



Chambre des communes
CANADA

**Sous-comité sur les secteurs industriels canadiens
du Comité permanent de l'industrie, des sciences
et de la technologie**

SSIS • NUMÉRO 007 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 23 avril 2009

—
Président

M. Dave Van Kesteren

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

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

Sous-comité sur les secteurs industriels canadiens du comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

Le jeudi 23 avril 2009

• (0905)

[Traduction]

Le président (M. Dave Van Kesteren (Chatham-Kent—Essex, PCC)): Bienvenue, chers membres du comité.

Nous accueillons nos invités ce matin.

Nous étudions actuellement certains secteurs industriels canadiens comme l'aérospatiale, l'énergie, la foresterie, la haute technologie et la fabrication.

Ce matin, nous sommes ravis de rencontrer l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques et l'Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer.

Quelques-uns de nos membres manquent à l'appel. Je suis certain qu'ils arriveront petit à petit, mais nous devons aller de l'avant parce que je crois comprendre que vous avez beaucoup de choses à nous dire.

Pendant notre premier tour de questions, vous disposerez de sept minutes. En règle générale, je n'interromps pas les gens, mais il se peut que je vous donne un avertissement. Si je le fais, concluez rapidement. Si vous êtes au beau milieu d'une discussion et qu'il est nécessaire que vous la terminiez, allez-y. Dans bien des cas, nous vous le permettrons. Nous comprenons. Si vous êtes dans une lancée, nous ne voulons pas y mettre un terme.

Notre premier tour de questions débutera du côté des libéraux et nous demanderons à M. Garneau de commencer, après les exposés de nos invités, bien entendu. Nous entendrons d'abord l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques.

M. Richard Paton (président et directeur général, Association canadienne des fabricants de produits chimiques): Merci, monsieur le président.

Je suis accompagné de Fiona Cook, notre principale conseillère commerciale et économique. Étant donné que j'ai entendu toutes les excellentes questions que vous avez posées à Jay hier, je me suis rendu compte que j'allais avoir besoin d'être secondé.

Je vous remercie énormément de me donner l'occasion de vous parler de l'industrie chimique et, de façon plus générale, de l'industrie manufacturière.

[Français]

Les discussions de ce sous-comité spécial sont très importantes pour notre industrie et pour tous les secteurs manufacturiers, et je vous en remercie.

J'espère pouvoir vous faire part de la situation de l'industrie chimique, qui est dans une position unique dans le cadre de cette crise.

[Traduction]

Mon exposé prendra un peu comme point de départ les points soulevés hier par Jay et le Conference Board. Certains d'entre vous mentionnaient plus tôt que nous venons tous vous parler de nos secteurs et de leur importance, mais, en fait, je ne passerai pas beaucoup de temps à vous entretenir de l'industrie chimique. Je vais parler davantage de l'économie et peut-être du rôle que le secteur chimique y joue.

Je vais commencer par faire quelques observations pour vous donner un peu de contexte et préparer le terrain. Ensuite, j'aborderai trois points ayant trait à la nécessité pour les chefs de tous les partis de travailler ensemble — comme vous l'avez fait pour le rapport sur le secteur manufacturier lorsque M. Rajotte présidait le Comité permanent de l'industrie — en vue de créer les conditions propices au maintien d'un secteur manufacturier fort et concurrentiel dans lequel l'industrie chimique et l'industrie des chemins de fer joueraient, bien entendu, un rôle important. Enfin, je formulerai une recommandation pour les travaux du comité.

Je vais commencer mon exposé d'une manière un peu inhabituelle en vous posant une question.

Au cours d'une période d'environ cinq années, le Canada a vu ses secteurs manufacturiers passer de 18,1 à 14 p. 100 du PIB. Nous avons perdu approximativement 320 000 emplois entre 2004 et 2008. Je sais que vous vous êtes débattus avec l'industrie automobile dernièrement, alors vous savez exactement l'incidence que cela a sur les gens, les vies et les collectivités. Plus d'un emploi sur sept dans le secteur manufacturier a disparu pendant cette période de quatre à cinq années. C'est absolument incroyable. On aurait pu penser que les gens auraient sonné l'alarme à ce sujet depuis longtemps, mais il semble que nous ne l'ayons pas fait avant l'arrivée de l'actuelle récession.

En plus des hommes et des femmes qui ont perdu leur emploi, des collectivités partout au pays ont été durement touchées, en particulier en Ontario et au Québec. Dans le secteur des produits chimiques, nous avons perdu à peu près 12 usines au cours des cinq dernières années, dont deux grandes à Montréal et plusieurs autres en Ontario.

Donc, ma question est la suivante: quel chiffre est acceptable pour notre secteur manufacturier? Serions-nous prêts à le laisser descendre à 12 p. 100? Qu'en est-il de 10 p. 100? Que voulons-nous observer dans l'économie canadienne de l'avenir?

Ou peut-être pourrions-nous envisager d'élaborer une stratégie dynamique qui nous permettrait de préserver ou d'élargir le rôle fondamental que le secteur manufacturier joue dans l'économie.

Je suis ici aujourd'hui dans le but de vous convaincre que le Canada doit faire plus que se pencher sur les secteurs qui éprouvent les difficultés dont nous avons été témoins — les industries forestière, automobile et aérospatiale — et s'occuper d'eux de toute urgence; il doit jeter un regard plus large à l'interdépendance qui existe entre ces secteurs et à certaines des difficultés économiques que nous affrontons.

Il y a trois principales observations que j'aimerais faire aujourd'hui.

Premièrement, j'aimerais simplement situer le secteur des produits chimiques dans ce tableau et vous expliquer pourquoi l'adoption d'une stratégie économique plus vaste nous intéresse tellement. Je parlerai un peu de notre secteur. Deuxièmement, j'essaierai d'illustrer la raison pour laquelle le secteur manufacturier devrait faire partie intégrante de notre économie si nous voulons maximiser notre niveau de vie ainsi que les perspectives d'emploi pour les Canadiens. Troisièmement, et probablement le point le plus important, j'aimerais parler de la politique gouvernementale. La politique gouvernementale nuit en ce moment à la santé du secteur manufacturier. Mais elle peut également l'aider à devenir plus concurrentiel et à améliorer ses chances sur les marchés mondiaux.

J'aimerais d'abord mentionner que le secteur des produits chimiques a essentiellement besoin que l'économie canadienne soit prospère, y compris les secteurs des ressources, des services et des chemins de fer, et que le secteur manufacturier soit dynamique et croissant. Notre industrie génère des revenus de 48 milliards de dollars et elle est le quatrième fabricant en importance au pays.

Comme Mike le sait puisqu'il vient d'Edmonton, nos activités consistent essentiellement à transformer des ressources. Nous transformons du pétrole, du gaz, du sel et de l'électricité en produits chimiques. Ces produits sont ensuite utilisés par toute une variété d'industries, notamment les produits pharmaceutiques, l'aérospatiale, l'automobile, les plastiques, les lubrifiants et le raffinage du pétrole. Pas mal tout ce qui fait partie de l'économie canadienne est, d'une manière ou d'une autre, dérivé d'un produit chimique quelconque.

Notre processus de transformation multiplie de cinq à vingt fois la valeur des ressources de base, ce qui contribue directement à la richesse de l'économie ainsi qu'à celle des autres secteurs sur lesquels nous nous reposons pour l'approvisionnement de ces ressources. Malheureusement, notre industrie ne peut prospérer sans ressources et sans clients pour acheter nos produits. Il y a donc une relation d'interdépendance entre notre industrie et l'économie globale et nous avons tout intérêt à ce qu'elle croisse et soit en bonne santé.

● (0910)

Par exemple, les produits chimiques sont l'un des plus importants coûts de l'industrie des pâtes et papiers. Ils sont utilisés pour dissocier la pâte. Lorsque l'industrie forestière est dans le pétrin, nous sommes dans le pétrin. Plusieurs de mes sociétés vendent leurs produits presque exclusivement à l'industrie forestière et elles les vendent par wagon. Voilà l'autre élément de notre interdépendance.

Chaque voiture fabriquée au Canada contient à peu près 5 000 \$ de produits chimiques: des plastiques, du caoutchouc, certains lubrifiants, des dispositifs d'affichage électronique et de plus en plus de batteries au lithium. Donc, notre secteur a également besoin que tous ces autres secteurs manufacturiers soient concurrentiels.

Nous sommes également tributaires des services. Nous dépendons énormément du soutien informatique. Les services de transport et d'élimination des déchets d'une usine chimique sont extrêmement informatisés.

Nous prospérons au fur et à mesure que l'économie canadienne croît. Comme la plupart des secteurs manufacturiers, 87 p. 100 de nos produits sont exportés aux États-Unis. Donc, nous participons également à l'ensemble de l'économie nord-américaine.

Depuis 2006, notre association, ainsi que de nombreuses autres, signale que l'industrie manufacturière régresse au Canada. Nous avons constaté que la crise économique actuelle amplifiait la perte d'emplois et d'investissements, mais ce problème n'a rien de nouveau pour nous. Cela fait cinq ou sept années que le secteur manufacturier l'affronte.

Je ne sais pas qui a dit qu'il ne fallait jamais gaspiller une bonne crise, mais elle nous donne certainement l'occasion de porter notre attention sur l'économie et sur ce que nous devons faire. La récession et l'énorme recul que subit notre production préoccupent mes membres, mais nous savons que nous nous en sortirons. Nous avons connu des hauts et des bas avant. Ce qui nous intéresse principalement, c'est ce qui va se passer lorsque nous émergerons de la crise et comment nous pouvons nous préparer à croître dans l'avenir.

La deuxième remarque que j'aimerais formuler, c'est que le Canada laisse passer une occasion en or de bâtir une économie qui maximise le potentiel à valeur ajoutée de nos ressources. Nous sommes un pays riche en ressources et notre secteur des services est en pleine croissance.

Ces deux secteurs sont liés et ont une forte relation d'interdépendance avec l'industrie manufacturière. Sans elle, nous extrairons nos richesses naturelles et nous les enverrons à l'extérieur du pays afin qu'elles soient valorisées par les Chinois, les Indiens ou quelqu'un d'autre. Ils accroîtront la valeur de ces produits cinq à vingt fois et nous les revendront. À mon avis, ce n'est pas une très bonne manière de créer une économie forte et prospère. Notre économie recèle un énorme potentiel de création de richesses auquel nous aurons accès si nous réfléchissons à la façon de maximiser la valeur de nos ressources.

Je suis extrêmement déçu de voir que nos gouvernements ne réfléchissent pas à la façon de maximiser la valeur de nos ressources, de les développer et de veiller à ce qu'il ait un secteur manufacturier prospère lié aux ressources et aux services. Le gouvernement de l'Alberta est probablement le seul qui met l'accent là-dessus. Ils sont convaincus qu'ils doivent valoriser leurs ressources et diversifier leur économie. En tant que pays, nous devrions maximiser la valeur de nos ressources afin qu'elles profitent aux Canadiens et faire tout en notre pouvoir pour atteindre cet objectif.

Cela m'amène à ma troisième observation qui concerne le rôle que le gouvernement doit jouer en vue d'assurer la croissance d'un solide secteur manufacturier à valeur ajoutée. La politique gouvernementale est très importante. Je me souviens lorsque M. Rajotte a préparé son rapport sur le secteur manufacturier et formulé ses 14 recommandations. C'était un important pas en avant parce qu'il signalait certaines politiques qui pourraient aider le secteur manufacturier.

De nombreux secteurs de la politique gouvernementale, tant à l'échelle fédérale que provinciale, ajoutent des coûts pour l'industrie, rendent la mise en marché de nouveaux produits plus difficile et créent entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial des chevauchements inutiles qui, lorsqu'il y a un vide politique considérable, engendrent des politiques improductives. L'énergie en est un bon exemple.

Chaque année, l'ACFPC publie à l'intention des divers gouvernements, y compris le gouvernement fédéral, une fiche d'évaluation de la compétitivité de notre industrie. Je pense que vous en avez tous une copie. La fiche d'évaluation analyse tous les facteurs commerciaux qui font du Canada un pays concurrentiel où investir.

● (0915)

La fiche évalue tout, de la politique monétaire et budgétaire au transport en passant par l'inflation, la fiscalité des sociétés, les coûts de la main-d'oeuvre, les politiques commerciales, le système juridique, l'approvisionnement énergétique et la tarification. Nous faisons cela parce que, en tant que membres d'une industrie mondiale, nos entreprises examinent divers États. Ils les comparent avant d'effectuer leur prochain gros investissement ou de construire leur prochaine grande usine qui engendrera ensuite toutes sortes de perspectives de croissance et de retombées.

Ils n'étudient pas qu'un seul facteur; ils les regardent tous. Si les coûts énergétiques sont élevés, le coût de l'électricité en Ontario est élevé, les services de chemin de fer ne correspondent pas à nos besoins, la structure fiscale n'est pas aussi avantageuse qu'ailleurs, les règlements à respecter sont innombrables et la politique sur le changement climatique est incertaine ou peu importe, ils décideront de s'établir ailleurs. Il est donc extrêmement important de comprendre cette base de compétitivité.

Je ne vois pas les gouvernements envisager le secteur manufacturier de cette manière. Ils pensent à des problèmes ou des secteurs particuliers, alors qu'ils doivent penser à l'environnement global dans lequel les décisions en matière d'investissement sont prises.

Je remarque que M. Lake est un ancien directeur des Oilers d'Edmonton, alors je ferai un parallèle avec la Coupe Stanley. Le monde est un univers très compétitif et y triompher s'apparente à remporter la Coupe Stanley. Toutes les équipes sont excellentes, et vous l'avez sûrement remarqué si vous avez regardé l'une ou l'autre des parties. Elles sont toutes prodigieuses...

M. Marc Garneau (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Sauf les Canadiens de Montréal.

Des voix: Oh, oh!

M. Richard Paton: Oui, mais, bon, ils ont des joueurs blessés.

La partie est physique et rapide et pour la gagner, vous avez besoin d'une approche globale. Vous ne pouvez pas dire: « j'ai un bon compte et il remportera la partie ». Vous avez besoin d'une approche globale.

La fiche d'évaluation qui se trouve devant vous est notre approche globale. Sans lire le texte, simplement en regardant les plus et les moins, vous pouvez constater qu'il y a des secteurs où nous avons une longueur d'avance et d'autres où nous accusons un retard. Nous devons régler les secteurs où nous sommes faibles et renforcer ceux où nous sommes forts.

Les industries comme la nôtre ne sont pas favorables à l'aide financière, aux subventions, ou même aux traitements de faveur, mais elles s'attendent à ce que le gouvernement fasse sa part en créant le contexte politique nécessaire pour permettre aux fabricants de faire face à la concurrence mondiale, et en évitant d'adopter des mesures qui affaiblissent ou réduisent la compétitivité. Nous avons besoin de politiques qui encouragent l'investissement dans le secteur manufacturier et la valorisation des ressources, et qui stimulent les progrès vers l'atteinte d'objectifs en matière de viabilité, ce qui, à notre avis, fait partie intégrante de cet élément.

Bien que certains progrès aient été accomplis récemment sur le plan de l'impôt des sociétés — et nous pensons que la décision

d'harmoniser les taxes en Ontario était un grand pas en avant —, il n'en demeure pas moins qu'il existe toujours d'importants obstacles à l'investissement au Canada, comparativement aux autres États.

Ces problèmes ont été bien documentés par tous les partis dans l'excellent rapport de M. Rajotte qui formule 14 recommandations. Certaines d'entre elles ont été suivies, mais je crois qu'on peut affirmer sans crainte de se tromper que la réaction au rapport a été molle et qu'il y a encore place à l'amélioration en ce qui concerne la politique gouvernementale relative au secteur manufacturier.

En conclusion, je pense que nous sommes à un moment critique. La création de ce sous-comité répond au sentiment d'urgence ressenti par bon nombre de secteurs de l'économie. Mais aussi difficile que cette période puisse être pour le secteur manufacturier, je crois qu'elle nous donne vraiment l'occasion de concevoir une nouvelle orientation politique pour l'économie canadienne qui suivra la récession. Nous avons la chance de réévaluer certaines de nos hypothèses à propos du secteur manufacturier et d'élaborer une feuille de route pour les années à venir.

Je ne sais pas si cela fait partie de votre mandat, mais qui sait? De nos jours, les gens établissent leurs propres mandats.

J'aimerais vous inciter, vous et votre comité, à vous appuyer sur le travail présenté dans le rapport du comité présidé par M. Rajotte, à voir plus loin que les problèmes immédiats de certains secteurs ou même l'actuelle récession, et à cerner les conditions qui doivent être remplies à moyen et à long terme pour que le secteur manufacturier demeure compétitif au sein d'une économie canadienne prospère.

Merci

● (0920)

Le président: Merci, monsieur Paton.

J'aimerais souligner que le comité de l'industrie présidé par James Rajotte a formulé 21 recommandations.

M. Richard Paton: Oui. Je m'en excuse.

Le président: Je faisais également partie de ce comité et je pense que le gouvernement a pris, directement ou indirectement, des mesures concernant 20 de ces recommandations. Mais, vous avez parfaitement raison; il y a toujours place à l'amélioration. C'est la raison pour laquelle nous vous parlons ce matin et je vous en remercie.

Monsieur Nordenstrom, je pense que c'est à votre tour.

M. Jay Nordenstrom (directeur exécutif, Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer): Merci, monsieur le président.

Chers membres du comité, avant de commencer mon exposé, permettez-moi d'abord de vous dire que je suis absolument d'accord avec l'analyse de M. Paton qui donne un point de vue d'ensemble du secteur manufacturier au Canada et de ce qu'il faut faire pour le protéger. Donc, je ne passerai pas beaucoup de temps à répéter les mêmes choses parce que nous, les membres de l'Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer, nous souscrivons entièrement aux observations qui ont été formulées ce matin.

D'abord, ce que j'aimerais faire, c'est vous donner un bref aperçu de notre association et de ses membres et une petite idée de la communauté des fournisseurs de chemins de fer, parce que leur histoire n'est pas souvent racontée. Ensuite, j'aimerais vous donner une vue d'ensemble de mon exposé, que je pense avoir remis à temps à Mme Tittley et dont vous avez tous une copie. Je crois qu'il a été traduit. Donc, j'aimerais vraiment mettre l'accent là-dessus si tout le monde a reçu une copie.

L'Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer représente à peu près 400 entreprises qui approvisionnent l'industrie des chemins de fer. Cela ne comprend pas les gens du premier niveau; donc, nous ne représentons pas les fabricants d'acier ou les compagnies pétrolières, etc. Toutefois, certains de nos membres développent et vendent des logiciels aux exploitants de chemins de fer afin qu'ils puissent, bien entendu, offrir le mode de transport le plus écologique d'Amérique du Nord.

Au cours des dernières années, le secteur a employé au Canada de 50 000 à 60 000 travailleurs dont les fonctions sont directement liées à l'industrie des chemins de fer. À l'échelle nationale, nous avons réalisé, bon an mal an, des ventes se chiffrant à environ quatre milliards de dollars, et 80 p. 100 des membres de la communauté des fournisseurs de chemins de fer génèrent des ventes à l'exportation de cinq milliards de dollars, ce qui porte la valeur totale du secteur à plus de neuf milliards de dollars. Nous jouons donc un important rôle dans l'économie.

Je vais commencer par le défi. J'aimerais exposer le défi à court terme auquel nous sommes confrontés et parler ensuite d'une solution et du plan de mise en œuvre que nous proposons pour notre secteur. Nous en avons même évalué les coûts.

En ce qui a trait au défi à court terme, la crise nous a frappés de plein fouet, comme la plupart des secteurs manufacturiers. Bon nombre de nos grandes EFE ont dû mettre au chômage des milliers de travailleurs, simplement pour demeurer compétitives. Beaucoup d'employés travaillent maintenant à temps partiel.

Vous vous demandez peut-être pourquoi cela se produit alors que nous investissons plus que jamais dans les transports en commun. Toutefois, avant que vous avanciez cet argument, j'aimerais dire qu'il faut traiter le transport de passagers et le transport de marchandises séparément, bien qu'ils fassent partie du même secteur. Les fonds provinciaux découlant des paiements de transfert fédéraux sont affectés aux systèmes de transport en commun qui relèvent des commissions de transport. Mais, du côté du transport ferroviaire de marchandises, beaucoup de nos gens sont dans le pétrin; certains se sont mis sous la protection de la loi sur les faillites, d'autres sont sans emploi.

Ils ne construisent pas des petits machins. Ce sont d'énormes locomotives dotées de certaines des technologies les plus modernes qui soient. Nous construisons des locomotives hybrides ainsi que des locomotives propres en utilisant des produits chimiques pour lubrifier les chemins de fer. Je ne sais pas si vous en avez déjà vu. Elles remédient à la friction en répandant une petite quantité de substance non toxique dont les gouttes roulent sur les rails. C'est incroyable toute l'efficacité qu'on peut tirer de ce produit chimique.

Vous avez parlé de l'interdépendance des secteurs; nous en savons aussi quelque chose. Nous avons conçu des locomotives hybrides qui se servent beaucoup de la technologie des batteries ainsi que de la technologie du freinage dynamique qui régénère le courant et l'utilise plus efficacement. Nous ne sommes pas des retardataires. Nous faisons preuve d'innovation sur le plan environnemental dans le domaine de la technologie des transports.

• (0925)

Cependant, l'année dernière a eu un effet très néfaste sur notre secteur. Beaucoup d'entreprises ont été touchées durement, profondément, comme la National Steel Car de Hamilton, l'Electro Motive Diesel de London, la RailPower de Brossard, près de Montréal, et la Brandt, la plus importante entreprise privée de la Saskatchewan. Nous estimons que nous avons déjà perdu pour près de 1,2 milliard de dollars de ventes par rapport à la même période en 2008. Au

moment où nous avons rédigé le rapport, nous savions que sur le plan privé, les sociétés CN et CP avaient réduit leurs plans de dépenses en capital de 400 milliards de dollars. Maintenant ce chiffre augmente de manière exponentielle.

Ce n'est pas qu'ils n'investissent pas, c'est qu'ils repoussent leurs investissements. L'argent est là, prêt à être investi, mais l'ennui c'est que lorsque nos entreprises ne reçoivent pas de commandes, nous sommes forcés de mettre des gens à pied. C'est ce que nous observons dans plusieurs secteurs. Cependant, les compagnies ferroviaires dépensent habituellement 20 p. 100 de leurs revenus sur l'infrastructure et le matériel roulant. Ce sont de bonnes nouvelles pour nous. Le problème, comme je l'ai dit déjà, c'est que ces dépenses sont repoussées. Donc, au pire, notre secteur doit fermer ses portes et s'établir ailleurs. Mais, nous savons que ces commandes reviendront, nous devons donc tenir le coup. Nous devons nous assurer de survivre les deux ou trois prochaines années, si c'est le cas.

Si vous me le permettez, je parlerai de la perspective internationale. Nous avons observé une intensification de la croissance internationale. Cela est très important parce que bon nombre de gouvernements ont nationalisé leurs systèmes de transport ferroviaire des marchandises et des passagers. C'est là que l'argent est injecté en ce moment partout dans le monde. Des pays comme l'Oman et le Qatar qui n'ont jamais eu de transport ferroviaire avant, commencent à investir.

Qu'ils le fassent pour répondre à un besoin stratégique ou pour mettre en œuvre un plan de relance économique, ou peut-être un peu des deux, est sans importance. Il y a des affaires à conclure là-bas. Nous parlons de jurisprudence, mais ces marchés ne sont pas dominés par le protectionnisme. Qu'on appelle ça du protectionnisme ou qu'on lui donne un autre nom, nous savons que lorsqu'il est question d'approvisionnement, il y a des marchés auxquels les Canadiens ont accès et d'autres où c'est peine perdue. Nous pouvons présenter une offre, mais nous n'avons pas la moindre chance de décrocher le contrat.

Donc, nous devons vraiment nous attaquer à ces marchés de manière stratégique. Nous avons observé une croissance de 9 p. 100 entre 2006 et 2007 et des revenus de près de 116 milliards de dollars à l'échelle mondiale. Ces chiffres sont tirés d'un rapport sur l'avenir des fournisseurs de chemins de fer, qui vient juste d'être publié. À l'échelle internationale, la croissance annuelle est de 2 à 2,5 p. 100. Nous devons en tirer parti. Nous ne pouvons pas laisser ce secteur nous glisser entre les doigts.

Non seulement nous efforçons-nous d'aider nos EFE, mais nous savons que 55 à 80 p. 100 de leurs fournisseurs de pièces sont canadiens. S'ils construisent des wagons de marchandises, utilisent des wagons-trémis pour les céréales ou si la National Steel Car construit des wagons ou des wagons-citernes pour transporter certains produits chimiques, non seulement aidons-nous les EFE, mais également les sous-traitants qui leur fournissent des pièces et les 400 autres entreprises qui contribuent à l'industrie. Cela a un effet d'entraînement.

Voilà contre quoi nous luttons. Quelle solution proposons-nous? Évidemment, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'examiner les chiffres indiquant à quel point le transport ferroviaire est un mode de transport propre. Nous sommes responsables de 75 p. 100 des tonnes-kilomètre commerciales et nous produisons de 3 à 3,5 p. 100 des émissions de GES. C'est complètement stupéfiant. Comment avons-nous réussi à obtenir ces chiffres? Les exploitants de chemins de fer vous répéteront cette histoire ad vitam eternam et ils ont bien raison de le faire car c'est notre technologie qui a permis ces résultats. Cette technologie a été conçue au Canada et nous voulons que cette tendance se maintienne.

• (0930)

Avec la solution proposée, nous espérons non seulement satisfaire la demande nationale que nous prévoyons, et qui viendra, mais... Je vais vous dire: 300 locomotives sont stationnées en ce moment. Elles ont été mises hors service. Il en est de même pour plus de 20 000 wagons à marchandises. C'est le moment idéal pour effectuer une mise à jour. Puisque les véhicules sont hors service, nous pouvons les rendre plus écologiques sans subir de pertes de rendement.

Beaucoup des locomotives et des locomotives de manoeuvre sont entreposées dans les gares de triage situées près des collectivités; elles ont souvent jusqu'à 30 ou 40 ans. Nous avons la technologie nécessaire pour les moderniser et en améliorer l'efficacité de 60 à 70 p. 100. C'est le temps d'agir. Ce projet nous permettrait de relancer l'activité dans nos installations de production et de rétablir beaucoup d'emplois perdus.

Comment ferions-nous? Pour lancer le projet, nous avons conçu un programme de relance du secteur de fabrication de matériel ferroviaire. Il s'agit d'un programme de financement ponctuel entre les EFE et le gouvernement du Canada afin de contrebalancer les coûts de l'équipement ferroviaire fabriqué au Canada d'une durée de vie recommandée de deux ans. Il augmenterait l'activité de production dans les établissements des EFE canadiennes, d'où, bien entendu, la préservation et la création d'emplois.

Ce programme aurait une autre conséquence. J'ai parlé à mes collaborateurs et ils m'ont dit que si nous réussissons à atteindre notre capacité de production... Évidemment, ils ont de nombreuses obligations syndicales: il faudrait d'abord rétablir les employés au chômage technique ou à temps partiel; mais s'ils réussissent à dépasser ce niveau et à croître — parce que nous savons que nous avons ici un secteur de croissance —, nous pourrions absorber les travailleurs sans emploi du secteur de l'automobile et les remettre au travail dans des régions clés du Québec, de l'Ontario et de l'Alberta, et ce, avec très peu de recyclage.

Nous recommandons que le programme soit mis en oeuvre sur une base unitaire assortie d'un traitement préférentiel sur le prix. Les commandes d'approvisionnement seraient envoyées aux autorités canadiennes par les EFE canadiennes et un partenaire nord-américain du secteur du transport ferroviaire. Le fonds pourrait être géré par Industrie Canada selon un mécanisme ressemblant à celui du financement structuré, le MFS, pour les navires et structures marines off-shores construits au Canada. Je ne vais pas entrer dans les détails de ce mécanisme, mais c'est un exemple d'un programme déjà en place.

Nous employons aussi un exemple pour établir les coûts. Nous ne voulons pas seulement aborder certains défis. Vous avez parlé de défis et de solutions dans les 21 recommandations que vous avez proposées pour régler certaines des difficultés; nous vous demandons

de traiter chacune de ces recommandations afin que tous les secteurs manufacturiers en bénéficient.

Dans notre cas, je veux aussi m'assurer qu'une solution soit proposée. La politique du gouvernement ontarien qui préconise l'achat de produits d'acier de construction canadien applique un traitement préférentiel de 10 p. 100 pour les produits d'acier de construction canadien indiqués dans les soumissions. En adoptant un mécanisme semblable, nous croyons qu'il faudrait 120 millions de dollars pour relancer l'activité dans nos installations de production. Nous savons qu'il s'agit d'une somme importante, mais elle nous permettrait de reprendre notre place sur la scène nationale et internationale.

Je vous remercie d'avoir pris le temps de m'écouter.

Le président: Monsieur Garneau.

M. Marc Garneau: Merci, monsieur le président. Je vais adresser mes premières questions à l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques.

Richard, si j'ai bien compris, les réductions des effectifs qui se produisent dans votre industrie ne sont pas seulement attribuables au cycle économique, mais aussi à la structure. Vous ne nous avez pas dit si vous croyez qu'il s'agit d'une situation normale, ou si elle est attribuable à une augmentation de l'efficacité ou à une baisse de la demande pour votre produit.

J'aimerais savoir si, selon vous, il s'agit d'une situation permanente ou si elle finira par s'améliorer avec le temps?

• (0935)

M. Richard Paton: Il y a des changements sur le plan de la structure, en effet, dont, évidemment, l'émergence des marchés chinois et indien. À l'échelle mondiale, le secteur des produits chimiques croît d'environ 3 p. 100 par année. La croissance continue malgré la récession, mais le taux de croissance de la Chine est d'environ 12 p. 100; puisque la demande dans ce pays est très élevée, les entreprises multinationales ont tendance à y investir pour en tirer profit. Les capitaux sont rares, et ils sont placés en Chine et en Inde.

Le deuxième changement sur le plan de la structure est le fait que le Moyen-Orient est en train de devenir un joueur très important. Le coût de nos produits découle en grande partie des matières premières — comme vous le savez, le pétrole et le gaz naturel —; or, le Moyen-Orient dépense seulement environ 20 ou 30 p. 100 de ce que nous dépensons sur les matières premières. Ils ont vite compris qu'ils devaient diversifier leur économie; ils construisent donc maintenant d'énormes installations de fabrication de produits chimiques. En fait, vous avez peut-être remarqué qu'une entreprise du Moyen-Orient a récemment fait l'acquisition de NOVA. Dow essayait aussi de conclure une entente avec une d'entre elles. C'est certain qu'il y a des changements dans la structure.

Selon les analystes de l'industrie chimique, de façon générale et à long terme, une plus grande partie de la production proviendra de l'étranger, ce qui déplacera une partie de la production nord-américaine. Toutefois, l'industrie chimique américaine se chiffre à 600 milliards de dollars. La nôtre est d'environ 25 à 28 milliards de dollars. Nous conserverons notre place au sein de l'industrie nord-américaine; dans certaines régions et certains domaines, nous sommes très concurrentiels. Grâce à John Margeson d'Industrie Canada, notre niveau de productivité dépasse celui d'installations américaines équivalentes, et ce, de 30 à 50 p. 100. Nous sommes très bien positionnés pour conquérir une grande part du marché nord-américain, surtout en Alberta, où certaines des installations sont probablement parmi les plus efficaces au monde.

La réponse est donc plutôt complexe. Oui, il y a un changement dans la structure. Le secteur sera très concurrentiel. Les produits du Moyen-Orient seront moins chers que les nôtres. Toutefois, avec les bonnes conditions, il est encore possible d'accroître l'industrie chimique canadienne. Nous croyons que si nous avons les bons pipelines, les bonnes matières premières et les bonnes conditions économiques, nous pourrions doubler la grandeur de l'industrie en 20 ans. De plus, l'Amérique du Nord sera toujours un consommateur important de produits chimiques; il est donc certainement avantageux de fournir ce marché de si près.

M. Marc Garneau: Merci.

J'ai quelques brèves questions. Je vois l'industrie pétrochimique comme faisant partie de votre secteur.

M. Richard Paton: Oui.

M. Marc Garneau: Les unités de valorisation, où on transforme le bitume en pétrole brut synthétique, font-elles aussi partie de votre secteur?

M. Richard Paton: Oui, je dirais qu'elles font un peu partie de notre secteur; à vrai dire, elles font le pont entre la ressource et la production chimique. Nous travaillons en fait là-dessus avec l'Alberta. La création d'unités de valorisation nous intéresse énormément, surtout en Alberta parce que c'est là que se trouvent les matières premières. Ce processus nous fournirait ensuite les matières nécessaires pour développer l'industrie pétrochimique.

M. Marc Garneau: Vous avez un peu devancé ma question: je voulais savoir si, selon vous, il est préférable de produire le pétrole brut synthétique au Canada plutôt que d'exporter le bitume.

• (0940)

M. Richard Paton: Ma réponse est un oui catégorique. Sinon, nous ne faisons qu'expédier le bitume par les pipelines aux gens de Houston, et ce sont eux qui le valorisent et qui ajoutent de la valeur à leur économie.

Ce qui ne veut pas dire que nous pourrions valoriser tout notre bitume au Canada; notre réseau ferroviaire ne le permet pas, d'où l'interdépendance. Si nous réussissions à créer tout ce produit, nous ne pourrions probablement pas l'expédier parce qu'il irait à Chicago ou à d'autres endroits où la demande est élevée. Mais c'est certain que nous devrions en valoriser une bonne partie pour diversifier l'économie de l'Alberta et ajouter de la valeur à l'économie canadienne.

M. Marc Garneau: Vous semblez être un grand promoteur de la question d'ajouter de la valeur aux produits bruts, qui était un des thèmes de votre exposé. Mais croyez-vous que ce rôle revient à l'industrie et que c'est à elle de prendre l'initiative, ou êtes-vous en train de nous dire que le gouvernement doit aussi participer? C'est ce que j'ai compris dans ce que vous disiez.

M. Richard Paton: Je crois qu'on ne peut pas y arriver sans la participation du gouvernement. Je vais vous donner un exemple.

L'Office national de l'énergie ne tient pas compte de la valeur ajoutée dans son approbation des pipelines. Si l'office permet la construction de pipelines sans se pencher sur cette question, ce sera très dur pour nous d'avoir accès au produit et de le valoriser. Même la structure fiscale influe sur la valeur, selon la manière dont la valorisation est récompensée.

Il y a donc de nombreux facteurs. Les coûts de l'électricité à eux seuls nous ont fait perdre plusieurs installations en Ontario. Si le coût de l'électricité est tellement élevé qu'il nous empêche de maintenir des installations en Ontario... En fait, une de nos entreprises, ERCO,

a dû fermer les portes d'une des installations ontariennes qui comptait parmi ses plus productives parce que les coûts d'électricité étaient trop élevés, ce qui était le résultat de la fermeture d'une centrale thermique au charbon.

Voyez-vous les liens entre chacun de ces facteurs?

Donc oui, le gouvernement a un rôle important à jouer pour favoriser la valeur ajoutée, mais seul le gouvernement de l'Alberta semble partager cet avis.

Fiona aimerait ajouter quelque chose.

Le président: Madame Cook.

Mme Fiona Cook (directrice, Business and Economics, Fabricants de produits chimiques du Canada): J'aimerais ajouter quelque chose au sujet de la situation actuelle en ce qui concerne les unités de valorisation. En ce moment, elles ne sont pas admissibles à la déduction pour amortissement accéléré maintenant offerte à l'échelle nationale et provinciale. Aux États-Unis, les raffineries ont reçu une déduction pour amortissement accéléré spéciale afin de se convertir pour traiter le bitume lourd de l'Alberta. Une fois que le produit commence à couler dans les pipelines, c'est très dur de le ramener dans l'autre direction.

Il est donc clair que le gouvernement influence fortement la structure de l'industrie et l'endroit où la valorisation est effectuée.

Le président: Merci.

Monsieur Bouchard.

[Français]

M. Robert Bouchard (Chicoutimi—Le Fjord, BQ): Merci, monsieur le président. Je remercie également les témoins de leur présence.

Ma première question s'adresse à M. Paton. Vous avez parlé du fait que l'on a perdu plusieurs milliers d'emplois, et ce, bien avant que ne soit annoncée la crise que nous connaissons à l'heure actuelle. Sur les plans financier et manufacturier, bien des secteurs sont touchés.

Comment expliquez-vous que, pendant plusieurs années, on a perdu beaucoup d'emplois au Canada, au Québec et en Ontario dans le domaine manufacturier, et qu'il n'y a pas eu d'intervention ou très peu d'interventions pour corriger la situation?

M. Richard Paton: C'est une bonne question, monsieur.

[Traduction]

Nous nous sommes posé la même question. Les gouvernements ont fermé les yeux devant ce que nous devons appeler un grave problème. Le message qu'ils envoyaient, c'est que, oui, le secteur manufacturier perd des emplois, mais c'est un phénomène mondial et le taux de chômage est seulement de 6 p. 100; nous avons des excédents budgétaires et de toute façon, ce que nous voulons vraiment, c'est une économie de services, et peut-être qu'en fait, l'économie n'a pas besoin de l'industrie manufacturière. C'est le genre de message que nous envoyaient les gouvernements; vous voyez donc que ça ne les inquiétait pas tellement.

C'est pour cette raison que la récession est importante; je pense que nous commençons à comprendre l'importance des emplois qui relèvent du secteur manufacturier, et aussi, que l'économie ne peut pas dépendre uniquement du secteur des services. Prenez ce qui est arrivé au Royaume-Uni: en gros, ils ont décidé que le secteur manufacturier n'était pas tellement important et qu'ils investiraient uniquement dans le secteur bancaire. Maintenant, leur taux de chômage est le plus élevé de l'Europe. Investir dans un seul secteur n'est pas une bonne stratégie.

Mais pour revenir à la deuxième partie de votre question, les raisons derrière la situation: les changements produits par l'émergence de la Chine, de l'Inde et d'autres lieux de fabrication ont forcé les industries manufacturières à s'adapter, à se moderniser, à avoir recours à la technologie et à devenir écologiques, comme Jay Myers l'a si bien expliqué hier, je crois.

Jay vous a expliqué une partie de la situation, mais il est à noter que deux problèmes particuliers sont survenus au cours de cette période. D'abord, il y a eu la hausse de la valeur du dollar, qui est passé de 0,76 \$ à 1,05 \$ ou 1,08 \$ à un moment donné, je crois, ce qui a eu des conséquences majeures sur l'industrie manufacturière. Ensuite, il y a la question des coûts de l'énergie. En menant une enquête auprès des membres de l'industrie en collaboration avec l'organisation de Jay, nous avons découvert que les coûts de l'énergie augmentaient de beaucoup l'ensemble des coûts de l'industrie. La conséquence de la combinaison des coûts et du dollar était que tout l'argent servait à défrayer l'énergie. Puis, quand venait le temps de vendre le produit, on perdait de 20 à 30 p. 100 sur la valeur du dollar. En gros, les fabricants ne faisaient pas d'argent, et puisqu'ils ne faisaient pas d'argent, ils n'investissaient pas dans la technologie pour augmenter leur productivité.

Voilà le genre de difficultés que nous connaissons depuis cinq ou six ans. La récession n'a fait qu'empirer les choses, sauf que le coût de l'énergie a diminué et la valeur du dollar aussi.

Toutes ces difficultés sont survenues et le gouvernement ne faisait rien pour les régler, à part diminuer certains des taux d'imposition, ce qui a aidé, en fait.

● (0945)

[Français]

M. Robert Bouchard: Merci beaucoup.

Monsieur Paton, vous dites qu'il faut penser à se positionner en prévision de l'avenir. Lors du dernier budget du gouvernement conservateur, un plan de relance, des mesures ont été proposées.

Croyez-vous que celles-ci soient nettement insuffisantes ou satisfaisantes? J'aimerais connaître votre appréciation de ces mesures.

[Traduction]

M. Richard Paton: Eh bien, nous avons appuyé ces mesures. Nous considérons que la liquidité était — et est toujours — un problème de taille pour nos entreprises et constituait donc la grande priorité. Nous pensions également qu'il fallait stimuler la demande et avons soutenu ces aspects du budget.

Ce qui nous a déçus, cependant, c'est la déduction pour amortissement accéléré, qui était la recommandation numéro un du rapport Rajotte. Dans ce rapport, on recommandait d'offrir cette mesure pendant cinq ans — non pas deux, mais cinq ans. Nous avons toujours été déçus que le gouvernement ne donne pas suite à cette recommandation.

La raison pour laquelle c'est si important, c'est que pour pouvoir se prévaloir de la déduction pour amortissement, il faut avoir l'équipement sur place, prêt à être installé. Or, les entreprises ne peuvent prendre toutes les décisions nécessaires — concernant les investissements, la conception préliminaire, les approbations environnementales, l'achat et la livraison de l'équipement — en deux ans. C'est impossible dans les grandes installations, comme les usines de produits chimiques, les alumineries, les aciéries et les raffineries. Ainsi, même si nous avons fait valoir que la déduction pour amortissement accéléré devrait être offerte pour cinq ans, le programme n'est toujours offert que pour deux ans — ce que je qualifierais de réaction mitigée et inadéquate.

Je sais que votre parti, le NPD et d'autres intéressés nous ont appuyés dans nos démarches, mais pour une raison quelconque, il semble que nous ne réussissions pas à faire comprendre l'urgence de régler la situation. Fiona a fait remarquer qu'un problème équivalent se pose au chapitre de la valorisation. La charge d'alimentation constitue un autre exemple où l'on n'y arrive pas au chapitre des investissements en immobilisation.

● (0950)

Le président: Si nous avons une réponse très brève, je vous laisserai poursuivre. Je laisse la parole à M. Garneau pour une minute, donc...

[Français]

M. Robert Bouchard: Monsieur Nordenstrom, je vous ai dit que plusieurs États avaient nationalisé le transport ferroviaire. Pour votre part, vous considérez important qu'un fonds géré par Industrie Canada soit établi. Vous avez mentionné que le transport ferroviaire avait été nationalisé ailleurs.

Est-ce à dire que vous êtes en faveur d'une telle nationalisation? Autrement, souhaitez-vous plutôt que des subventions ou des prêts soient consentis?

M. Jay Nordenstrom: Merci beaucoup, monsieur Bouchard. Malheureusement, mon français n'est pas très bon. Je vais donc répondre en anglais.

[Traduction]

J'aimerais qu'il soit très clair que je ne laisse aucunement entendre que nous devrions nationaliser de nouveau les chemins de fer — les lignes sur courte distance et les chemins de fer de catégorie 1 — parce qu'il s'agit de l'une des plus grandes réussites du Canada sur les plans de la productivité, de l'investissement en infrastructure et de l'innovation dans le domaine ferroviaire. Je veux que cela soit bien clair.

Je crois que l'on fait un travail extraordinaire dans ce domaine. On est toujours confronté à des difficultés lorsque l'on transporte autant de fret par tonne-kilomètre payante. Cependant, je crois que l'on s'est efforcé de collaborer avec Transports Canada et Industrie Canada pour veiller à ce que la productivité et les intérêts des Canadiens restent au cœur de la question.

En faisant référence aux réseaux nationaux, je reconnaissais qu'il existe de nombreux systèmes nationalisés internationaux qui investissent leurs propres fonds dans leur réseau. J'ai indiqué que, comme fournisseurs de chemins de fer canadiens, nous devons être dans une position économiquement viable pour exécuter certains de ces contrats afin de demeurer un pays exportateur.

Il faut dire que nous jouissons d'une excellente réputation, et que c'est là l'un de nos avantages concurrentiels, je suppose. À l'échelle internationale, notre réputation n'est plus à faire au chapitre de la qualité des produits et du service après-vente. Dans le domaine ferroviaire, il est difficile de jouer sur les prix, parce que l'on obtient ce pour quoi on paie et que nous disposons d'une excellente technologie, mise au point ici même, au Canada.

Le président: Je vous remercie, monsieur Nordenstrom.

Monsieur Lake.

M. Mike Lake (Edmonton—Mill Woods—Beaumont, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie également nos invités d'être venus témoigner aujourd'hui.

J'aimerais commencer en discutant un peu du contexte mondial, si vous me le permettez.

J'ai trouvé intéressant, monsieur Paton, que vous disiez que 87 p. 100 de votre production est exportée aux États-Unis. M. Nordenstrom a indiqué que c'était un peu moins dans son cas, mais le pourcentage d'exportation n'en était pas moins substantiel. Nous avons recueilli à ce sujet des commentaires venant des quatre coins du monde.

Le *Wall Street Journal* a indiqué que: Le Canada est intrinsèquement lié au plus grand marché du monde et ne peut éviter les dommages collatéraux découlant de la crise qui secoue les domaines immobilier et financier aux États-Unis. Les réductions d'impôt accordées en 2007 ont atténué le coup et permis au Canada d'éviter la récession.

On peut également lire dans le *Newsweek* que: Si le président Obama cherche un gouvernement avisé, il pourrait apprendre beaucoup, comme nous tous d'ailleurs, de notre voisin bien tranquille — et, admettons-le, parfois ennuyeux — du Nord.

En outre, *The Economist* est d'avis que:... dans un monde en perdition, le Canada surnage. Ses banques bien réglementées sont solides... Ce qui est à craindre, c'est que la récession qui fait rage aux États-Unis entraîne le Canada dans la tourmente.

M. Harper a affirmé, avec raison, que son gouvernement a pris des mesures prudentes pour aider le Canada à traverser une tempête inévitable...

On peut également lire, dans le *New York Times*: Il n'y a pas de temps à perdre. En restructurant le secteur bancaire américain pour qu'il ressemble davantage au modèle canadien, on contribuerait à restaurer la confiance à l'égard d'un système financier en déroute, une confiance dont nous avons bien besoin. Pourquoi ne pas imiter le meilleur au monde, qui se trouve être notre voisin?

Je pourrais poursuivre ainsi. En fait, c'est exactement ce que je vais faire. **Le *Daily Telegraph* a affirmé que:** Certains trouveront alarmant que, dans la période actuelle, le Canada montre la voie au reste du monde. Mais les conservateurs canadiens constituent un modèle de ce que l'on doit faire en temps de ralentissement économique.

Ils ont fait attention à leurs dépenses et réduit les impôts...

Si le reste du monde s'était comporté avec autant de modestie et de prudence, nous ne trouverions peut-être pas dans ce pétrin.

Et voici ce que le président Obama avait à dire: L'une des choses qui, selon moi, surprennent au sujet du Canada, c'est qu'au milieu de cette énorme crise économique, il se révèle être un excellent gestionnaire du système financier de l'économie, ce que nous n'avons pas toujours réussi à faire ici, aux États-Unis.

Cela ne s'arrête pas là, mais je vous ferai grâce de la suite, car je crois que vous avez compris. Le Canada fait vraiment l'envie du reste du monde actuellement en raison de sa situation économique. Ceci dit, nous sommes aux prises avec une difficulté considérable, car nous exportons une bonne partie de notre production, et si les Américains en particulier et les autres pays du monde arrêtent d'acheter nos produits, cela aura des répercussions sur les Canadiens, qui perdront leur emploi. Je crois que c'est un aspect important du problème que nous devons résoudre.

Je suppose donc que la première question que je veux aborder, c'est le protectionnisme. Le premier ministre Harper est reconnu à l'échelle mondiale comme étant le chef de file de la lutte contre le protectionnisme. Quelle importance cette lutte revêt-elle pour les industries que vous représentez?

• (0955)

M. Richard Paton: Je peux faire un commentaire d'ordre général, que Fiona pourra peut-être étoffer. En tant que pays commerçant, je crois que nous sommes le pays de l'OCDE qui dépend le plus du commerce; il est donc évident que le protectionnisme ne nous aide pas.

Notre association a appuyé le libre-échange; c'était, je crois, en 1982. Nous étions donc bien en avance sur la tendance, considérant que l'on ne pouvait construire des usines de produits chimiques de plusieurs milliards de dollars pour un marché national qui comptait peut-être 28 millions de personnes à l'époque. Ces produits s'adressent aux marchés internationaux. Il faut construire des usines pour exporter et importer. C'est essentiellement ainsi que l'industrie fonctionne.

Nous appuyons évidemment l'engagement ferme de M. Harper relativement au protectionnisme, et j'ai été ravi de voir que le président Obama revoyait quelque peu sa position concernant la renégociation de l'ALENA. Oui, les échanges commerciaux sont essentiels pour nous. J'ajouterais, pour que vous compreniez bien nos activités, qu'une bonne partie de ces échanges s'effectuent au sein même des entreprises. Ainsi, une succursale envoie un produit à une autre usine de l'entreprise aux États-Unis pour achever un processus, à l'instar de l'industrie automobile, où l'on échange de part et d'autre. Ce processus est tellement intégré que l'idée d'ériger des obstacles conduirait à un désastre complet.

Jay a fait quelques commentaires intéressants à ce sujet hier, mentionnant les divers facteurs pouvant créer des obstacles. Cependant, je ne crois pas, Fiona, que ces obstacles se posent actuellement, parce que nous produisons de pleins wagons-citernes de produits chimiques. Peut-être que c'est un peu différent de l'acier destiné aux ponts.

M. Mike Lake: Jay, avant que vous ne répondiez, je remarque que dans votre proposition, il est question de la politique du gouvernement du Canada, qui applique un traitement préférentiel de 10 p. 100 pour les produits d'acier. Si nous appliquons ce pourcentage, puis que les Américains offrent 12 p. 100 et que nous passons ensuite à 14 p. 100, ne craignez-vous pas que nous nous engagions dans cette voie, étant donné que nous vendons beaucoup plus aux Américains qu'ils ne vendent au Canada?

M. Jay Nordenstrom: C'est vrai. Je devrais peut-être d'abord dire que nous considérons l'industrie comme étant nord-américaine. Nous admettons évidemment qu'il y a une frontière, mais sur le plan du commerce, cette dernière doit être artificielle. Nous avons énormément travaillé avec le gouvernement pour nous assurer que nous réalisons un examen préliminaire, particulièrement dans le domaine ferroviaire. Je crois que l'on a beaucoup accompli, mais qu'il reste encore du pain sur la planche.

Je ne suis pas certain que tout le monde le sache, mais le programme favorisant l'achat aux États-Unis — et les mesures dont on a parlé pour y faire échec — existe depuis des lustres et n'a rien de nouveau. Ce que certains voulaient faire, c'est élargir l'application de ce programme. Mais en ce qui concerne notre industrie et notre secteur, cette initiative a des répercussions substantielles depuis des dizaines d'années maintenant.

En fait, certains de nos membres ont établi des usines aux États-Unis. Je donnerai Bombardier comme exemple. La société s'est installée à Plattsburgh pour pouvoir accéder à certains projets qui, aux États-Unis, sont financés par l'État et les municipalités. Cette initiative a créé une véritable grappe manufacturière dans cette région, ce qui a des effets très positifs.

Nous disons qu'il doit y avoir... C'est pourquoi je propose d'imposer un moratoire pendant deux ans, puis de l'éliminer. Nous devons aider les fournisseurs de chemin de fer canadiens et les autres manufacturiers, et c'est l'une des façons dont on peut y parvenir. Je ne suggère pas d'imiter le programme encourageant l'achat aux États-Unis. Je crois que si nous le pouvions, nous éliminerions cette initiative, mais, pour être honnête, nous savons que c'est probablement un vœu pieux.

Ce que nous voudrions, c'est trouver des manières dont le gouvernement pourrait nous aider et augmenter notre capacité de production pour qu'elle atteigne des niveaux qui nous permettraient de rappeler au travail ceux que nous avons dû mettre à pied ou à temps partiel. En outre, 90 p. 100 de nos exportations sont destinées aux États-Unis; cela montre bien que l'industrie est nord-américaine.

• (1000)

Le président: J'ai accordé à chacun environ une minute supplémentaire, donc si vous avez des observations ou autre chose à formuler, allez-y.

M. Mike Lake: Je poserai simplement une brève question. L'une des grosses différences observées au cours de la dernière campagne électorale est la question de la taxe sur le carbone, à laquelle un parti était favorable et l'autre, contre. Peut-être pourriez-vous nous donner votre avis sur l'effet que pareille mesure pourrait avoir sur vos industries.

Le président: Répondez très rapidement, je vous prie.

M. Mike Lake: Je commencerai par Jay, peut-être, puis passerai ensuite à Richard.

M. Jay Nordenstrom: Notre association n'a pas de politique officielle sur la manière d'atténuer les dommages que le transport industriel cause à l'environnement. Je dirais toutefois — et ce n'est probablement pas la réponse que vous attendez, mais c'est notre réalité — que nous cherchons des solutions par l'entremise de nos membres.

Nous sommes membres du Registre d'échange des droits d'émissions de l'Ontario, une initiative qui s'est révélée un succès. Les compagnies de chemin de fer ont pu s'y inscrire grâce notamment à des composantes comme des dispositifs contre la marche au ralenti. À certaines températures, les locomotives doivent vraiment continuer de fonctionner pour que leur moteur ne gèle pas. Nous avons maintenant des dispositifs qui font que les locomotives stationnées n'ont plus besoin de continuer de fonctionner. Nous produisons des composantes de ce genre et croyons donc que nous pouvons contribuer aux politiques gouvernementales que vous mettez en oeuvre.

Le président: Nous les laisserons peut-être terminer plus tard, monsieur Lake.

Monsieur Garneau.

M. Marc Garneau: Je vous remercie, monsieur le président.

Je vais revenir à Richard avec quelques questions. J'aimerais avoir une idée de l'ampleur des activités de recherche et développement de vos compagnies. Je suppose qu'il faudrait se demander quelle part de ces activités sont réalisées par des intérêts canadiens, un facteur qui

pourrait peut-être faire en sorte que certaines activités de recherche et développement s'effectuent au pays. Fiona peut également répondre. Quelle est l'importance et la priorité que votre industrie accorde à la recherche et développement?

Mme Fiona Cook: De toute évidence, nous y accordons une très grande importance, compte tenu de la nature de notre produit. Nous devons demeurer innovateur. Je sais que bon nombre de nos compagnies utilisent énormément le crédit d'impôt pour les activités de recherche scientifique et de développement expérimental et collaborent beaucoup avec les agents gouvernementaux afin d'améliorer ce programme et de le rendre plus accessible.

Mais étant donné la prévalence des multinationales dans notre industrie, la recherche et développement tend à s'effectuer près des sièges sociaux; le pourcentage de la recherche et développement qui s'effectue au Canada est donc minime si on le compare à l'ensemble des activités des sociétés dans ce domaine. Il s'en fait beaucoup aux États-Unis, par exemple.

M. Marc Garneau: Pouvez-vous nous donner un chiffre approximatif pour ces activités dans votre secteur?

Mme Fiona Cook: La recherche et développement équivaut à environ 2 à 3 p. 100 des ventes au Canada.

M. Marc Garneau: De toutes les activités de recherche et développement réalisées dans votre secteur, quels pourcentages s'effectuent au Canada et à l'étranger?

Mme Fiona Cook: Je devrais recommuniquer avec vous pour vous donner les chiffres exacts à ce sujet. Je ne les ai pas en main présentement.

M. Marc Garneau: Mais c'est surtout à l'étranger?

Mme Fiona Cook: Oui.

M. Marc Garneau: Vous avez mentionné que le gouvernement fédéral pourrait jouer un rôle concernant la déduction pour amortissement accéléré, ajoutant qu'il faudrait adopter une politique gouvernementale.

Pourriez-vous être un peu plus précis? Si vous aviez une liste de souhaits, outre la déduction pour amortissement accéléré, dans quels autres domaines considérez-vous que le gouvernement pourrait apporter son soutien tout en respectant ses engagements à l'égard de l'OMC, de l'ALENA et des autres forums internationaux?

M. Richard Paton: Il y en a plusieurs.

Le Canada n'a pas vraiment de politique en matière d'énergie. Nous sommes totalement démunis à cet égard. On s'inspire donc énormément de la politique environnementale à cet égard, ce qui n'est pas une mauvaise chose, sauf que cette façon de faire a des conséquences.

Pour vous donner un exemple, si l'on veut adopter le gaz naturel comme source d'énergie pour la production d'électricité parce que son impact environnemental est moins important, cette ressource devient notre charge d'alimentation. Cette transition ferait augmenter le prix du gaz naturel, parce qu'une centrale électrique peut consommer énormément de gaz naturel. Ce dernier se rarifierait, alors que c'est la principale charge d'alimentation de nos usines en Alberta.

Pour optimiser le potentiel économique, nous devons élargir notre perspective concernant les politiques en matière d'électricité et d'énergie, un fait que l'énergie nucléaire illustre bien. De plus, dans le domaine de la politique énergétique, il y a beaucoup de balkanisation entre les provinces et le gouvernement fédéral, ce dernier se cantonnant dans un rôle restreint ou inexistant. C'est, à mon avis, une conséquence du fiasco du Programme énergétique national. C'est un des domaines où l'on peut intervenir.

Il y a également des problèmes de réglementation. Il existe de plus en plus de chevauchements et de doubles emplois importants entre les gouvernements fédéral et provinciaux. Le gouvernement de l'Ontario est un bon exemple; il met actuellement en oeuvre un programme de gestion des produits chimiques toxiques, ce qui est une excellente initiative, car il faut gérer ces matières. Il a toutefois conçu le programme en ignorant pour ainsi dire le programme fédéral.

Nos usines et nos compagnies vont ainsi se retrouver dans une situation où chaque province aura ses propres règles pour gérer les produits chimiques toxiques, ce qui fera augmenter considérablement les coûts. On ne sait plus quelles sont les règles, les signaux, les seuils ou les autres facteurs, ce qui pose d'énormes difficultés dans le domaine de la réglementation.

On peut également penser au domaine des changements climatiques. Actuellement, la Colombie-Britannique et le Québec appliquent une taxe sur le carbone, d'autres participent à une initiative en matière de climat mise en oeuvre dans l'Ouest canadien, le gouvernement fédéral a ses propres initiatives et le gouvernement de l'Ontario croit qu'il devrait précéder tout le monde. Nous devons harmoniser nos démarches avec les États-Unis. Et même si je suis tout à fait d'accord avec l'orientation que préconise M. Prentice à ce sujet, le fait est que nous avons sur les bras toute une panoplie de mesures disparates.

Quant à la politique relative aux chemins de fer, je crois que l'on peut améliorer la situation. Il faut procéder à un examen du service ferroviaire. Ce secteur est essentiel à notre industrie, et nous croyons qu'il faut que la concurrence et le service y soient renforcés.

On peut donc envisager bien des domaines, y compris l'infrastructure et les frontières. Je crois que l'on a réalisé beaucoup de progrès dans le secteur frontalier, mais c'est vraiment un très gros dossier. Au moindre petit accrochage à la frontière, notre économie souffre énormément. Il y a donc beaucoup à faire à cet égard. Je crois que le gouvernement a réalisé quelques progrès concernant l'infrastructure et l'accélération de la circulation des biens, mais il faut accomplir davantage.

On peut donc agir dans de nombreux secteurs de politique. Si on les associe aux mesures fiscales et commerciales, on pourrait considérablement augmenter l'efficacité de notre économie et aider le secteur manufacturier à soutenir la concurrence sur la scène internationale.

• (1005)

Le président: Monsieur Lake.

M. Mike Lake: Je vous remercie.

Je m'adresserai principalement à M. Paton et m'en tiendrai probablement au sujet de l'énergie et de l'environnement. Pour commencer, je reviendrai à la question de la taxe sur le carbone. Vous avez parlé des coûts de l'énergie, et je sais que les coûts de transport sont très importants pour vos compagnies.

Je crois que l'on peut dire, sans crainte de se tromper, qu'il sera probablement de nouveau question de la taxe sur le carbone dans la

prochaine campagne, car ce sujet a évidemment été au coeur de la récente campagne à la direction du Parti libéral, tout comme il a été la pierre angulaire de la dernière campagne du parti. Peut-être pourriez-vous nous parler des effets d'une telle taxe sur votre industrie?

M. Richard Paton: Je vais vous donner une réponse qui n'est peut-être pas aussi simple que vous le voudriez. De façon générale, les secteurs commerciaux, y compris le Conseil canadien des chefs d'entreprise, considèrent qu'il faut établir, d'une certaine manière, un prix pour le carbone. Il n'est toutefois pas nécessairement question d'une taxe sur le carbone.

L'échange et le plafonnement des émissions constituent une forme de tarification du carbone. M. Prentice a certainement indiqué que nous devons harmoniser nos pratiques avec les États-Unis; or, ces derniers s'orientent vers une sorte de régime de plafonnement et d'échange. Même si nous avons trouvé que le plan de M. Dion était un peu compliqué et irréalisable — c'est notre façon de voir —, nous pensons que c'est également le cas pour la plupart des propositions faites jusqu'à maintenant.

Permettez-moi de vous dire ce que j'en pense. Les gens parlent d'un programme de plafonnement et d'échange comme si c'était un jeu d'enfant. Mais arrêtez-vous pour réfléchir à ce que pareille démarche implique. Pour fixer un plafond, il faut déterminer les chiffres. Ainsi, sur 200 usines au pays, peut-être 30 ou 40 atteignent un seuil qui exige la prise de mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il faut que quelqu'un décide quelles seront les quantités d'émissions de gaz à effet de serre auxquelles ces usines devront s'en tenir.

Qui prendra cette décision? Un fonctionnaire? Nous comprenons à peine nous-mêmes nos propres usines. Chacune est différente, avec sa propre charge d'alimentation, sa propre technologie et sa propre histoire. Même à Joffrey, que vous connaissez probablement, certaines installations ont été construites dans les années 1970, d'autres dans les années 1990 et enfin d'autres en 2005. Elles sont toutes totalement différentes.

Il faut posséder une somme incroyable de connaissances pour établir un plafond. Une telle décision fait intervenir une bureaucratie gouvernementale énorme. Il faut maintenant multiplier cela à l'échelle de l'économie américaine.

Quelqu'un doit donc prendre une décision. Il faut ensuite établir la différence entre ce chiffre et le nombre idéal, puis informer les parties prenantes afin d'appliquer des sanctions ou d'octroyer des récompenses. On parle maintenant d'affecter de l'argent, des sommes substantielles. En comparaison, la crise du secteur hypothécaire va avoir l'air d'une partie de plaisir. L'établissement de plafonds s'accompagnera de problèmes très difficiles qui auront des répercussions profondes sur l'industrie.

Il faudrait intervenir à grande échelle dans l'économie, et j'ai à cet égard une politique fondamentale toute simple: ne causez aucun tort. Or, j'aimerais savoir comment nous allons procéder sans causer de tort.

Enfin, je ne crois pas qu'il faille choisir entre une taxe sur le carbone et un programme de plafonnement et d'échange; je crois que la question en est une de conception. C'est essentiellement ce qui est ressorti du rapport de la table ronde publié récemment. Il faut concevoir cette initiative pour établir un prix pour le carbone afin de favoriser la mise au point de nouvelles technologies. Nous sommes d'accord avec tout cela. Notre association croit fermement au développement durable, mais vous devez agir d'une manière qui fonctionne. Personnellement, je n'ai rien vu qui indique que quelqu'un sait comment faire pour y parvenir. L'expérience européenne a viré au désastre. Il y a beaucoup à faire dans ce domaine.

• (1010)

M. Mike Lake: Je suppose qu'il convient maintenant de poser la question suivante: quelle importance revêtirait cette initiative? En effet, le premier ministre fait valoir depuis 2006 qu'il faut absolument adopter une solution mondiale en matière de changements climatiques, à laquelle tout le monde doit adhérer. Le Canada ne peut mettre en oeuvre certaines restrictions sans que les États-Unis, la Chine ou l'Inde fassent de même. Êtes-vous d'accord avec cette idée?

M. Richard Paton: Je suis absolument d'accord. Il suffit de réfléchir à la question et de regarder les chiffres. On observe une augmentation fulgurante du côté de la Chine; toute notre croissance est attribuable à ce pays. Donc, essentiellement, si on n'agit pas en ce sens... Nos produits se vendent à la livre, et une cent par livre change toute la donne. Si on ajoute une taxe, que ce soit directement ou par l'entremise d'un programme de plafonnement et d'échange — ce qui est plus ou moins la même chose au bout du compte —, on modifiera le prix d'une, de deux ou de trois cents la livre, ce qui fera que la production migrera vers un autre pays, dont l'empreinte écologique est probablement plus grande que la nôtre. En fait, concernant ce problème très particulier à l'échelle internationale, on empirerait les choses.

Donc oui, je suis tout à fait d'accord avec le premier ministre et M. Prentice à cet égard. Nous devons harmoniser nos démarches avec les États-Unis et nous entendre avec la Chine, l'Inde et le Moyen-Orient.

Mme Fiona Cook: J'ajouterais simplement que s'il faut établir un prix adéquat pour le carbone, nous devons également avoir des solutions de rechange. Sachez également qu'une solide étude de cas a été réalisée lorsque les prix de l'énergie ont bondi il y a environ un an. Nous avons vu l'impact qu'a eu cette augmentation. À défaut d'autre source d'énergie, les gens ont réduit leur consommation. Les usines de fabrication ont fermé leurs portes et ont déménagé. En Chine et en Inde, les coûts de l'énergie font l'objet de subventions; les producteurs n'ont donc pas dû assumer la même augmentation.

Cette étude nous a donné une bonne idée des conséquences qu'aurait l'imposition d'une taxe sur le carbone. À court terme, cette mesure n'accomplirait rien. Elle ne réduirait pas notre consommation de carbone en favorisant l'adoption de solutions plus durables, puisque ces solutions n'existent pas. Voilà pourquoi je crois que la technologie est vraiment essentielle pour rompre avec une économie dépendante du carbone.

Le président: Je vous remercie, madame Cook.

Monsieur Bouchard.

[Français]

M. Robert Bouchard: Monsieur Paton, vous avez parlé du rapport Rajotte et de ses recommandations. Vous avez également dit

qu'il y avait urgence d'agir. Parmi vos solutions, vous semblez accorder la priorité à la déduction accélérée pour amortissement lorsqu'il y a investissement.

J'aimerais vous entendre aussi sur les garanties de prêt dans le secteur manufacturier. Pensez-vous que ces garanties de prêt doivent devenir une priorité? J'aimerais vous entendre également sur quelques autres priorités que vous pourriez avoir.

• (1015)

[Traduction]

M. Richard Paton: Notre industrie n'a jamais été en faveur des garanties de prêt. L'industrie des produits chimiques n'a jamais réclamé de telle mesure et ne le fera probablement jamais.

Il faut toutefois reconnaître que la situation dans laquelle se trouve certains secteurs, comme celui de l'automobile, est peut-être attribuable en partie à leur propre faute, mais elle est également le résultat d'une crise qui secoue d'autres secteurs, comme ceux des prêts hypothécaires et des finances. Les garanties de prêt pour les industries ne m'inquiètent pas particulièrement. Je suis simplement satisfait qu'il s'agisse de garanties de prêt et non de subventions.

Compte tenu de la situation, les prêts remboursables ne sont pas malvenus, compte tenu de leur effet sur l'emploi, les collectivités et l'industrie.

[Français]

M. Robert Bouchard: D'accord.

Vous avez dit que certains secteurs sont en difficulté et qu'il faut intervenir pour les aider. Êtes-vous capable d'identifier des secteurs qui sont plus mal en point que d'autres? Il s'agit peut-être du secteur manufacturier ou du secteur forestier.

[Traduction]

M. Richard Paton: Je ne suis pas sûr de pouvoir vous répondre. Je crois que tous les secteurs sont touchés. De toute évidence, c'est très évident pour certains, comme ceux de l'automobile et de la foresterie. Mais ce dernier secteur, comme le nôtre, est aux prises avec des problèmes persistants, notamment le conflit du bois d'oeuvre avec les États-Unis. On peut difficilement faire la distinction entre les secteurs. Je crois qu'ils sont tous confrontés à des problèmes parce que la demande en liquidité a des répercussions sur tous les aspects de l'économie. Seule une poignée réussit à faire bonne figure.

[Français]

M. Robert Bouchard: Merci.

Monsieur Nordenstrom, vous avez dit que, comme les commandes diminuent dans le secteur du transport ferroviaire, on doit mettre des gens à pied et libérer du personnel, ce qui signifie des pertes d'emplois. Vous avez même mentionné qu'on rappellerait ces employés au travail éventuellement. On sait que cette situation peut durer plusieurs mois, voire des années.

Voyez-vous un problème de relève de la main-d'oeuvre? Si oui, avez-vous pensé à des actions gouvernementales qui pourraient être prises pour s'assurer, lorsqu'il y aura reprise, que la main-d'oeuvre pourra répondre aux besoins du transport ferroviaire?

M. Jay Nordenstrom: Merci beaucoup de votre question.

[Traduction]

Dans notre secteur, l'industrie comprend très bien la situation et est parfaitement consciente qu'il faut assurer la relève, surtout quand on voit évoluer la main-d'oeuvre et les travailleurs atteindre l'âge de la retraite.

Mais nous éprouvons également des difficultés à attirer dans notre secteur les jeunes qui sortent des collèges, des universités et des programmes de formation dans les métiers. Même si nous sommes très axés sur la technologie, nous devons également combler des postes dans des domaines de la mécanique et de la production.

Si nous assurons notre position avec le soutien du gouvernement, nous pensons pouvoir faire croître nos activités. Nous croyons avoir devant nous un avenir brillant, si nous réussissons à nous sortir de la situation actuelle sans être complètement ruinés ou, dans certains cas, sans avoir déplacé nos activités ou sans avoir eu à simplement vendre notre technologie ou notre propriété intellectuelle à des concurrents étrangers.

Je crois que le gouvernement a, ici encore, un rôle à jouer en encourageant les jeunes et peut-être les chômeurs à acquérir de nouvelles compétences. Comme je l'ai fait valoir, nous avons l'occasion non seulement de rapatrier certains des emplois perdus, mais également de contribuer à absorber les pertes d'emploi dans les secteurs de l'automobile et de l'acier, puisque les capacités et les besoins dans nos usines de production sont un peu les mêmes que dans ces industries.

Mais nous aurions certainement besoin de l'appui du gouvernement pour faire du transport ferroviaire une priorité et un secteur en croissance. Ce n'est pas que dans l'aérospatiale que l'on développe beaucoup de technologies, mais également dans notre propre secteur. De nombreux ingénieurs fraîchement émoulus de l'université veulent se diriger vers le secteur de l'aérospatiale. Ce dernier a ses propres problèmes, et je crois que vous allez en entendre parler plus tard au cours de vos séances. Mais ce que nous voulons, c'est nous assurer que le gouvernement reconnaisse que le transport ferroviaire est un moyen de transport durable et une industrie en croissance au Canada.

● (1020)

Le président: Je vous remercie, monsieur Nordenstrom.

Monsieur Lake.

M. Mike Lake: J'aimerais, si vous le permettez, aborder brièvement la question de la valeur ajoutée.

Monsieur Paton, vous avez mentionné la valeur ajoutée, en parlant plus précisément de l'Alberta. C'est, dans cette province, une question cruciale dont il est beaucoup question. Vous avez d'ailleurs vanté de travail du gouvernement de l'Alberta dans ce domaine.

La difficulté, en Alberta, ce n'est pas nécessairement que la politique gouvernementale nuit directement à la valeur ajoutée; le problème est tout simplement démographique. Jusqu'à maintenant, le marché du travail a été extrêmement serré en Alberta. Si l'on veut établir une usine de valorisation du bitume ou d'un autre produit, même si l'on veut effectuer l'ajout de valeur en Alberta, il est difficile de trouver des travailleurs pour le faire. Je crois que la plupart des gens prévoient que ce sera également le cas une fois que la récession sera terminée.

Comment les membres de votre association ont-ils réglé la situation de la main-d'oeuvre? Et comment comptent-ils résoudre ce problème dans l'avenir?

M. Richard Paton: Eh bien, c'est certainement un problème. Nous éprouvons les mêmes problèmes démographiques que Jay. Heureusement, l'Alberta est une bonne province pour travailler. Nos usines sont établies dans des endroits comme Prentiss et Joffrey, où la main-d'oeuvre est extrêmement stable. Il y fait bon vivre et les prix y sont relativement bas.

Nous n'avons pas beaucoup d'employés. Les usines sont ultramodernes et emploient des ingénieurs et des opérateurs très

instruits et fort bien rémunérés. Je sais que de nombreuses industries sont confrontées à des difficultés sur le plan des compétences, mais nos membres ne nous ont pas demandé de nous occuper du problème. Ils croient pouvoir le régler sans l'intervention d'une association.

Maintenant, s'il est en plus question de la valorisation, vous ajoutez...

M. Mike Lake: J'y arrivais justement.

M. Richard Paton: ... de nouvelles pressions. Nous n'avons pas eu l'impression que la construction d'usines de valorisation dépendait principalement de la question des compétences; ce serait plutôt les aspects fiscaux dont a parlé Fiona et le simple fait que le gouvernement de l'Alberta est confronté à tout un défi dans ce domaine, parce que l'incitatif consiste à simplement extraire le bitume et l'acheminer par pipeline à l'extérieur du pays. On n'encourage pas beaucoup la construction d'usines de valorisation, surtout avec la structure fiscale actuelle.

Je crois que c'est là le problème qui se pose en Alberta. Même si le gouvernement a adopté une politique de « bitume en nature », il faudrait réaliser quelques progrès pour favoriser l'établissement d'usines de valorisation. Je sais que ce gouvernement étudie la question et comprend les contraintes avec lesquelles il doit composer. Il s'efforce vraiment de trouver une solution.

● (1025)

Mme Fiona Cook: Je ne crois pas que la main-d'oeuvre soit... Elle joue un rôle clé. Rappelez-vous qu'il y a un an, on prévoyait la construction de huit usines de valorisation, à un moment où l'économie était encore solide et où la main-d'oeuvre se faisait encore rare. Il semble maintenant que ces projets soient annulés en raison de l'effondrement des prix de l'énergie.

M. Mike Lake: Oui, mais les prix de l'énergie vont rebondir, même s'ils ne vont pas nécessairement revenir à ce qu'ils étaient. Ces entreprises en sont certainement conscientes et elles auront des plans de reprise quand les prix grimperont, ou même avant.

Avant le ralentissement économique mondial, des dizaines de milliers de personnes ont afflué dans la région d'Edmonton pour travailler dans les usines de valorisation; elles n'auraient eu nulle part où habiter. Le prix des maisons a grimpé en flèche. Je crois qu'il serait juste de dire qu'il y a probablement des projets, même s'il ne s'agit pas des usines de valorisation dont vous parlez, qui n'ont pas été réalisés quand les choses allaient bien et que nous en aurions bien besoin actuellement. On ne les a pas réalisés tout simplement parce que la main-d'oeuvre était insuffisante.

Encore une fois, je ne parle pas de ce qui se passe à Joffrey et dans les installations actuelles. Je pense plutôt au réel inconvénient des occasions ratées de valeur ajoutée; naturellement, si nous devons créer des débouchés, dans le cadre de quelque politique gouvernementale que ce soit, nous aurions besoin de gens pour occuper ces postes, et ce serait encore difficile en Alberta. C'est ce que je veux vous demander: y a-t-il un plan pour résoudre ce problème à l'avenir?

L'une des choses dont nous avons parlé lors de notre dernière réunion avec le Conference Board et l'association des fabricants est l'ajout de valeur, mais pas nécessairement en Alberta. Nous avons parlé de situations dans lesquelles, pour ajouter de la valeur, nous pourrions déplacer le produit là où il y a davantage de gens sans emploi qui pourraient faire le travail, et ensuite transférer le produit à partir de là.

Vous pourriez peut-être nous en parler, et Jay aussi, pour le secteur ferroviaire. Il semble que cela contribuerait en grande partie à la solution. Quelles sont les étapes que vous et vos membres pourriez entreprendre pour faciliter cette démarche?

M. Richard Paton: Actuellement, nous n'envisageons rien de tel, mais je dois dire que votre remarque est très intéressante. Il y a des villes — Jay Myers a raison — comme Sarnia et Varennes, au Québec, où beaucoup de personnes compétentes doivent quitter l'industrie à cause des fermetures d'usines. Je pense que notre industrie sait faire preuve de souplesse pour ce genre de relation.

M. Mike Lake: Monsieur le président, Jay peut-il donner une brève réponse?

Le président: D'accord, même si votre temps est écoulé.

M. Jay Nordenstrom: La réponse est oui. Absolument. Nous avons cette capacité, et certaines de nos EFE, nos entreprises de fabrication d'équipement, se sont engagées exactement en ce sens. Actuellement, nos usines sont désertes. C'est notre réalité. Il faut que cela change, et rapidement. Nous savons que la demande existe. Les compagnies de chemin de fer ont des projets. Je ne parle pas seulement des CN et des CP de ce monde; je parle de CSX et de UP, des gens aux États-Unis, également. Ils continuent à investir, mais beaucoup de projets sont retardés, et nous en subissons les contrecoups.

Nous devons nous assurer d'être en bonne position. Nous savons que la demande va augmenter, et nos EFE se sont engagées à faire venir ces gens en temps et lieu. Elles veulent pouvoir prendre des commandes, alors elles vont se tourner vers les secteurs qui ont été frappés par la crise dans ces villes, là où les employés pourraient au moins se rendre à leurs usines en voiture ou, encore mieux, en train, et travailler, afin que nous puissions optimiser ces usines et, nous l'espérons, renforcer notre industrie.

Le président: Merci, monsieur Nordenstrom.

Monsieur Garneau.

M. Marc Garneau: Merci, monsieur le président.

Jay, dans votre exposé, vous avez parlé d'un programme gouvernemental de relance provisoire du secteur ferroviaire pour aider votre industrie, et je veux m'assurer de bien comprendre. Vous disiez qu'il y avait beaucoup de matériel ferroviaire désuet et inutilisé en ce moment, et que cela vous donnerait une occasion d'en acquérir du nouveau.

Je me suis seulement demandé si cela ne serait pas considéré, dans le contexte de l'ALENA, comme inéquitable pour nos concurrents américains ou mexicains. Y a-t-il quelque chose que je n'ai pas compris?

• (1030)

M. Jay Nordenstrom: Essentiellement, il s'agit d'un programme de création d'emplois qui vise un marché en expansion. Nous ne disons pas que... Si le gouvernement collabore avec nous dans ce programme, nous nous ferons un plaisir de nous assurer que les UP, les CSX et les lignes de chemin de fer du Mexique pourront participer et acheter la technologie canadienne qui leur permettra de

répondre à leurs besoins sur le plan de l'environnement et du transport. Nous espérons que cet incitatif encouragera également le marché intérieur à investir; nous ne considérons donc pas cette initiative comme une politique protectionniste.

M. Marc Garneau: Non, ce n'est pas ce que je voulais dire. Je me posais simplement la question, parce que selon moi, si le gouvernement accorde des fonds à votre industrie afin qu'elle puisse fabriquer du nouveau matériel, la concurrence pourrait mal réagir.

M. Jay Nordenstrom: Nous savons maintenant que ce n'est pas contre les règles de l'ALENA. Nous ne faisons pas de surenchère sur les États-Unis, car ils ont un modèle semblable.

Après tout, pour qu'une entreprise obtienne des fonds fédéraux afin d'être concurrentielle dans les DDP ou processus d'acquisition, 60 p. 100 du produit doit être fabriqué aux États-Unis. Par contre, si elle fait l'assemblage, comme le ferait une EFE, il doit être fait à 100 p. 100 aux États-Unis. Il peut y avoir différentes composantes, mais 60 p. 100 du produit doit être fabriqué aux États-Unis, et 100 p. 100 de l'assemblage doit être fait aux États-Unis. Cela ne relève pas de l'ALENA, c'est parfaitement conforme aux règles de ce traité et c'est permanent. Nous demandons que dans la même veine, pour les deux prochaines années, afin de nous assurer de survivre, nous mettions en oeuvre un programme immédiatement pour qu'aucune entreprise ne ferme et que nous puissions continuer à bénéficier de ces marchés porteurs. À notre avis, ce n'est pas une politique protectionniste.

Nous aimerions évidemment que ce soit légal, par précaution, mais nous voyons les choses sous le même angle, sauf que c'est une mesure à court terme qui va cesser, parce que nous, en tant qu'association et en tant qu'industrie, ne croyons pas à cela. Nous ne croyons pas aux politiques protectionnistes non plus, mais comme le gouvernement et la plupart des partis politiques, nous croyons qu'à un moment donné, on doit stimuler l'économie, y injecter des fonds pour que tout ne s'arrête pas d'un coup et ne s'effondre pas à un point tel qu'il n'y ait pas de reprise.

M. Marc Garneau: Je vais vous poser une question que je devrais probablement poser aux compagnies de chemin de fer, mais j'aimerais connaître votre opinion. Je la pose un peu par ignorance. Les gens parlent d'un brillant avenir pour les entreprises ferroviaires, et vous en avez donné les raisons. L'environnement est évidemment un facteur important. Y a-t-il suffisamment de voies ferrées dans ce pays pour absorber l'augmentation du trafic ferroviaire qui pourrait se produire quand l'économie ira mieux ou l'expansion ferroviaire dépend-elle de la création de nouvelles voies pour absorber ce trafic? Je m'écarte un peu du sujet, mais j'aimerais le savoir.

M. Jay Nordenstrom: Je vais vous donner mon opinion avec plaisir.

Nous savons que le secteur ferroviaire est hautement capitalistique et que 20 p. 100 des revenus sont réinvestis dans le système, c'est-à-dire dans l'équipement, les voies ferrées et le matériel roulant. Une bonne partie des revenus, pour être franc, sont investis à l'heure actuelle dans le contrôle positif du trafic. Une mesure législative pour régler cette question aux États-Unis entrera en vigueur en Californie d'ici 2015. On va devoir s'assurer qu'il y a une bonne communication électronique entre les composants afin de garantir une sécurité maximale à la population, notamment en ce qui a trait au transport de marchandises dangereuses.

Nous verrons probablement un investissement semblable au Canada. Toutefois, les compagnies de chemins de fer continuent de se développer. Aussitôt que l'on a déréglementé l'industrie et que les compagnies ont pu elles-mêmes investir, il y a eu une forte expansion des lignes de chemins de fer et une augmentation de la circulation ferroviaire.

La collaboration avec le gouvernement, avec toutes les portes d'entrée, a été une grande réussite. Je parle de Halifax, de Montréal, de Prince Rupert et de Vancouver, entre autres. Il y aura toujours un investissement important dans les infrastructures. Nous devons travailler en étroite collaboration avec le gouvernement en ce qui concerne les passages à niveau et les domaines ferroviaires. L'accélération et l'efficacité accrue des trains va nécessiter de nouveaux investissements pour améliorer nos calculs dans les zones noires ou par temps froid.

C'est nous qui produisons les logiciels, qui produisons cette technologie pour aider les compagnies de chemins de fer. Les fournisseurs qui l'offrent peuvent dire combien ils excellent dans ce domaine, mais au bout du compte, nous travaillons avec eux à produire cette technologie. Nous pensons qu'il n'y aura pas de baisse dans cet investissement. En fait, si nous rebondissons, nous devons nous positionner de façon à nous emparer d'une bonne part de marché, parce que nous faisons économiser beaucoup de temps au port de Los Angeles. Nous savons que c'est le chaos là-bas, et nous pouvons offrir un avantage concurrentiel.

• (1035)

Le président: Merci, monsieur Nordenstrom.

Monsieur Lake.

M. Mike Lake: Je vais continuer sur le même sujet, parce que nous parlons de la stratégie de la porte d'entrée probablement des deux côtés.

Monsieur Paton, pourriez-vous nous parler un peu de l'importance des investissements dans les infrastructures des portes d'entrée pour introduire votre produit sur le marché?

Si vous souhaitez ajouter quelque chose, Jay, ne vous gênez pas.

M. Richard Paton: Notre trafic ferroviaire va principalement du nord au sud. Il ne passe pas par les ports actuellement. Cela ne veut pas dire que les portes d'entrée ne sont pas extrêmement importantes pour nous. Il y a des entreprises... Je pense que la société Dow a d'importantes installations au port de Vancouver, où il y a eu divers problèmes de main-d'oeuvre au fil des ans et selon nous, l'initiative de Prince Rupert est excellente.

Nous sommes davantage préoccupés par les portes d'entrée un peu partout en Ontario et au Québec. Nos principales préoccupations sont les ponts et le temps qu'il faut pour que les camions de marchandises traversent la frontière. Nous sommes satisfaits de la façon dont le gouvernement se penche sur ces questions d'infrastructure, même si elles sont toujours très complexes.

M. Mike Lake: Si vous voulez ajouter quelque chose, Jay, n'hésitez surtout pas. Vous avez peut-être déjà dit ce que vous aviez à dire là-dessus.

M. Jay Nordenstrom: Permettez-moi seulement d'ajouter que ce qui est bon pour l'un est également bon pour l'autre. Nous voyons les investissements diminuer dans le secteur ferroviaire, pour les voies, les locomotives et les nouvelles technologies de l'information — ou « smart yards », terme qu'on utilise maintenant — destinés à améliorer la circulation des marchandises. C'est bon pour notre industrie et pour les fournisseurs qui élaborent cette technologie et travaillent en collaboration avec les entreprises ferroviaires.

De toute évidence, nous voyons la situation d'ensemble, l'avantage concurrentiel des investissements dans nos stratégies liées aux portes d'entrée, et nous les appuyons pleinement. Nous irons où vous voulez et nous dirons que c'est remarquable. Nous devons simplement nous assurer de bénéficier de ces investissements nous aussi.

Il y a une autre partie de cet investissement dans les infrastructures, la technologie et l'équipement, et les fabricants de matériel ferroviaire canadiens ainsi que les fournisseurs doivent faire partie de l'équation. Ils doivent alimenter le système, parce qu'au bout du compte, nous fournissons plus d'emplois que tous les exploitants ferroviaires. C'est nous qui fabriquons le matériel. Ce que je veux dire au comité, c'est que nous faisons partie de l'équation en ce qui concerne la croissance du secteur.

M. Mike Lake: Changeons un peu de sujet. Je pense que l'un de vous a parlé du programme de travail partagé, ou bien vous avez dit quelque chose qui m'a fait penser à ce programme géré par l'assurance-emploi, qui nous permet d'affronter un peu la tempête en nous servant de l'assurance-emploi pour garder les gens au travail en diminuant leurs heures de travail et en les remplaçant par des prestations d'assurance-emploi.

Connaissez-vous ce programme? Pourriez-vous nous parler de l'utilisation qu'en font les entreprises? Selon moi, c'est un programme très important, si l'on en juge par le nombre d'entreprises qui doivent l'utiliser, réduire leurs coûts pour affronter la tempête, mais qui ont besoin que leur main-d'oeuvre soit encore là quand elles en sortiront, afin qu'elles n'aient pas trop de mal à reprendre la cadence.

Mme Fiona Cook: Dans le dernier budget, je crois que l'on a prolongé la durée de ce programme, qui est passé de 36 à 52 semaines. C'est très positif. En fait, l'une de nos entreprises nous a contactés pour obtenir de l'information à ce sujet. Elle a déjà utilisé ce programme lors de ralentissements économiques précédents.

Encore une fois, parce que notre secteur a besoin de ces travailleurs hautement qualifiés, nous voulons qu'ils puissent conserver leur emploi. Ce programme permet d'en arriver à une sorte d'entente dans le but de réduire leur semaine de travail et d'utiliser le programme pour compléter leurs heures. C'est très positif.

• (1040)

M. Mike Lake: Jay, avez-vous des commentaires à ce sujet?

M. Jay Nordenstrom: Le concept est tout à fait positif, comme le principe sur lequel il repose. Je ne peux parler en connaissance de cause des personnes qui participent à ce programme. Je ne suis vraiment pas au courant.

M. Mike Lake: Très bien.

M. Jay Nordenstrom: La plupart du temps, ce que j'entends, ce ne sont pas les bonnes nouvelles. Je reçois des appels de gens qui me disent que leur entreprise se trouve sous la protection de la loi sur la faillite et qu'ils doivent mettre à pied la moitié de leurs employés; ils me demandent si je peux les aider ou demander au gouvernement de le faire.

M. Mike Lake: À l'avenir, vous pourrez leur dire qu'ils devront mettre à pied beaucoup moins d'employés et que leur entreprise pourra prendre un peu de vigueur s'ils ont recours au programme de travail partagé.

M. Jay Nordenstrom: Absolument. C'est un excellent argument.

M. Mike Lake: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Une minute et demie.

M. Mike Lake: Je vais rapidement traiter de la R-D avec M. Paton.

Dans votre évaluation, vous donnez une très bonne note à la catégorie Science et technologie. Vous serez sans doute d'accord pour dire que l'un des défis auxquels nous faisons face au Canada est la commercialisation des fruits de la science et de la technologie. Pourriez-vous nous parler brièvement de ces défis et de ce que les membres de votre organisme font pour en faciliter la commercialisation?

M. Richard Paton: Comme Fiona le disait, le crédit d'impôt pour la R-D nous est très utile. Il y a beaucoup d'entreprises qui en bénéficient. C'est probablement la raison pour laquelle elles réussissent à effectuer autant de R-D au pays, même si ce sont généralement les administrations centrales qui s'en occupent.

Nous voyons le problème sous un autre angle. Sur le plan des politiques, nous avons tendance à penser que si l'on fait la R-D ici, alors on va développer et fabriquer les produits ici. C'est un modèle linéaire de R-D et ce n'est pas ce que nous faisons dans l'industrie. S'il n'y a pas de fabricant viable ici, personne ne va exiger de R-D pour améliorer son produit, l'adapter ou le modifier. Il n'y aura pas de poste de chercheur au siège de l'entreprise pour la R-D

De plus, dans notre cas, une bonne partie de la R-D est en fait du « D »: développer et modifier le produit, le rendre plus souple, en changer la nature. Pour une papeterie, par exemple, il peut s'agir du type de papier ou de la qualité de l'eau. On modifie le produit ou le procédé pour tenir compte de cet aspect précis. On invente une nouvelle version adaptée du produit.

Il n'est pas simplement question de faire passer le produit de la R-D à la commercialisation. À notre avis, le secteur manufacturier doit également être particulièrement vigoureux et axé très fortement sur une dynamique de valeur ajoutée. Cela va également permettre d'attirer la R-D ici, parce que les résultats seront propres à notre pays. Si nous faisons la capture et le stockage du carbone dans votre province, l'Alberta, nous serons probablement le chef de file mondial dans ce domaine. Devinez ce que nous ferons ensuite? Nous ferons comme Jay et nous vendrons cette technologie à l'étranger.

Lorsque la R-D, ou plutôt le D, découle de caractéristiques uniques de notre industrie ou de notre pays, nous avons de bien meilleures chances d'effectuer la R-D et ensuite de commercialiser le produit ici, parce qu'il correspond à l'identité. On peut le remarquer parfois dans le domaine agricole. Dans certains secteurs agricoles, nous sommes les chefs de file mondiaux en raison de nos climats et des variétés de céréales que nous cultivons.

Je pense que c'est beaucoup plus complexe que de faire beaucoup de R-D et d'imaginer que l'industrie va suivre. J'ai pu le constater en Grande-Bretagne. J'ai visité des endroits à Oxford où l'on fait beaucoup de R-D. Même si la R-D s'est faite là-bas et que le fruit des recherches a reçu un brevet, comme les conditions nécessaires pour en permettre la fabrication n'étaient pas réunies, les Japonais ou les Chinois sont venus, ont acheté la chose, l'ont transférée à l'étranger et ont commencé la fabrication ailleurs.

La R-D ne contribue pas nécessairement à la croissance de l'économie. Il faut réunir les autres conditions pour en bénéficier.

• (1045)

Le président: Merci, monsieur Paton.

Monsieur Bouchard.

[Français]

M. Robert Bouchard: Monsieur Paton, vous dites que le crédit d'impôt pour la recherche et le développement est nécessaire et important. Actuellement, pour bénéficier de crédits d'impôt non remboursables en recherche et développement, il faut que l'entreprise fasse des bénéfices. Comme beaucoup d'entreprises dans le domaine manufacturier accusent des pertes, elles ne profitent pas immédiatement de cet avantage.

Serait-il plus important d'avoir des crédits d'impôt remboursables? L'entreprise qui fait de la recherche et du développement aurait droit à des crédits remboursables même si elle affiche des pertes. Ce serait là un avantage pour elle.

Mme Fiona Cook: Nous appuyons cette idée. Par contre, il faudrait établir un délai maximal d'admissibilité à ces crédits. Une entreprise qui n'est pas rentable pendant 10 ans ne devrait peut-être pas être en affaires. Nous appuyons cette position, d'autant plus que, dans le contexte actuel, plusieurs compagnies ne font pas de profits.

M. Robert Bouchard: Merci.

[Traduction]

M. Richard Paton: C'était l'une des recommandations du rapport Rajotte.

[Français]

M. Robert Bouchard: Puisque vous parlez de recommandations, monsieur Paton, j'ai cru comprendre que vous donniez la priorité à la déduction accélérée. Il peut exister plusieurs priorités, mais si on devait choisir une autre priorité, laquelle appuieriez-vous?

[Traduction]

M. Richard Paton: Dans le rapport Rajotte, c'est la recommandation la plus importante pour nous.

Par exemple, Jay a mentionné hier — j'écoutais les délibérations sur le Web — qu'il y a une coalition de 43 entreprises et associations dans le secteur manufacturier. Vous travaillez au Parlement; vous savez sûrement à quel point il est difficile d'établir un consensus parmi les différents points de vue...

Des voix: Oh, oh!

M. Richard Paton: ... alors vous pouvez imaginer notre diversité: des entreprises de R-D, des entreprises de service et des entreprises ferroviaires.

Nous avons convenu que c'était la première demande pour le gouvernement. La deuxième, soit dit en passant, était le crédit d'impôt remboursable pour la R-D. C'est vraiment la plus essentielle, parce que sans investissement, tout le reste n'a pas beaucoup d'importance. On doit stimuler cet investissement. C'est ce que nous avons demandé en premier au gouvernement en vue du budget, mais nous n'en avons obtenu qu'une partie par la prolongation de deux ans.

[Français]

M. Robert Bouchard: Concernant les chemins de fer, j'ai cru comprendre que vous demandiez l'établissement d'un programme de subventions. J'ai compris le mot « octroi ».

Demandez-vous uniquement un programme gouvernemental pour venir en aide au secteur ferroviaire? Voulez-vous des subventions ou avez-vous d'autres priorités, comme la déduction accélérée et des crédits d'impôt remboursables? J'aimerais vous entendre là-dessus.

[Traduction]

M. Jay Nordenstrom: Merci beaucoup, monsieur Bouchard, pour votre question.

Je tiens à présenter mes excuses à mon collègue, M. Paton, qui porte à lui seul tout le fardeau de la coalition des fabricants et de ses enjeux. Je lui dois une fière chandelle. Nous avons été parmi les premiers membres de cette coalition, comme M. Paton. Nous croyons qu'il nous faut parler d'une seule voix. Je suis venu ici avec une proposition adaptée aux besoins de notre secteur, qui pourrait, selon moi, intéresser le comité, afin que nous survivions à cette crise économique et que nous en retirions quelque chose de positif.

Toutefois, je dois dire que nous appuyons à 100 p. 100 toutes les recommandations contenues dans la lettre que nous avons envoyée au très honorable premier ministre, ainsi que les questions fondamentales dont a parlé M. Paton, qui nous a présenté une bonne vue d'ensemble de ce dont a besoin le secteur manufacturier au Canada. Nous l'appuyons à 100 p. 100. Ces priorités correspondent tout à fait aux nôtres.

● (1050)

Le président: Monsieur Lake, vous pouvez prendre brièvement la parole, après quoi nous allons conclure.

M. Mike Lake: Je vais commencer par vous dire que vous n'avez pas besoin de vous excuser, Jay. Notre comité considère qu'il est important de parler de l'ensemble de la situation — et bien entendu, cela nous intéresse beaucoup —, mais qu'il est aussi très intéressant d'entendre des propositions précises qui se rapportent à l'industrie. Je pense qu'il y a un bon équilibre et que nous avons obtenu une rétroaction fantastique de la part de vos deux organisations.

Je crois qu'il serait approprié, si je puis me permettre, de conclure en parlant des débouchés. Nous avons beaucoup discuté et entendu parler — parce qu'ils sont tellement indéniables à l'heure actuelle — des problèmes et des défis auxquels sont confrontés les Canadiens à cause du ralentissement économique mondial. Il est important que nous déterminions quelles sont les possibilités qui nous permettront de faire face à ces problèmes. En tant que gouvernements, plutôt que de simplement injecter des fonds pour régler ces problèmes, nous devons examiner attentivement les vrais débouchés, tant à court terme, pour faire face aux problèmes liés au marché du travail, qu'à long terme, pour que nous sortions de cette crise plus forts que jamais.

Jay, vous avez mentionné des initiatives très intéressantes dans le secteur ferroviaire dont je n'avais jamais entendu parler, comme les produits pour graisser les rails, des produits précis qui, j'imagine, sont constitués d'une composante chimique.

J'aimerais que chacun de vous nous parle des secteurs au sein de son industrie dans lesquels, selon vous, il y a un énorme potentiel, des domaines dans lesquels il y aura une demande mondiale en matière de technologies environnementales au sortir de la crise et dans lesquels nous avons une expertise canadienne sur le plan de la recherche et du développement, afin que nous transformions la crise en levier pour rendre notre économie plus forte, à court et à long terme.

M. Jay Nordenstrom: Je vous remercie de cette question.

C'est exactement là où nous voulons nous positionner quand nous sortirons de cette crise, de manière positive et durable, pour que le

Canada puisse être fier de ses secteurs manufacturiers, et c'est précisément là que nous tentons de nous positionner, au moment où les ventes nationales et internationales... Le marché intérieur a été durement frappé dans le secteur du transport de marchandises. Pour ce qui est du transport de voyageurs, il y a des investissements. Nous devons nous assurer que ces investissements soient faits aujourd'hui et non remis à demain.

Sur le plan international, le Canada a la possibilité de jouer le rôle de diplomate d'affaires dans des pays où nous ne sommes jamais allés. Nous sommes présents dans des endroits comme le Soudan, pour bâtir des infrastructures, le Nigéria et le Moyen-Orient. Nous avons connu du succès en Irak et nous poursuivons nos efforts dans ce pays.

Notre avantage concurrentiel se trouve dans nos solutions clé en main. Nous pouvons nous rendre là-bas, effectuer une étude de faisabilité provisoire, établir un devis, poser le ballast, installer les rails et faire venir les locomotives, et ce, à un prix compétitif, en respectant les délais de livraison, avec d'excellentes ressources en matière de formation pour que les travailleurs locaux apprennent à entretenir l'équipement, et nous offrons en plus un service après fabrication. Nous pouvons faire tout cela. En tant qu'association, nous devons en parler davantage, parce que dans ces missions commerciales, nous devons nous surpasser.

En ce qui a trait au transport, il y a des pays qui ont des systèmes nationalisés, comme la Russie, qui prépare ses Jeux olympiques d'hiver de 2014 et demande l'avis du Canada pour concevoir la ligne ferroviaire de Sochi, parce qu'elle voit nos réussites, et pas seulement à Vancouver. Avec son climat rigoureux, ce pays a des besoins semblables aux nôtres, mais pas la technologie que nous avons. Quant à la population, elle ne se compare pas à la nôtre, mais nous pouvons tirer avantage de nos points forts. Nous ne pouvons pas faire concurrence à certains autres pays, mais nous connaissons nos forces. Il nous faut aller chercher ce marché et en gagner une bonne part.

Nous allons continuer tout cela, et il nous faut l'appui du gouvernement pour rester dans la course et nous assurer de ne pas fermer boutique. Je ne suis pas ici pour utiliser des tactiques alarmistes, mais c'est incontestablement la réalité dont me parlent les membres de mon association. Le fait que l'un de nos principaux membres se trouve sous la protection de la loi sur la faillite en est une preuve évidente.

● (1055)

M. Richard Paton: À notre avis, monsieur Lake, la chimie fait partie de la solution à bien des problèmes, qu'il s'agisse de production ou de salubrité alimentaire. Par exemple, une entreprise est en train de développer des produits chimiques qui élimineront les gaz à effet de serre produits par les cheminées. De plus, il y a des produits moins lourds et des rails qui produisent moins de friction. L'avantage, étant donné que ce sont des problèmes mondiaux — de la qualité de l'eau et de l'air à la sécurité et aux vestes de Kevlar, que sais-je —, c'est que les produits chimiques peuvent fournir une solution.

Il y a un secteur sur lequel le Canada tente vraiment de mettre l'accent, et c'est celui dont l'un des dirigeants de mon entreprise a dit ceci: « Nous voulons être les meilleurs producteurs de valeur ajoutée au monde, sur les plans économique et environnemental. » Il en va de notre viabilité.

Dans le cadre de notre programme de gestion responsable, nous avons adopté des principes de viabilité. Nous travaillons actuellement avec toutes nos usines à établir des codes et des façons de déterminer l'empreinte écologique de chaque usine. À partir de cela, nous pouvons innover, parce que nous commençons à nous demander de quelle façon nous pouvons réduire notre consommation d'eau potable ou aider une collectivité dans sa gestion de la consommation. En fait, on peut améliorer la qualité de l'eau dans une collectivité si l'on s'y prend de la bonne façon. Comment utiliser moins de matière première et fabriquer de meilleurs produits à émissions réduites? Comment améliorer ses systèmes, comme l'a dit Jay, de manière à diminuer le transport et le déplacement?

Il y a beaucoup d'innovations possibles, et nous espérons qu'à l'échelle mondiale, nous serons des chefs de file non seulement grâce à la vente de nos produits, mais aussi grâce à nos façons de faire. Tout comme dans le milieu bancaire, comme vous l'avez fait remarquer, le Canada est un chef de file par ses pratiques. Parfois, il est difficile d'en retirer des bénéfices, mais c'est ce que nous visons pour l'avenir.

Le président: Merci, monsieur Paton.

Voilà qui met fin à notre réunion.

Nous tenons à préciser que ce que nous avons appelé le rapport Rajotte... Nous ne voulons rien enlever à James Rajotte, qui est l'un

des députés les plus dévoués, et j'ajouterais qu'il a fait de l'excellent travail. Je tiens toutefois à préciser que ce rapport est intitulé « Le secteur manufacturier: des défis qui nous forcent à agir ».

L'autre chose que je...

M. Mike Lake: C'est le rapport Rajotte et Van Kesteren.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Je crois en effet qu'ils n'étaient que les deux seuls membres restants du comité.

Il est également important de mentionner que la raison pour laquelle nous entreprenons cette étude, c'est que le comité de l'industrie a rédigé son rapport dans le contexte de la force du dollar canadien, des coûts élevés de l'énergie, de la Chine émergente, et je crois qu'il y avait un autre élément. Or, les circonstances ont changé. La situation actuelle doit faire l'objet d'une étude, et nous avons donc maintenant... J'espère seulement que cette étude obtiendra ne serait-ce qu'une fraction du rayonnement qu'a connu le rapport Rajotte; quoi qu'il en soit, c'est ce que nous tentons de faire actuellement.

Madame Cook, monsieur Paton et monsieur Nordenstrom, nous vous remercions de votre participation. Nous savons que vos témoignages nous seront très utiles dans le cadre de cette étude.

La séance est levée.

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

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

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

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

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

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

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