuperons nous-mêmes, en tant que gouvernement fédéral.

Est-ce que vous aimeriez voir cela? Pensez-vous vraiment qu'il y aurait un avantage à le faire? En tant que président, comment voyez-vous les choses?

M. Jerry Dias: Vous faisiez partie du précédent gouvernement, n'est-ce pas? C'est juste. Ça m'emplit de joie.

Je blague, en passant.

• (1650)

M. Ben Lobb: Oui.

M. Jerry Dias: En réalité, nous aurions besoin d'un programme de subvention du gouvernement fédéral, comme celui que les provinces ont mis en place. Tout le monde connaît les chiffres. Tout le monde sait quels sont les avantages. Les avantages sont réalisés très rapidement, et tout le monde sait quelles en sont les retombées à long terme sur les collectivités. Alors, oui, je suis prêt à défendre l'adoption d'un programme davantage axé sur les subventions, comme en ont adopté toutes les nations du monde dont l'industrie automobile est florissante.

M. Ben Lobb: D'accord.

Dianne, qu'en pensez-vous? Il y aura d'autres coûts, c'est évident, mais est-ce que ce serait utile? Je ne vous demande pas de répondre sur-le-champ, mais est-ce que cela vous aiderait à prendre votre décision quant aux investissements que Ford veut faire au Canada?

Mme Dianne Craig: J'aurais deux choses à dire. Nous devons protéger nos acquis. À l'heure actuelle, je crois que nous devons vraiment nous concentrer sur nos acquis.

Je crois qu'il y avait deux choses décevantes dans l'annonce du milliard de dollars accordé au fonds d'innovation pour le secteur automobile. Un milliard de dollars sur 10 ans, cela semble beaucoup, mais cela représente 100 millions de dollars par année. J'ai dit que, en 2014, les investissements dans le secteur automobile en Amérique du Nord seulement représentaient 18 milliards de dollars. Ce fonds est non seulement non concurrentiel, étant donné le montant d'argent qui y est consacré, mais en outre, comme nous en avons déjà discuté, un programme de subvention nous rendrait beaucoup plus concurrentiels, par rapport aux autres administrations.

M. Jerry Dias: Si nous parlons d'argent, j'aimerais ajouter à ce que Diane vient de dire que, 100 millions de dollars, c'est une goutte d'eau dans l'océan. Ford a investi près de 1 milliard de dollars dans sa plateforme actuelle. Chrysler a investi environ 3,5 milliards de dollars ces deux ou trois dernières années. GM a investi environ 350 millions de dollars dans les installations de CAMI. Vous parlez d'environ 100 millions de dollars par année.

Mme Caroline Hughes (vice-présidente, Relations gouvernementales, Ford du Canada Limitée): Puis-je dire un mot de plus sur la structure du programme?

Aujourd'hui, le FISA verse des prêts imposables. Mais il faut savoir que, lorsque nous touchons un prêt de 100 \$, nous devons l'inscrire dans nos livres de comptes en tant que prêt de 100 \$, mais nous devons quand même rembourser immédiatement le gouvernement et lui remettre 25 \$. Nous ne recevons donc en fait que 75 \$. Mais nous avons inscrit une dette de 100 \$ dans nos livres de comptes, et cette dette y figurera jusqu'à ce que nous ayons tout remboursé; cela nous empêche donc d'obtenir du crédit d'une autre entité.

M. Ben Lobb: Oui, j'ai toujours eu l'impression, même si nous étions en tout 166, je crois, peu importe, que lorsque nous parlons du secteur manufacturier, que nous essayons d'amener les entreprises à prendre de l'expansion, à croître, à faire de nouveaux investissements, que nous avons les mains liées même si nous savons que nous allons devoir en venir aux poings, étant donné que nous ne jouons pas au même jeu que tous les autres. Nous nous demandons ensuite pourquoi notre pays n'arrive pas à attirer de nouveaux investisseurs.

Quand nous parlons du secteur de l'automobile, qu'il s'agisse des fabricants de pièces ou d'entreprises comme Wescast, où j'ai déjà travaillé, ou encore des grands fabricants, il faut que ce soit dans le but de dire quelque chose, de dire ce que nous voulons faire. Je ne sais pas si nous pourrions tirer une recommandation de tout cela, mais il faut un nouveau programme qui nous assure la compétitivité à l'échelle mondiale. De plus, il y a l'exemple de l'institut Fraunhofer, en Allemagne. Je crois qu'il y a un projet Fraunhofer à l'Université Western. Il y a cela, aussi: nous devons travailler en partenariat avec les constructeurs d'automobiles de façon qu'ils construisent des installations, ici, mais que ce soient des installations uniques, d'avant-garde, de pointe.

Je ne sais pas s'il me reste du temps, mais...

Le président: Vous n'avez plus de temps. Merci beaucoup.

M. Jerry Dias: En passant, je retire tous les mots méchants que j'ai eus à votre égard.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Nous vous donnons la parole, monsieur Jowhari. Vous avez cinq minutes.

M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bienvenue, tout le monde.

Je m'adresserai d'abord à M. Kroll, de l'entreprise Electra Meccanica.

Vous avez mentionné avoir reçu des demandes de réservation pour quelque 20 500 autos électriques. Vous avez également mentionné que la BDC et des banques privées avaient rejeté vos demandes de financement grâce auquel vous auriez pu prendre de l'expansion. Pourriez-vous dire pour quelles raisons elles ont rejeté votre demande?

M. Jerry Kroll: Elles ne m'ont donné aucune raison. Nos véhicules suscitent un très grand intérêt. Les représentants de la BDC d'ici, en Colombie-Britannique, ont fait des essais sur route avec nos prototypes, et ils ont tous été ravis. Ils sont toujours présents dès qu'il est question de prendre des photos, mais ils n'ont rien proposé de concret. Nous avons reçu par écrit 20 500 demandes de réservation d'un de nos véhicules; ces demandes viennent de partout aux États-Unis, et même du Japon, croyez-le ou non. Pendant que le premier ministre se trouvait au Japon, essayant de convaincre les entreprises japonaises de s'installer au Canada, nous recevions des commandes, nous devions envoyer des automobiles canadiennes au Japon pour aider ce pays à soulager un peu son problème d'embouteillages. Mais il n'y a eu absolument aucun suivi de la part de la BDC, à qui j'ai présenté directement des demandes d'aide pour la construction d'une usine d'assemblage ici, au Canada, en Colombie-Britannique et dans le sud de l'Ontario. Il n'y a rien eu, aucun suivi du tout.

●(1655)

M. Majid Jowhari: Monsieur Dias, je crois comprendre que la proportion d'employés couverts par votre convention collective n'est plus que d'environ 270 000 membres. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi?

M. Jerry Dias: Je ne sais vraiment pas où vous avez trouvé ces chiffres.

M. Majid Jowhari: D'accord, je vais vous donner les chiffres que j'ai en main.

En 1997, cette proportion était de 36,4 % et elle n'était que de 26 % en 2015. Vous aviez au départ 695 900 membres, en 1997, et vous n'en comptiez plus que 426 000 en 2015.

M. Jerry Dias: Vos chiffres n'ont pas d'allure. Je ne sais pas où vous les avez obtenus.

Nous appartenions auparavant au Syndicat international des travailleurs unis de l'automobile. Je parle d'il y a près de 30 ans, lorsque nous comptons 1,2 million de membres. Nous nous sommes scindés il y a 30 ans et nous avons créé un syndicat comptant 80 000 membres. Nous avons créé Unifor il y a trois ans, en fusionnant avec le Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier. Nous comptons aujourd'hui 315 000 membres. C'est le nombre le plus élevé de toute l'histoire de notre syndicat. Je crois que votre chiffre de 600 000 se rapporte plutôt au SCFP.

M. Majid Jowhari: D'accord. Merci de m'avoir repris.

M. Jerry Dias: Aucun problème.

M. Majid Jowhari: Madame Craig, vous avez parlé des marchés fermés, en parlant spécifiquement de la Corée du Sud et du Japon. Quel rôle joue leur gouvernement respectif pour s'assurer que ce marché demeure fermé, quel rôle les citoyens jouent-ils pour s'assurer qu'ils achèteront les autos qu'ils achètent?

Mme Dianne Craig: C'est une excellente question. Elle est un peu ardue, car au bout du compte, le gouvernement doit respecter les règles, et c'est ce qui ne s'est pas passé. Prenez seulement l'accord de libre-échange avec la Corée du Sud — et Jerry a cité les chiffres —, simplement pour que vous ayez une idée, l'an dernier la Corée du Sud a exporté 137 000 autos au Canada. Ford n'en a exporté que 500. Et le Canada n'en a envoyé que 3 200. C'est donc toujours un marché fermé. Je pourrais vous donner des données semblables pour le Japon.

Ce que nous trouvons frustrant, qu'il s'agisse de l'accord de libre-échange avec la Corée du Sud, dont nous avons une certaine expérience... Et, même si les tarifs diminuent au fil du temps, il existe des obstacles non tarifaires, principalement la manipulation de la monnaie, qui font que nos véhicules n'y entrent pas. C'est un exemple, mais je peux vous en donner un autre, qui concerne ce qui s'est passé en Corée du Sud. Des consommateurs avaient acheté des véhicules d'exportation en Corée du Sud. Tout d'un coup, pour une raison quelconque, ils ont fait l'objet d'une vérification. Donc, dans ce qui est pour eux l'équivalent d'une zone d'enregistrement, peu importe, tout d'un coup, tous les consommateurs qui n'avaient pas acheté un véhicule Hyundai ou Kia recevaient un appel téléphonique au sujet de cet achat.

Il arrive de petites choses comme cela. Il y a des problèmes du côté des pièces; nous n'arrivons pas à envoyer nos pièces en Corée du Sud, et il nous est impossible de faire réparer le véhicule s'il a besoin de réparations. Il y a ce que nous appelons les obstacles non tarifaires, mais tout cela revient au fait que le gouvernement ne respecte pas les règles. Voilà pourquoi, de notre point de vue, du moins, nous voulions à tout le moins nous assurer qu'il y ait de solides politiques en matière de devises, nous voulions au minimum savoir que le FMI avait du mordant, de façon que nous puissions empêcher que cela n'arrive.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Dreeshen, vous avez cinq minutes.

M. Earl Dreeshen (Red Deer—Mountain View, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à tous nos invités de s'être présentés ici cet après-midi.

Cette discussion sur la manipulation de la monnaie que l'on vient tout juste d'entendre, le fait que ces véhicules ou que les gens qui les achètent font l'objet d'une vérification, me rappelle beaucoup le cas de l'ESB dont on a déjà parlé. C'est quelque chose, je crois, que nous devons reconnaître, le fait que certaines choses se font pour décourager une partie de nos exportations.

Monsieur Kroll, c'est tout de même quelque peu intéressant, semble-t-il. Pendant notre discussion, quand nous parlions des programmes axés sur les subventions et ainsi de suite, vous avez parlé de garantie de prêt, mais vous avez eu de la difficulté avec la BDC et vous avez eu des problèmes au moment de trouver ce type de soutien.

Est-ce qu'une garantie de prêt serait l'approche que vous privilégiez, et est-ce que les grandes entreprises devraient elles aussi envisager de s'en servir à l'avenir? Comment voyez-vous les choses, étant donné que, évidemment, vous êtes en concurrence avec elles à de si nombreux égards?

M. Jerry Kroll: Si nous pensons aux réussites récentes, sur les 10 dernières années, dans l'industrie automobile, aucun fabricant d'automobiles n'a aussi bien réussi que Tesla. C'est dû en grande partie à la demande des consommateurs. Les véhicules à carburant fossile peuvent être comparés à un télécopieur; les véhicules que

Tesla produit seraient l'équivalent d'Internet. C'est là qu'est la demande.

Que ce soit au Canada, aux États-Unis, en Norvège ou au Japon, toute mesure que le gouvernement peut prendre pour aider le secteur automobile à innover, en visant un environnement plus propre, une industrie plus propre, que ce soit à l'étape de la fabrication ou après la livraison du véhicule au consommateur, devrait être encouragée.

Car c'est là que l'argent ira. Que ce soit Ford, GM ou nous, l'économie de demain sera fondée sur la production de véhicules qui sont bons pour les gens, la planète et le profit.

• (1700)

M. Earl Dreeshen: Merci beaucoup.

Bien sûr, cela nous ramène à l'innovation. D'où je viens, une région du centre de l'Alberta, je serais plus susceptible de posséder un Ford F-350 qu'un véhicule électrique, car la réalité, c'est cela, tout simplement, là où je vis, et je possède en effet un Ford F-350.

Encore une fois, on parle de la source d'approvisionnement pour différents types de produits, et une des choses qui sont très importantes pour nous, ce sont les produits animaux, pour le cuir. C'est un aspect qui a posé problème. Comme nous l'observons quand des gens professent une philosophie différente sur la question du progrès, il y a ici aussi des préoccupations. C'est une corde raide; je crois que les gens doivent voir cela, car il y a des gens qui veulent s'assurer que nous protégeons absolument tout. Les gens ne sont pas nécessairement au courant des problèmes qui affectent d'autres secteurs.

Ce dont j'aimerais parler avec Mme Craig, c'est de l'investissement de 7,8 millions de dollars pour des essais par temps froid qui vient tout juste d'être versé. À cet égard, Ford parle de la capacité d'innovation évidente du Canada, des talents reconnus de notre main-d'oeuvre ainsi que du solide réseau réunissant de grandes universités, des entreprises en démarrage et des fournisseurs innovateurs.

C'est quelque chose qui nous intéresse, à Kapuskasing, en Ontario. Pensez aux gens qui vivent dans des régions où le temps froid fait partie de leur quotidien; j'aimerais que vous nous donniez un aperçu de ce qui se passera là-bas, à votre avis.

Mme Dianne Craig: Il y a deux ou trois choses. Évidemment, les essais par temps froid sont assez importants, pour Ford, en particulier lorsque nous produisons des véhicules électriques et quand nous envisageons notre avenir.

Je suis tout à fait prête à parler un peu des véhicules électriques, étant donné que 2 % des véhicules vendus au Canada aujourd'hui sont des véhicules électriques ou des hybrides rechargeables; il n'y a donc pas là la demande dont nous avons besoin.

La Ford Motor Company a annoncé en décembre qu'elle investissait 4,5 milliards de dollars sur cinq ans dans les véhicules électriques, l'objectif étant que 40 % de nos véhicules soient électriques ou hybrides rechargeables.

Nous devons créer une demande, c'est vraiment important. Elle n'existe pas à l'heure actuelle, mais cela tient en partie aux tests par temps froid que nous réalisons, pour les véhicules électriques en particulier.

Je ne sais pas si l'un de vous deux aurait quelque chose à ajouter.

M. Steve Majer: Permettez-moi, monsieur, de préciser quelque chose; je crois que les installations de Kapuskasing dont il a été question sont des installations de General Motors, pas de Ford.

M. Earl Dreeshen: Je m'excuse.

Mme Caroline Hughes: Parlant de Ford, notre entreprise possède en effet deux centres de recherche et développement de pointe au Canada. Il y a d'abord le Powertrain Engineering and Research Development Centre, à Essex. Nous avons dépensé près de 100 millions de dollars pour des projets de recherche et développement touchant toute la gamme des groupes motopropulseurs. Ce centre fait des essais, du travail de conception et du travail de recherche et développement sur les produits électriques, les moteurs diesel, les moteurs à essence et toute la gamme des carburants de remplacement.

Dans un tout autre ordre d'idées, notre usine de montage d'Oakville mène un projet de recherche sur la transformation des émanations en énergie. Nous travaillons sur 43 projets de recherche et développement au Canada, avec la collaboration d'universités et de fournisseurs canadiens, qui touchent la légèreté du produit, la mise en forme de matériaux de pointe et les biomatériaux.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Baylis. Vous avez cinq minutes.

M. Frank Baylis (Pierrefonds—Dollard, Lib.): Je vais vous poser la même question à tous les trois, et je vais vous chronométrer, car je veux être certain de pouvoir poser toutes mes questions.

La question est simple. Avec les autres témoins que nous avons reçus, nous avons parlé de productivité; ici, aujourd'hui, vous dites tous les trois qu'il ne s'agit même pas de productivité. Il s'agit de conserver nos acquis et de nous aider à croître.

J'aimerais que chacun de vous me dise les deux principales mesures que vous aimeriez que le gouvernement prenne pour vous inciter à rester ici et, en ce qui vous concerne, à ne pas aller au Mexique.

Je commence par vous, monsieur Kroll.

M. Jerry Kroll: Nous [*Note de la rédaction: difficultés techniques*], mais nous avons déjà exploré la Chine — je me suis rendu en Chine — pour savoir s'il était possible d'y construire des véhicules, et nous avons, avec l'aide du gouvernement de la Colombie-Britannique, conclu un contrat avec l'Inde: 100 000 véhicules dans ces deux cas, sans que cela nous ait coûté trop d'efforts.

Le modèle qui a si bien réussi à la conception de Tesla, aux États-Unis, c'est exactement le modèle que nous devrions suivre. Pensez seulement à la façon dont les jalons ont été posés l'un après l'autre: nous avons embauché notre 100^e employé; nous avons embauché notre 1 000^e employé, nous avons livré notre 1 000^e auto; nous avons exporté notre 2 000^e auto. Voilà à quoi servent les montants supplémentaires de 5 millions de dollars à la fois, qui permettent à une entreprise de s'établir, que ce soit sous forme de prêt, avec remboursement des intérêts et du capital. Il faut que cela se fasse.

Il n'y a aucune raison pour laquelle nous ne pourrions pas avoir en Amérique du Nord une usine d'assemblage pour la technologie de demain, axée sur l'énergie propre et de faibles empreintes, des véhicules qui pourraient être construits dans le sud de l'Ontario et en Colombie-Britannique pour le marché de l'Amérique du Nord en entier. Il n'y a aucune raison pour laquelle cela ne serait pas possible. Nous avons un modèle. Ces avantages pour les employés, pour les finances et pour l'environnement ont déjà été prouvés. Nous devons tout simplement faire la même chose.

• (1705)

M. Frank Baylis: Madame Craig.

Mme Dianne Craig: [*Note de la rédaction: difficultés techniques*] nos usines. De l'aide pour les investissements. Cela nous ramène au

fonds d'innovation pour le secteur automobile. Il doit être concurrentiel, de façon que nous puissions intégrer l'innovation dans nos usines. Cela améliorera la productivité.

M. Frank Baylis: Monsieur Dias.

M. Jerry Dias: Nous travaillons en étroite collaboration, c'est évident.

Nous avons besoin d'un système de subventions plutôt que de prêts imposables et remboursables, et cela ne concerne pas seulement le secteur de l'automobile. Il faut l'appliquer à l'ensemble du système si l'on veut créer des emplois véritables et significatifs dans le secteur manufacturier. Nous devons aussi cesser de conclure des accords commerciaux désastreux. Nous devons signer des accords commerciaux qui profiteront aux Canadiens. Le gouvernement pourrait déjà prendre une mesure significative en mettant le holà au PTP.

Merci.

M. Frank Baylis: Ma question est peut-être loufoque, mais je vais quand même la poser.

Vous pouvez maintenant transmettre au greffier toute l'information supplémentaire que vous voudriez lui transmettre, et il serait très intéressant que vous trouviez ensemble un terrain d'entente. Vous représentez en fait trois aspects différents du problème: une jeune entreprise technologique du secteur de l'automobile; une très grande entreprise bien établie dans le même secteur; et les travailleurs de ces entreprises. S'il était possible que vous présentiez tous les trois, trois choses... nous n'avons pas besoin de tout un document.

Je n'ai pas vraiment le droit de vous le dire. Vous pouvez chacun de votre côté nous faire parvenir quelque chose. Mais si vous pouviez tous les trois nous présenter de façon nette et précise les choses que vous recherchez, cela ajouterait du poids à nos affirmations selon lesquelles nous avons mis tout le monde d'accord: le secteur technologique, les grandes entreprises et les syndicats.

Il me reste une minute, alors je vais poser une question sur la productivité. Y a-t-il des problèmes du côté de la productivité?

Je commencerai par vous, monsieur Kroll.

M. Jerry Kroll: [*Note de la rédaction: difficultés techniques*] la productivité pour nous-mêmes, pour être en mesure de prendre un nouveau véhicule, de le concevoir de façon que la productivité est optimisée, à l'heure et pour chaque employé. Cet aspect est intégré dans les véhicules d'aujourd'hui. Nous voyons cela comme un nouveau produit, désormais.

Nous n'avons aucun problème en ce qui concerne notre main-d'oeuvre canadienne, et il n'y aurait aucun avantage à exporter ces emplois à l'extérieur du pays. Je ne vois pas de problème à continuer à produire ici. La feuille d'érable s'exporte bien, et un véhicule construit au Canada, ce serait phénoménal.

M. Frank Baylis: Ce qui m'embête, dans tout cela, c'est que j'ai des chiffres sur à peu près tout. Je sais que les États-Unis ont obtenu 10 milliards de dollars, le Mexique, 7 milliards de dollars et que nous avons reçu 1 milliard de dollars. De quoi s'agit-il sinon des coûts de la productivité ou de la main-d'oeuvre? Qu'est-ce qui les attire particulièrement au Mexique?

Madame Craig?

Mme Dianne Craig: Eh bien, du point de vue de la productivité, nous ne sommes pas désavantagés sur le plan de la compétitivité. Nous sommes vraiment très compétitifs, et dans certains cas, plus compétitifs que les usines de l'extérieur du pays.

Le coût de la main-d'oeuvre, la différence entre le Mexique et le Canada, est un problème. Au chapitre du coût de la main-d'oeuvre, nous avons comblé l'écart entre les États-Unis et le Canada, et nous pouvons passer par-dessus. Cela n'est vraiment pas devenu un problème. Nous avons investi de façon massive — je l'ai déjà dit, 10 milliards de dollars en 2014 — aux États-Unis. Les débouchés sont donc nombreux, certainement, même lorsqu'il faut faire concurrence aux États-Unis.

Le président: Vous avez 10 secondes, monsieur Dias.

M. Jerry Dias: General Motors: premier, à CAMI, deuxième, à Oshawa, pour la qualité et la productivité en Amérique du Nord.

Pardon? Cela n'a pris que huit secondes.

Puis-je poursuivre?

Des voix: Oh, oh!

La présidente suppléante (Mme Dianne Craig): Ford se classe bien aussi.

M. Jerry Dias: Je sais. Eh bien, vous en parlez; il faut que je parle des autres.

Le président: Et maintenant, vous gâchez tout.

M. Jerry Dias: Je ne voulais pas partir d'ici sur...

Le président: Monsieur Masse, vous avez deux minutes.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

J'aimerais invoquer le Règlement; j'espère qu'à l'avenir, si des témoins nous interrompent, ce ne sera pas moi qui serai la victime et qui perdrai du temps. Il faudrait que cela soit réparti de façon équitable tout autour de la table. Je poursuis.

En ce qui concerne le secteur, si l'on pense à son historique, il s'est bâti à partir de visions stratégiques et de décisions et il découle en fait de l'adoption de tarifs et de la création d'obstacles tarifaires imposés par le Canada de façon à ce que les États-Unis installent ici des succursales que le Canada pourrait couvrir. Nous nous retrouvons aujourd'hui sans cette stratégie audacieuse qui a donné naissance au secteur. Le Pacte de l'automobile a été un des jalons les plus fructueux, si ce n'est le plus fructueux, de l'histoire commerciale du Canada, car nous disposons toujours de cette empreinte, même si elle est aujourd'hui réduite. Ironiquement, c'est l'ALENA qui a tué ce pacte, à la suite d'une contestation du Japon, pays qui désire maintenant un statut préférentiel pour l'importation et le développement, tandis que nous ne pouvons même pas expédier quoi que ce soit au Japon en raison des obstacles non tarifaires. C'est tout simplement incroyable.

Madame Craig, pourriez-vous dire rapidement ce à quoi vous vous attendez, si vous venez ici demander que le Canada investisse, alors que nous savons, par exemple, à cet égard aussi, que, malgré un accord commercial conclu avec les États-Unis et avec le Mexique, ils ont en fait négocié un avantage de 25 ans, dans cet accord commercial, alors que nous n'avons droit qu'à 5 ans et la Malaisie, à 12 ans, pour l'amour de Dieu? Comment pouvons-nous nous asseoir à la table de négociation sachant que tous les avantages — les avantages financiers, mais aussi les avantages de nature commerciale — sont allés à nos voisins?

• (1710)

Mme Dianne Craig: Eh bien, monsieur Masse, merci de ce commentaire.

Ce que je trouve particulièrement difficile, c'est le message envoyé à la société mère, Ford Motor Company, selon lequel le secteur automobile du Canada importait peu pour les négociateurs canadiens

qui ont accepté l'élimination graduelle du tarif sur cinq ans, même s'ils savaient comment cela se passe aux États-Unis. Nous étions présents, ils ont écouté nos commentaires. Nous leur avons dit à quel point ce secteur est important, à quel point le tarif est important si l'on veut rester concurrentiel, par rapport aux États-Unis, et vous savez quel a été le résultat final. Je crois que c'était un message de plus, envoyé à mon entreprise, disant que le Canada ne prend pas les choses au sérieux lorsqu'il s'agit de protéger le secteur manufacturier.

M. Brian Masse: D'accord.

Le président: C'est bon, voici où nous en sommes rendus.

M. Chandra Arya: Monsieur le président, j'aimerais seulement dire aux représentants de Ford que je suis propriétaire d'une Ford Escape.

Une voix: J'en ai déjà une.

Une voix: Moi aussi.

Mme Dianne Craig: Oh, merci.

Mme Gudie Hutchings (Long Range Mountains, Lib.): Merci aussi pour votre F-350.

Une voix: J'ai une petite Focus économique.

Une voix: Moi aussi.

Le président: Bon, maintenant que nous avons tous dit quel type de véhicule nous possédons, nous aurons le temps de poser une question de deux minutes, deux minutes, et vous aurez ensuite deux minutes de plus. Qui veut commencer, de ce côté-ci?

[Français]

Monsieur Arseneault, voulez-vous prendre la parole?

M. René Arseneault (Madawaska—Restigouche, Lib.): J'aimerais prendre deux minutes, s'il vous plaît.

Le président: Je vous accorde deux minutes et pas plus. Je vous couperai la parole après deux minutes.

M. René Arseneault: Quand est-ce que cela commence?

Le président: Maintenant.

M. René Arseneault: D'accord.

J'aimerais poursuivre sur la même lancée que mon collègue M. Baylis, qui a parlé de la faiblesse de la productivité. Vos essayez peut-être davantage de préserver vos acquis.

[Traduction]

Je vais m'exprimer en anglais. Je vais faire de mon mieux.

Ford Canada, tout comme GM, vend beaucoup de camions d'une demi-tonne, et, à mon avis, cela n'a aucun sens, puisque nous sommes tous d'accord pour que les véhicules soient plus écologiques, entre autres. Quelque 85 ou 87 % des véhicules que vous vendez sont des camions d'une demi-tonne ou des camionnettes. Notre étude porte sur le secteur manufacturier; j'aimerais savoir comment vous préparez votre prochaine production, vu cela? Les voitures légères, les voitures économiques, les voitures électriques: quelle est la perception de Ford de ces voitures, du point de vue de la fabrication, puisque vous vendez toujours de très lourds véhicules?

Mme Dianne Craig: Merci de ce commentaire, et surtout de vous être exprimé en anglais. Toutes mes excuses.

Comme je l'ai dit, en décembre, Ford a annoncé des investissements de 4,5 milliards de dollars sur cinq ans pour notre stratégie d'électrification; la fabrication est également touchée. Nous allons équiper 40 % de nos véhicules d'un groupe motopropulseur électrique; nous allons produire soit un véhicule électrique, soit un hybride rechargeable. Et cela concerne nos véhicules utilitaires sport, nos véhicules multiségments, et même nos grosses camionnettes, mais il nous reste à créer cette demande. Nous devons le faire, c'est notre avenir, mais nous devons créer la demande.

M. René Arseneault: Seront-ils construits au Canada?

Mme Dianne Craig: Nous menons des projets de recherche et développement sur les véhicules électriques, comme Caroline l'a mentionné, à Windsor. Nous menons aussi nos propres projets de recherche sur nos groupes motopropulseurs pour les véhicules électriques.

M. René Arseneault: Quel est votre avis sur cette question, monsieur Kroll?

M. Jerry Kroll: J'aimerais commander immédiatement une Ford GT entièrement électrique, pendant que tout le monde me regarde.

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

Monsieur Nuttall, vous avez deux minutes.

M. Alexander Nuttall: Merci.

Merci encore une fois de vous être présentés ici aujourd'hui.

En ce qui a trait aux problèmes du secteur manufacturier, la base se trouve évidemment dans le sud de l'Ontario et dans quelques régions du Québec. Nous avons vu, dans la lettre de mandat du ministre, qu'il était explicitement question du maintien de l'attitude visant à favoriser la transition et à s'éloigner du secteur manufacturier. Je crois que les mots exacts étaient le « secteur d'activités traditionnel de la fabrication » dans les collectivités qui dépendent beaucoup de ce secteur. St. Thomas serait une de ces collectivités, et d'autres régions aussi, évidemment.

Pourriez-vous nous dire comment nous pourrions faire pour aller dans le sens contraire? Comment pourrions-nous éviter la transition et l'abandon de ce secteur et rebâtir ou rééquiper les installations qui, au fil des ans, ont été abandonnées?

• (1715)

Mme Dianne Craig: Dans le cas de St. Thomas, nous avons fermé l'usine principalement parce que nous y construisions la Grand Marquis et la Town Car de Lincoln, et que ce segment a tout simplement rétréci. C'est une des principales raisons pour lesquelles nous avons fermé St. Thomas. Nous ne faisons que réagir à la demande globale. Je crois qu'Oakville offre un excellent exemple, étant donné toute l'innovation mise à contribution dans cette installation, où nous construisons une plateforme globale, pour le monde entier, qui doit beaucoup à l'innovation et à des méthodes de fabrication non traditionnelles.

Je crois que nous en sommes déjà là. Pourrions-nous en faire plus? Absolument.

M. Alexander Nuttall: Monsieur Dias.

M. Jerry Dias: Plus que jamais, nous savons aujourd'hui que nous avons besoin d'une économie diversifiée. Nous pensions que notre économie serait axée essentiellement sur le pétrole, et nous avons mis tous nos oeufs dans le même panier, à mon avis, en tournant le dos au secteur manufacturier. Nous ne l'avons pas soutenu. Nous avons réellement besoin de trouver un mécanisme pour assurer la diversification, d'avoir un solide secteur manufactu-

rier, de mettre en place des mesures incitatives de ce genre et, bien sûr, de renforcer notre secteur du pétrole et de l'énergie.

M. Alexander Nuttall: Vous dites que la transition devrait nous ramener vers le secteur de la fabrication, plutôt que de nous inciter à lui tourner le dos.

M. Jerry Dias: C'est exact.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Masse, vous avez encore droit à deux minutes.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Premièrement, je m'en voudrais de ne pas mentionner que l'usine de moteurs d'Essex se trouve, techniquement, à Windsor, mais nous aimons nos gens d'Essex aussi.

J'aimerais souligner quelque chose au sujet du comportement d'avant-garde de Ford et du syndicat des TCA, aujourd'hui Unifor; j'ai été fier de pouvoir montrer à ma fille, alors que nous nous rendions à l'usine, l'autre jour, l'espace naturel qui y a été aménagé. On en riait, autrefois. L'aménagement est arrivé à maturité et est devenu un symbole de la collaboration entre l'industrie et l'environnement. Pour certains, cela semble un projet très modeste, mais l'effort herculéen fourni par Ford et le syndicat des TCA, à ce moment-là, doit servir de modèle. Je vous remercie de cela. Je crois que cela tient beaucoup à l'innovation vers laquelle nous nous dirigeons.

Très rapidement, je vais vous laisser répondre, tous les trois, par oui ou non, tout simplement. Je crois que le secteur manufacturier est un aspect de la sécurité nationale et d'une stratégie nationale. Je crois que le niveau technologique auquel nous en sommes rendus, et le transfert de cette technologie, nous ouvrent de véritables débouchés. Je crois également que la capacité du Canada de se montrer souple, rapide et modeste, par comparaison avec certains des marchés concurrents, est un avantage au regard de la mise au point de nouvelles technologies et de technologies émergentes, vu le taux de roulement.

En commençant par Vancouver pour arriver ici, pensez-vous que, si nous mettions en place une stratégie nationale pertinente pour le secteur automobile nous pourrions reprendre notre place de chef de file mondial?

M. Jerry Kroll: Nous pouvons certainement devenir un chef de file mondial, non seulement pour la production de véhicules qui plairont aux navetteurs et en expédiant des voitures à destination de nos entreprises clientes, mais également en proposant des véhicules qui répondent aux préoccupations environnementales que vous avez soulevées ici, tout à fait.

Mme Dianne Craig: Je dirais que nous avons l'obligation de faire exactement la même chose que vous: protéger l'environnement. En fait, nous sommes vraiment fiers de pouvoir dire que notre usine d'assemblage d'Oakville est 100 % sans déchet alors que nous construisons plus de 300 000 véhicules, dans cette usine d'assemblage.

Merci de votre commentaire.

M. Jerry Dias: Il ne fait aucun doute que nous avons entamé la transition vers une économie verte. Mais la question devient celle-ci: comment devons-nous faire?

Combien de temps est-ce que cela prendra? Comment allons-nous former des gens pour qu'ils puissent s'adapter à la technologie qui évolue constamment? Il y a évidemment des méthodes symboliques de gestion d'une entreprise verte, et il existe des mécanismes qui permettent de l'appliquer, mais nous devons nous assurer d'avoir l'appui de tout le monde.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Le président: C'est excellent.

Merci. Cela met fin à la période de questions et réponses.

Merci beaucoup de cet exposé des plus impressionnants, très informatif. C'est stimulant de voir que nous avons le potentiel voulu pour poursuivre notre croissance.

Encore une fois, je remercie nos témoins. Nous allons suspendre la séance quelques minutes avant de revenir pour nous occuper de quelques affaires internes, après quoi notre journée sera terminée.

• (1715) _____ (Pause) _____

• (1720)

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

Le seul point qu'il nous reste, à l'ordre du jour, c'est le budget.

Est-ce que ce budget est complet... tous les témoins de l'étude du secteur manufacturier? C'est tout, jusqu'ici. Est-ce que nous avons terminé notre étude du secteur manufacturier ou devons-nous continuer nos déplacements?

• (1725)

La greffière du Comité (Mme Christine Lafrance): Cela ne suppose aucun déplacement.

Le président: Non, aucun déplacement n'est inclus.

La greffière: Il s'agit seulement des dépenses.

Le président: Nous devons approuver tout cela. Y a-t-il des questions à propos du budget?

M. Chandra Arya: J'aimerais une clarification; lorsque nous disons « dépenses des témoins d'Edmonton », s'agit-il du montant que nous leur versons pour qu'ils viennent ici?

Le président: C'est une moyenne.

M. Chandra Arya: D'accord.

Le président: Sommes-nous tous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Le budget est adopté.

M. Frank Baylis: J'ai une question technique au sujet des documents présentés.

Je rencontre des gens, et ils veulent tous participer... Ont-ils le droit de présenter officiellement des exposés au Comité? Disons que je rencontre des membres d'un autre groupe. Quelques-uns parmi nous rencontrons des participants au Forum des politiques publiques, et ils veulent vraiment présenter quelque chose. Puis-je leur dire qu'ils ont le droit de présenter quelque chose même s'ils ne sont pas invités à comparaître?

Le président: Oui. C'est ce que je comprends.

M. Frank Baylis: Il s'agirait d'un document officiel que nous devrions prendre en considération. Doivent-ils être témoins?

Le président: Non.

M. Frank Baylis: Merci.

Le président: Y a-t-il autre chose? En avons-nous terminé?

M. Frank Baylis: J'ai une autre petite question.

Y aura-t-il des témoins du Conference Board?

Le président: Quel Conference Board? Nous avons reçu des témoins du Conference Board du Canada.

M. Frank Baylis: Ils sont déjà venus. Quelqu'un m'avait posé une question à ce sujet. C'est pourquoi j'étais confus.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, passez une belle journée.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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