



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 024 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 1^{er} mars 2012

Président

M. Merv Tweed

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le jeudi 1^{er} mars 2012

• (0850)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): La séance est ouverte.

Bonjour à tous. Bienvenue à la 24^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Nous avons aujourd'hui à l'ordre du jour des travaux du comité. À la fin de la dernière réunion, M. Nicholls a présenté une motion.

Nous nous excusons auprès de nos invités. J'espère que nous pourrions traiter cette question très rapidement.

Allez-y, monsieur Nicholls.

[Français]

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Merci, monsieur le président.

Je présente cette motion parce qu'il s'agit d'une occasion pour tous les partis de s'unir afin de réaliser quelque chose de concret. Cette motion est le résultat d'un travail entre les partis. Je sais que le secrétaire parlementaire est un amateur du livre *L'art de la guerre*, de Sun Tzu, un classique de la stratégie. C'est l'occasion d'éviter le modèle de confrontation pour adopter un modèle de collaboration. Je tends donc la main au secrétaire parlementaire et à son parti ainsi qu'à M. Coderre et à sa formation politique.

Sans plus tarder, j'aimerais expliquer la raison de ma motion.

Le gouvernement du Québec a formellement demandé un appui financier au fédéral pour le train de l'Ouest. Les réfections de l'échangeur Turcot, du pont Champlain et de l'autoroute Bonaventure causeront d'importants problèmes de circulation, c'est clair. Ces problèmes nuiront à la productivité et à la compétitivité de l'économie montréalaise et à la fluidité du réseau routier, compromettant ainsi le transport commercial.

Je tiens à souligner que la congestion routière coûte 3 milliards de dollars par année. On constate que les coûts de la congestion routière à Montréal augmentent d'une manière fulgurante chaque année. En 1993, c'était 550 millions de dollars; en 2004, 780 millions de dollars; en 2009, 1,5 milliard de dollars. Il faut doubler ces chiffres en incluant les retards causés par les travaux et les accidents. C'est la raison pour laquelle on en arrive au montant de 3 milliards de dollars.

De plus, la demande en transport collectif augmente de façon fulgurante dans l'ouest de l'île de Montréal. Pour chaque tranche de 370 passagers qu'on compte actuellement, on comptera 74 passagers de plus au cours des 15 prochaines années. Le pourcentage des déplacements en transport collectif a augmenté de 36 p. 100 depuis 1998.

Je souligne également que c'est une initiative qui jouit du soutien de tous les partis. Je sais que le sénateur Smith a dit que

[Traduction]

ce qu'il souhaite, c'est que nous ayons nos propres trains, nos propres rails, et que nous doublions la fréquence des trains.

Il a dit qu'il veut amener...

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je me demande s'il y a, dans le Règlement, quelque chose qui dit que le comité a le pouvoir d'octroyer du financement à un tel projet.

Pourriez-vous demander au greffier si le comité peut, à l'issue d'un vote, verser les millions de dollars que l'honorable député demande?

Le président: Le Règlement ne dit rien de cela.

M. Pierre Poilievre: Dans ce cas, est-il justifié de poursuivre cette discussion?

Le président: C'est une motion qui a été présentée au comité.

Allez-y, monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls: Je poursuis.

Le sénateur Smith a dit qu'il veut amener toutes les parties à négocier l'accès aux terrains, rassembler l'argent nécessaire et établir un échancier.

Il a signalé que la fermeture récente des voies de sortie de l'échangeur Turcot en direction ouest, ainsi que la reconstruction complète de l'échangeur sur une très longue période, entraveront gravement la circulation automobile. Voici ce qu'il a aussi dit: « Ainsi, davantage d'options s'offriront aux gens qui font la navette quotidiennement, le secteur attirera les employeurs et des carrefours se développeront du fait de la fréquence accrue. Cela favorisera la croissance et la création d'emploi dans le West Island, conformément à notre programme national. »

Monsieur le président, j'ai entendu des commentaires semblables de la part de membres du Parti libéral. Je crois que nous pouvons dire que ce projet mérite notre attention et qu'il contribuerait nettement à la croissance régionale de Montréal.

J'aimerais souligner que mes électeurs perdent beaucoup de temps dans la circulation. Un déplacement qui devrait normalement prendre 45 minutes exige 1 heure 45 minutes, parfois même 2 heures, à cause des embouteillages.

C'est de l'argent perdu, pour mes électeurs. Je pourrais expliquer plus en détail pourquoi cela représente une perte d'argent pour mes électeurs et, de là, une perte de revenus pour le gouvernement du Canada, mais nous avons des témoins importants aujourd'hui, et je vais donc couper court.

• (0855)

Le président: Je donne la parole à M. Watson, puis à M. Coderre.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Je propose que le débat soit ajourné.

Le président: On propose que le débat soit ajourné. Une telle motion ne peut être amendée ou faire l'objet d'une discussion. Nous sommes saisis d'une motion voulant que le débat soit ajourné.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): J'invoque le Règlement.

Le président: La motion ne peut faire l'objet d'un débat, madame. Nous devons la soumettre aux voix.

Mme Olivia Chow: J'invoque le Règlement. Je ne cherche pas à discuter de la motion.

Le président: Allez-y, madame Chow.

Mme Olivia Chow: Monsieur le président, si je me souviens bien de votre décision précédente, quand on a demandé la mise aux voix ou l'ajournement du débat... D'après ce que je comprends des règles, le député qui propose une motion peut en parler aussi longtemps qu'il le souhaite, et toute motion exige un avis de 48 heures.

Pouvez-vous me dire précisément la règle selon laquelle on peut mettre fin n'importe quand à la discussion d'une motion? Si je me souviens bien, mettre fin à un débat va à l'encontre du Règlement.

Monsieur le président, ce que je vous dis n'a rien à voir avec le fait que j'appuie ou non la motion, et je ne veux pas en discuter en ce moment, mais il s'agit là d'un précédent extrêmement dangereux.

Le président: Madame Chow, je crois que nous entamons un débat. Permettez-moi de vous lire un passage sur les motions:

Un député qui propose la motion « Que le débat soit ajourné » souhaite mettre temporairement de côté le débat sur une motion ou une étude en cours. Si le comité adopte cette motion, le débat sur la motion ou l'étude cesse et le comité passe à l'étude du prochain point à l'Ordre du jour.

Compte tenu de cette information, je mets la motion aux voix.

Mme Olivia Chow: En guise de précision, vous venez de dire « temporairement »; donc, nous y reviendrons jeudi prochain.

Le président: Cela reste sur la table.

Mme Olivia Chow: Bien sûr.

J'aimerais un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

Le président: On demande un vote par appel nominal.

(La motion est rejetée par 9 voix contre 2.)

Le président: Nous poursuivons le débat sur la motion.

Allez-y, monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Les débats commencent à être aussi pertinents que la saison des Canadiens de Montréal, monsieur le président. Oui, je suis un partisan des Canadiens de Montréal. C'est pénible, cette année.

On ne jouera pas le jeu de la récupération. Nous avons tous assisté à la même rencontre. J'y étais, de même que Larry Smith. Nous avons tenu une rencontre avec mon collègue Francis Scarpaleggia, de la circonscription de Lac-Saint-Louis, qui travaille depuis

longtemps à ce dossier. Larry Smith et tous les maires y étaient. Isabelle y était aussi, je crois. Il était très clair, lors de cette rencontre, que l'ensemble des gens était d'accord sur cette question. Les gens de l'Ouest de Montréal et des environs ont besoin de ce train de l'Ouest. On appuie très certainement cette motion, monsieur le président.

Il serait bon, je pense, que notre comité fasse savoir clairement qu'il croit aux projets structurants. Étant donné que tant le palier municipal que le palier provincial sont favorables au projet, il faut aller de l'avant. Je souligne aussi la participation de l'ancien député libéral Clifford Lincoln, qui est apolitique dans ce dossier et qui préside de main de maître ce comité. Je salue la motion de mon collègue de Vaudreuil-Soulanges et je l'appuie.

• (0900)

[Traduction]

Le président: Nous vous écoutons, monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Nous avons une motion qui ne comporte aucun montant d'argent. En gros, on demande qu'un groupe de politiciens votent pour que l'on consacre un montant non précisé d'argent à un projet que la motion décrit en quelque 40 mots, sans un seul témoignage, et sans aucune information de base.

En passant, monsieur le président, vous avez dit au comité que cet organisme n'a pas le pouvoir d'attribuer des fonds, de toute façon.

Peu importe ce qu'on en pense — c'est peut-être le meilleur projet, ou le pire projet jamais présenté —, mais selon la nature de la motion et la tribune où elle est proposée, on dirait bien qu'il s'agit de rien de moins qu'une manoeuvre dont le but est d'attirer l'attention des médias. La motion n'est pas conçue pour donner un résultat, mais plutôt pour faire la une.

Si chacun des membres du comité devait présenter un projet local populaire et présenter une motion relative à ce projet, de manière à se donner rapidement de la visibilité dans les journaux locaux, le comité n'aurait pas le temps de faire son vrai travail, comme écouter les témoins qui sont ici en ce moment.

Nous avons des témoins de la fonction publique qui sont de très haut calibre et qui sont payés par les contribuables pour venir nous donner de l'information. Ils ne peuvent pas le faire, parce que nous discutons d'une motion qui porte sur un projet pour lequel nous n'avons aucun pouvoir et dont nous ne connaissons pas les détails.

La raison pour laquelle je veux que tout ceci soit consigné dans le procès-verbal, c'est que le député en question est en train d'en faire une habitude. Il nous présente ce genre de motions à peu près toutes les semaines. Si chaque membre du comité présentait une motion qui porte sur un projet local chaque semaine, nous ne pourrions pas discuter des questions pertinentes sur lesquelles nous avons un certain pouvoir.

En passant, je souligne aussi que la province de Québec n'a pas déposé de demande pour ce projet, selon les responsables d'Infrastructure Canada. Il veut qu'un comité sans pouvoir d'accorder des fonds autorise le versement d'un montant d'argent non précisé pour un projet qui n'a même pas fait l'objet d'une demande de la part des promoteurs, et ce, moyennant un débat de cinq minutes, sans témoins et sans information de base. Cela dit tout sur les vrais motifs de cette motion.

De toute évidence, nous allons voter contre. Sur ce, je propose d'ajourner le débat.

Le président: Invoquez-vous le Règlement, monsieur Coderre?

L'hon. Denis Coderre: Est-il possible de proposer une motion d'ajournement à répétition, même si nous avons déjà majoritairement voté contre?

Le président: La motion voulant que le débat soit ajourné n'est pas admissible.

Allez-y, monsieur Coderre.

• (0905)

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, je refuse totalement la condescendance et l'arrogance du secrétaire parlementaire aujourd'hui. À un moment donné, trop, c'est comme pas assez.

Ce n'est pas juste un projet local. Et puis, depuis quand les projets locaux ne sont-ils pas importants? Plusieurs maires sont favorables à ce projet qui touche une grande région, la métropole du Québec. Je trouve ça très condescendant de sa part. Moi aussi, je veux que mon intervention soit consignée.

Les ministres du Québec travaillent sur ce dossier. Si on ne lui a pas soumis de demande à cet égard et que son ministre ne lui parle pas, c'est une autre histoire. Chose certaine, c'est un dossier extrêmement important. Il ne s'agit pas ici d'un coup de publicité. Il s'agit d'un dossier important pour la population de l'ouest de Montréal, pour la grande région de Montréal. Trop souvent, on entend qu'on va attendre que le gouvernement embarque avant d'embarquer. En tant que politiciens et représentants d'une population, notre rôle est de voir à améliorer la qualité de vie des gens.

Je n'accepte pas cela, ce matin. Je peux comprendre pour ce qui est de la question des fonds et tout ça. Toutefois, qu'on ne vienne pas, de façon condescendante, rejeter du revers de la main cette résolution, comme si c'était une petite merde. C'est extrêmement important, et économiquement, et socialement, pour la grande région de Montréal.

Quand tu es maire d'une municipalité, tu représentes une population. Ces gens-là sont venus de partout dans la région de l'ouest de l'île de Montréal, et ils ont parlé d'une voix unanime sur ce dossier. En fait, cela va servir de complément au train entre le centre-ville et l'aéroport de Montréal.

Je veux juste que mon collègue le secrétaire parlementaire, que j'aime bien par ailleurs, se calme le pompon et délaisse son arrogance ce matin. Son attitude doit être attribuable à la neige qui a recommencé à tomber.

Le dossier est important. C'est prioritaire. Mon collègue de Vaudreuil-Soulanges peut faire les nouvelles avec ça; tous les moyens sont bons pour sensibiliser. Mais qu'on ne vienne pas rejeter du revers de la main ce dossier de qualité à cause de la façon de procéder.

Je pense qu'on devrait voter, monsieur le président. Je demande la tenue d'un vote par appel nominal sur cette question.

Le président: Madame Morin, vous avez la parole.

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Pour ma part, j'appuie la motion proposée par mon collègue.

Le train passe par trois villes dans ma circonscription, et je vous assure que ce train ne constitue pas un projet local. Quand nous avons tenu notre table ronde, 13 maires — un maire était absent —, trois députés du NPD, deux députés libéraux et un sénateur conservateur étaient présents. J'aimerais bien que les projets locaux puissent mobiliser autant de monde. Nous étions nombreux à parler de ce projet qui a beaucoup de répercussions sur la vie des citoyens de l'ouest de l'île, particulièrement à Lachine où le train passe sur l'autoroute entre l'ouest de l'île et le centre-ville. Il passe aussi par l'échangeur Saint-Pierre et par l'échangeur Turcot, ce qui provoque énormément de circulation de Lachine jusque dans l'ouest de l'île.

Pour éviter la circulation, les automobilistes passent par ma municipalité. Énormément d'autos y circulent, ce qui détruit les routes. Alors, cela va engendrer des dépenses supplémentaires pour ma municipalité, parce qu'elle devra refaire ses infrastructures.

J'entends le secrétaire parlementaire me parler de véritable travail du comité quand on présente des motions. Excusez-moi, mais je pense que mon rôle en tant que députée est de soumettre d'importants projets qui profiteront à plusieurs centaines de personnes.

Présentement, le train de l'Ouest effectue 18 trajets par jour, soit 9 départs vers le centre-ville et 9 retours vers l'ouest de l'île. Or, on demande une soixantaine de départs dans les deux sens. On veut des chiffres. Il s'agit d'un projet que le gouvernement du Québec a déjà annoncé et pour lequel il investira 400 millions de dollars. C'est d'ailleurs ce qui a été demandé au gouvernement du Canada.

Je pense qu'il est important de considérer tous les avantages économiques, environnementaux et sociaux que ce projet entraînera. Donc, afin de s'assurer de la compétitivité économique de Montréal, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités demande au gouvernement du Canada de s'engager à financer le train de l'Ouest. De toute façon, quand on construit une route, on ne se demande jamais combien ça va coûter. Si on a besoin d'une route à un endroit, on la construit sans penser aux coûts. Ici, il s'agit d'un transport en commun qui va profiter à plusieurs centaines de personnes.

J'aimerais que le gouvernement nous écoute. Mon collègue le sénateur conservateur Larry Smith l'a mentionné au cours de sa campagne pour devenir député de la circonscription de Lac-Saint-Louis. Il avait dit que s'il était élu, on aurait ce train de l'Ouest. Je pense qu'on devrait considérer les paroles de notre collègue d'en face.

Je ne comprends pas pourquoi, comme par hasard, aucun député conservateur ne veut parler du projet. Depuis tout à l'heure, on tente de nous empêcher d'en parler. Je n'irai pas plus loin, parce que nous avons des témoins à entendre. Cependant, je pense que ce projet est vraiment important pour l'ouest de l'île de Montréal. J'aimerais que le comité considère d'accorder ce financement. Il est question ici de création d'emplois. Certaines familles passent des heures dans leur auto plutôt que de faire fonctionner l'économie. Alors, c'est important qu'on pense à cela.

Il est certain que je vais appuyer la motion de mon collègue.

Merci.

• (0910)

[Traduction]

Le président: Allez-y, madame Chow.

Mme Olivia Chow: Monsieur le président, je crois que le train en question suscite beaucoup d'intérêt, selon M. Poilievre et mes collègues, M. Nicholls et Mme Morin.

Si M. Poilievre a raison de dire qu'aucune demande n'a encore été envoyée par le gouvernement du Québec, je comprends qu'on hésite un peu à recevoir ou rejeter ce projet, mais je pense que la motion de Jamie Nicholls se tient. J'ai regardé les divers rapports qui portent sur la question. Il en ressort que le gouvernement du Québec a demandé des fonds au gouvernement fédéral. Ils le disent publiquement. La demande n'a peut-être pas été reçue. Je n'ai aucune raison de douter de cela.

Je comprends que débattre de cette question en ce moment fait problème. Je vais donc proposer que la motion soit reportée jusqu'à ce que le gouvernement du Québec ait présenté une demande de financement pour l'infrastructure. Je suis certaine que le report de la motion est recevable.

Mes collègues pourront alors fournir beaucoup de renseignements et de documents à l'appui au sujet de la viabilité économique de ce projet. Nous aurons tous les détails qu'il nous faut, de sorte que M. Poilievre pourra se pencher sérieusement sur ce projet de train vers l'ouest de Montréal.

Le président: Il est proposé que la motion soit reportée à une date ultérieure. Les détails sont dans la transcription et je ne vais pas les répéter.

M. Pierre Poilievre: Le membre qui a proposé la motion ne peut-il pas tout simplement faire cela, sans vote?

Le président: Non. Le membre qui a proposé la motion peut le faire, mais nous avons une motion.

(La motion est adoptée.)

Le président: Nous allons maintenant entreprendre nos travaux et souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Aujourd'hui, nous recevons, du ministère de l'Industrie, Mitch Davies, sous-ministre adjoint délégué, Science et innovation; Gerard Peets, directeur principal intérimaire de la Direction générale des politiques-cadres du marché, Secteur de la politique stratégique; et Mona Frendo, directrice, Coordination des politiques et affaires réglementaires, Secteur de la politique stratégique.

Tout le monde est ici.

Du ministère des Transports, nous recevons Kristine Burr, sous-ministre adjointe des politiques, Groupe des politiques; Marc Fortin, directeur général régional, Région de l'Atlantique; Jutta Paczulla, directeur, Politique de l'innovation; et Marc Prévost, directeur, Centre de développement des transports.

Vous êtes tous déjà venus. Nous sommes impatients d'entendre vos exposés. Ensuite, nous passerons aux questions des membres du comité.

Je ne sais pas si vous avez déterminé qui commencera.

Monsieur Davies, nous vous écoutons.

• (0915)

M. Mitch Davies (sous-ministre adjoint délégué, Secteur Science et innovation, ministère de l'Industrie): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité. Nous

sommes heureux d'être ici aujourd'hui, au nom d'Industrie Canada, pour vous donner de l'information sur les technologies de transport novatrices et pour répondre à vos questions.

Pour commencer, je vais vous donner un peu d'information de base au sujet des politiques en matière de sciences, de technologie et d'innovation, et au sujet de ce que fait le gouvernement du Canada à cet égard. Je vais vous parler de la Stratégie des sciences et de la technologie que le gouvernement fédéral a lancée en 2007 et qui comporte un cadre pluriannuel de soutien aux sciences, à la technologie et à l'innovation au Canada.

Cette stratégie renforce la recherche et le développement dans les entreprises. Bien entendu, la commercialisation et l'innovation sont essentielles au maintien de l'avantage concurrentiel du Canada dans le monde, ainsi que de nos niveaux de vie élevés, et nous en soulignons l'importance.

Comme vous le savez, le gouvernement du Canada et la politique fédérale contribuent dans une grande mesure à créer un climat économique qui favorise l'innovation dans les entreprises. D'importants programmes prévoient des stimulants financiers directs et indirects aux entreprises, à l'appui de la recherche, du développement et de la commercialisation.

Ce qui rend perplexes bien des commentateurs, dernièrement, c'est ce qui a été mentionné dans le budget de 2010. Malgré le fort soutien fédéral global à l'innovation dans les entreprises, compte tenu du pourcentage de notre économie, les investissements du secteur privé dans la recherche et le développement ne bougent pas. Cela pourrait faire problème à long terme, sur le plan de notre compétitivité, si la tendance ne change pas et si nous ne voyons pas d'amélioration.

Le gouvernement a donc mis sur pied un comité de révision, présidé par Tom Jenkins. L'automne dernier, le comité a rendu public son rapport intitulé *Innovation Canada - Le pouvoir d'agir*. J'en ai des exemplaires. On y trouve un ensemble de recommandations générales en matière d'innovation, concernant la façon dont on pourrait réformer les programmes, les politiques et les organismes fédéraux de manière à ce qu'ils soutiennent mieux l'innovation dans les entreprises du pays.

C'était donc l'information de base. En ce moment, le gouvernement examine les recommandations du comité Jenkins en vue d'établir la politique future.

Dans ce que nous avons reçu du comité, il y avait des questions précises. Nous allons essayer d'y répondre d'abord, puis nous écouterons vos autres questions.

Vous avez d'abord demandé quelles sont les initiatives fédérales horizontales qui facilitent la recherche, le développement et l'innovation dans le domaine des technologies de transport.

En ce qui concerne le portefeuille d'Industrie Canada, je vous signale trois initiatives qui offrent un soutien direct à la recherche et au développement dans l'industrie des transports.

La première est l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense. Au moyen de contributions remboursables, elle appuie les travaux de R-D préconcurrentielle du secteur privé visant des projets de développement dans les domaines de l'aérospatiale, de la défense et de l'espace. Depuis le lancement du programme, plus de 750 millions de dollars ont été investis dans le développement de la technologie aérospatiale.

La deuxième est le Partenariat automobile du Canada, une initiative échelonnée sur cinq ans et d'une valeur de 145 millions de dollars. Elle appuie les activités de R-D réalisée en collaboration, et ce, au profit de l'ensemble de l'industrie automobile canadienne, sous la forme de partenariats faisant intervenir des membres de l'industrie, des universitaires et le Conseil national de recherches du Canada. Selon les principes de bases du programme, les projets doivent être financés par l'industrie et être motivés par ses besoins; les projets doivent bénéficier de la participation active de l'industrie, de sa collaboration, de son financement et de son appui.

La troisième initiative est le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile, qui soutient le développement et la mise en oeuvre de technologies et de processus menant à des véhicules novateurs et éconergétiques grâce à des travaux de R-D de grande envergure dans le secteur de l'automobile. Les crédits attribués à ce programme s'élevaient à 250 millions de dollars sur cinq ans et, donc, jusqu'au prochain exercice.

Je crois que des gens du Conseil national de recherches sont aussi venus vous parler de leurs propres programmes. Je ne vais donc pas répéter ce qu'ils ont dit, mais leurs instituts et leur Programme d'aide à la recherche industrielle qui s'adresse aux petites et moyennes entreprises offrent un soutien tout à fait pertinent à l'innovation dans l'industrie des transports.

Je dois aussi mentionner l'aide offerte par les organismes subventionnaires, en particulier le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada, qui vient en aide de diverses façons aux chercheurs et, surtout, aux réseaux de recherche.

● (0920)

À cet égard, vous avez peut-être entendu parler de AUTO21, un réseau de centres d'excellence. Il existe depuis un certain temps. Il appuie les travaux de recherche universitaire de grande envergure dans le secteur de l'automobile et fait intervenir 200 chercheurs et 200 membres de l'industrie, représentants du gouvernement et partenaires institutionnels de partout au Canada. C'est aussi un programme qui a été lancé après la mise en place de la stratégie de S et T, le réseau commercial des centres d'excellence.

Le réseau nommé le Groupement aéronautique de recherche et développement en environnement, le GARDN, a été créé à l'issue d'un processus concurrentiel. Il a reçu 12,9 millions de dollars pour faire la promotion de technologies aérospatiales qui contribuent particulièrement à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à réduire le bruit et à améliorer l'efficacité.

Sur une période de cinq ans, le portefeuille de l'industrie a investi, par l'intermédiaire de divers programmes, un montant de près d'un milliard de dollars en R-D à l'appui de l'innovation dans l'industrie des transports.

J'ai aussi mentionné un certain nombre d'autres initiatives de nature générale qui sont importantes pour l'innovation dans l'industrie des transports. La première est le programme de Subventions de recherche et développement coopérative, lequel est appliqué par le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada. Il offre du soutien aux universitaires pour qu'ils travaillent avec des entreprises à des projets particuliers, sous la

forme d'une subvention de 50 p. 100 à l'universitaire; le secteur privé doit verser un montant équivalant pour rehausser la collaboration avec le milieu universitaire.

La deuxième initiative, qui relève du ministère des Finances et qui est appliquée par l'Agence du revenu du Canada, est le programme d'encouragements fiscaux pour la recherche scientifique et le développement expérimental, ou programme de la RS&DE. Il est ouvert de façon générale à toutes les industries et offre une aide globale à l'innovation. Au cours de la dernière année pour laquelle nous détenons de l'information, l'aide à l'innovation versée à toutes les industries s'est élevée à 3,5 milliards de dollars.

La dernière initiative est l'ISAD, l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense, qui relève du Conseil national de recherches.

Vous nous avez demandé comment nous mesurons les résultats; comment nous savons si nous faisons des progrès. Je vous invite à prendre connaissance des politiques d'évaluation du Conseil du Trésor, que nous appliquons. Elles exigent que tous nos programmes soient évalués sur une période de cinq ans. Les trois programmes propres à notre ministère que j'ai mentionnés feront l'objet de telles évaluations.

L'évaluation de l'ISAD vient de se terminer, et l'information sera publiée d'ici un mois. Les membres du comité pourront en prendre connaissance s'ils souhaitent en connaître les constatations.

Le programme de Partenariat automobile du Canada en est à peu près au milieu de son cycle de financement. De nombreux projets prennent forme et sont amorcés. Une évaluation visant à déterminer si le programme atteint ses objectifs sera entreprise une fois qu'il y aura suffisamment d'activité pour le faire.

Il y aura, au cours de l'année à venir, une évaluation du Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile dont le but sera de déterminer s'il réalise ses objectifs.

Enfin, il y avait une question sur la façon dont ces programmes tiennent compte de la propriété intellectuelle. En général, le but des programmes qui font intervenir des partenaires du secteur privé est de conférer au promoteur la propriété intellectuelle, de sorte que la partie qui entreprend la commercialisation soit celle qui détient la propriété intellectuelle, souvent obtenue avec l'aide de fonds publics.

En ce qui concerne les initiatives d'organismes subventionnaires, selon le programme auquel le soutien est donné, tout dépend très souvent des politiques universitaires qui s'appliquent aux chercheurs en particulier. Les politiques comportent parfois des dispositions qui confèrent la propriété intellectuelle aux chercheurs eux-mêmes, ou à l'université. Tout dépend de l'établissement.

Il y a d'autres programmes du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie qui sont axés sur le secteur privé et qui confèrent la propriété intellectuelle directement au promoteur, comme leurs programmes de subventions d'engagement partenarial et de subventions d'interaction, qui visent les petites entreprises et qui cherchent à établir un lien entre des chercheurs et des entreprises privées.

Je vais laisser la parole à mon collègue, Gerard Peets. Il va vous décrire le cadre de propriété intellectuelle qui protège l'innovation au Canada. Mes collègues de Transports Canada prendront ensuite le relais.

Merci.

Me Gerard Peets (directeur principal intérimaire, Direction générale des politiques-cadres du marché, Secteur de la politique stratégique, ministère de l'Industrie): Merci.

Parmi les questions posées dans l'invitation à comparaître devant votre comité, on nous demandait comment on protège la propriété intellectuelle au Canada et comment cela se compare à ce qui se fait ailleurs.

Au Canada, la propriété intellectuelle est principalement définie par quatre lois fédérales importantes: la Loi sur les brevets; la Loi sur le droit d'auteur, qui sera modifiée par le projet de loi C-11 qui est actuellement examiné par le comité législatif; la Loi sur les marques de commerce; et la Loi sur les dessins industriels.

En tant que ministère, Industrie Canada joue à la fois un rôle en matière de politiques et un rôle administratif pour soutenir ces lois. Notre ministère fournit des conseils stratégiques au ministre de l'Industrie concernant ces lois. Industrie Canada comprend également l'Office de la propriété intellectuelle du Canada, qui se charge de l'administration et du traitement d'une forte proportion de la propriété intellectuelle au Canada.

Parmi les nombreuses lois concernant la propriété intellectuelle, la plus pertinente en ce qui a trait aux nouvelles technologies du secteur des transports est la Loi sur les brevets. L'objectif principal de cette loi est de stimuler l'innovation et les investissements au Canada et de favoriser la concurrence, surtout dans les nouveaux secteurs technologiques. Cette loi octroie un droit exclusif qui empêche les autres de fabriquer, d'exploiter, de vendre ou d'importer une invention. Cette protection peut s'appliquer à toutes les inventions utiles et non évidentes.

Les entreprises ont recours aux brevets pour protéger une part de marché qui leur permet d'exploiter leurs inventions. Ces brevets peuvent aussi être utilisés pour gagner des revenus provenant des licences et des ventes et de plus en plus pour attirer les investissements.

Dans le document, vous avez un tableau qui compare notre régime des brevets à celui de certains partenaires commerciaux clés du Canada, soit les États-Unis, l'Union européenne, le Japon et l'Australie. Comme vous pouvez le constater, les divers régimes offrent tous une protection de 20 ans sur les brevets. Ils acceptent également tous de breveter les pratiques commerciales. De plus, ils disposent tous d'une certaine forme « d'exception relative à la fabrication anticipée », ce qui permet aux autres d'exploiter, dans certaines circonstances, un brevet avant son expiration. Enfin, ils permettent tous des examens accélérés avant l'octroi d'un brevet.

Par contre, les régimes ne s'entendent pas sur la délivrance de brevets concernant des logiciels; au Canada et dans l'Union européenne, les logiciels ne sont généralement pas brevetables.

J'ajouterais qu'il y a certainement des signes que des entreprises exploitent des brevets au Canada dans certains secteurs des nouvelles technologies du domaine des transports. Par exemple, selon des données de l'Office de la propriété intellectuelle du Canada, le pays se classe quatrième au monde en ce qui concerne le nombre de demandes de brevets dans le secteur des piles à combustible, derrière le Japon, les États-Unis et l'Allemagne.

En guise de conclusion, du point de vue de la propriété intellectuelle, le régime canadien est concurrentiel par rapport aux autres régimes étrangers, et il est utilisé par des entreprises qui se concentrent sur la mise au point de nouvelles technologies du secteur des transports.

Voilà mon exposé. Je cède la parole à mes collègues de Transports Canada.

● (0925)

Le président: Merci.

Allez-y, madame Burr.

Mme Kristine Burr (sous-ministre adjointe des politiques, Groupe des politiques, ministère des Transports): Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, merci beaucoup de nous avoir invités à témoigner devant votre comité.

Vous avez déjà présenté mes collègues. J'aimerais seulement préciser que Marc Fortin, qui est directeur général pour la région de l'Atlantique, était jusqu'à il y a trois semaines directeur général à la Direction générale de la technologie des transports et de l'innovation. Il porte donc deux chapeaux aujourd'hui.

Je précise également que Jutta Paczulla et Marc Prévost sont également très actifs dans le domaine de l'innovation.

[Français]

J'ai été très heureuse d'apprendre que ce comité cherchait à étudier la question des technologies innovatrices en matière de transport. La question justifie un dialogue important, offrant une perspective à long terme des défis et des possibilités.

En cette période de restrictions budgétaires, nous devons plus que jamais veiller à réaliser des gains en efficacité. Par exemple, comment pouvons-nous faire des choix encore plus judicieux afin d'en faire plus avec l'infrastructure et le matériel de transport existants? L'application de technologies novatrices en matière de transport fait partie de la solution.

Nous avons préparé un dossier de présentation qui pourrait vous fournir un contexte additionnel dans le cadre de votre étude. Nous en laisserons des copies au greffier.

[Traduction]

J'aimerais aujourd'hui mettre l'accent sur le contexte économique et stratégique de l'innovation dans les transports et vous faire part du travail réalisé par Transports Canada pour faire valoir l'innovation dans le cadre du programme de la compétitivité du secteur des transports du Canada.

Commençons par le contexte économique. À Transports Canada, nous nous sommes demandé si le secteur des transports est bien placé pour relever les nouveaux défis, tels que la formation de chaînes d'approvisionnement intégrées; la montée des économies du BRIC; les changements dans la composition démographique; les préoccupations croissantes en matière de sûreté et de sécurité; les incidences environnementales liées à la croissance économique ou aux changements climatiques; la volatilité des prix de l'énergie; et le contexte financier mondial actuel.

La prospérité future du Canada dépend de notre capacité de répondre efficacement à ces pressions mondiales. Voilà pourquoi il est essentiel d'établir un réseau de transport moderne et concurrentiel qui répond aux nouveaux défis et tire profit des possibilités offertes par ces pressions.

Les approches novatrices ne sont pas nouvelles dans le secteur. Nous aimerions vous parler d'un domaine sur lequel Transports Canada a beaucoup mis l'accent au cours des 10 dernières années, c'est-à-dire la promotion des Systèmes de transport intelligents, communément appelés les STI.

Les STI désignent l'utilisation des technologies « intelligentes », comme les moyens de communication, les capteurs, l'informatique et les stratégies de gestion. Lorsqu'elles sont appliquées au transport, ces technologies permettent d'améliorer l'efficacité opérationnelle, la sécurité, la sûreté et la responsabilité environnementale.

Par l'entremise de programmes fédéraux, provinciaux et municipaux, le fondement des STI a été mis en oeuvre d'un bout à l'autre du Canada. La plupart des grandes villes disposent maintenant de systèmes de gestion de la circulation et de renseignements aux passagers.

De nombreuses applications des STI à la fine pointe de la technologie sont également utilisées au Canada. Des STI sont utilisés pour effectuer le suivi et la surveillance des flottes commerciales et des pièces d'identité des conducteurs pour améliorer la sûreté et l'efficacité du transport intermodal de marchandises et des chaînes d'approvisionnement, pour accélérer le dédouanement aux passages frontaliers, et pour améliorer la navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Des STI sont utilisés pour peser et classer automatiquement les véhicules commerciaux circulant à grande vitesse sur l'autoroute, réduire la durée des voyages et éviter aux conducteurs de grand routier d'avoir à faire des arrêts répétés aux postes d'inspection routière. De plus, des STI sont utilisés pour surveiller et signaler les conditions routières en temps réel pour rendre plus sécuritaire la conduite hivernale et appuyer les activités d'entretien du réseau routier en hiver. Ces technologies permettent également de surveiller et de contrôler la quantité de sel de voirie répandu sur les autoroutes.

• (0930)

[Français]

Les solutions innovatrices peuvent prendre plusieurs formes différentes, par exemple: l'innovation en matière de gouvernance, notamment la privatisation et la commercialisation de l'infrastructure et des services dans le secteur des transports; les méthodes innovatrices de financement, dans les partenariats publics-privés; la réglementation innovatrice, y compris la réglementation axée sur la gestion ou le rendement, qui donne lieu à des techniques plus proactives en matière de risques et d'inspection qui permettent d'accroître la sécurité et la sûreté; les partenariats innovateurs, tels que l'Initiative de la Porte d'entrée et du Corridor de l'Asie-Pacifique, qui réunit tous les principaux fournisseurs de services de transport, de main-d'oeuvre et de logistique de nos chaînes d'approvisionnement pour aider à améliorer le rendement.

Un autre exemple est la collaboration de Transports Canada avec les principaux chemins de fer, soit CN, CP et VIA Rail, par l'entremise du Conseil consultatif de recherche en transport ferroviaire.

Cette initiative est une réponse directe aux recommandations formulées à la suite de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire pour renforcer les contributions du gouvernement et de l'industrie aux progrès technologiques en matière de sécurité ferroviaire. En plus d'améliorer la planification conjointe et d'optimiser les ressources liées aux priorités collectives, ce travail a aussi permis de mettre à profit l'expérience de nouveaux partenaires tels que le Conseil national de recherche en transport ferroviaire et des universités canadiennes.

En réalité, un des principaux objectifs de cette initiative consiste à encourager le perfectionnement de la prochaine génération de diplômés et de chercheurs universitaires. Nous espérons les attirer vers une carrière dans le domaine des transports.

[Traduction]

Malgré les succès précédents et les efforts constants de l'industrie à l'égard de l'amélioration continue, les secteurs public et privé doivent accorder une plus grande importance au rôle que jouera l'innovation dans le réseau de transport de demain.

Par le passé, la productivité dans le secteur des transports au Canada a souvent devancé les gains de l'ensemble de l'économie. Toutefois, cet écart positif s'est resserré au cours des dernières années, et la productivité dans le secteur a plafonné ou diminué. Parallèlement, la concurrence s'accroît. Voilà ce qui nous amène à nous poser diverses questions. L'industrie canadienne peut-elle en faire plus? Les divers moyens de transport restent-ils à la hauteur? Si ce n'est pas le cas, que pouvons-nous faire de plus pour favoriser de nouvelles pratiques exemplaires?

Au cours de l'année dernière, Transports Canada a consulté des expéditeurs, des entrepreneurs de transport, des associations de l'industrie, des universités, des institutions de recherche et d'autres gouvernements. Notre objectif était de relever les obstacles à l'innovation et de déterminer comment favoriser l'innovation dans le secteur.

Nos discussions indiquaient clairement que le degré et la nature des obstacles à l'innovation sont souvent liés à un mode particulier et peuvent varier selon le type d'entreprise. Toutefois, les conclusions de ce travail ont également fait ressortir un certain nombre de thèmes transversaux ou horizontaux. Il existe peu d'occasions officielles où l'industrie et le milieu universitaire peuvent collaborer; le secteur a souvent de la difficulté à répondre aux conditions des programmes plus vastes de recherche et de technologie et à y accéder, y compris les programmes de développement économique sur la scène fédérale et provinciale; le secteur se concentre souvent sur un rendement des investissements à court terme; et cela peut constituer un obstacle à la R-D et au déploiement de technologies.

Je tiens à souligner que cela ne devrait pas être surprenant, parce qu'il est question d'un secteur dans lequel les moyens de transport sont extrêmement exigeants en investissements. Les investissements se concentrent sur les exigences immédiates pour continuer de faire avancer l'industrie, mais cette pratique a tendance à avoir une incidence négative sur la R-D dans l'avenir.

Un dernier thème transversal concerne les règlements. Le manque de certitude en matière de réglementation et le fait que celle-ci peut accuser un retard par rapport aux pratiques commerciales et ne pas toujours s'adapter aux nouvelles technologies peuvent influencer négativement sur l'innovation dans le secteur privé.

Dans le cadre de ce travail, Transports Canada a également défini son rôle comme étant celui d'un courtier du savoir et d'un facilitateur en vue d'éliminer les obstacles et de cerner les possibilités. À cette fin, Transports Canada a défini quatre secteurs où il peut stratégiquement concentrer ses actions.

Premièrement, nous devons encourager une adoption accrue des technologies de pointe permettant aux exploitants d'intégrer et d'optimiser le réseau de transport. Pour ce faire, il faut mettre l'accent sur l'efficacité et la sûreté des chaînes d'approvisionnement et des passages frontaliers, de même que trouver des façons d'utiliser la technologie pour réduire la congestion dans les ports. Il faut également élaborer une vision stratégique pour la prochaine génération de technologies des STI, particulièrement en ce qui a trait aux communications et aux connexions sans fil.

Deuxièmement, nous devons faire en sorte que les modestes investissements dans la recherche et le savoir soient réalisés dans des secteurs stratégiques qui abordent les exigences ou les défis propres au Canada. Par exemple, mentionnons la recherche sur le transport en climat froid, l'adaptation aux effets du changement climatique et la recherche à plus long terme à l'appui des objectifs de sécurité et de sûreté de Transports Canada.

Troisièmement, nous devons favoriser le cheminement de l'information et une compréhension plus approfondie par secteur du rendement en matière d'innovation au moyen de données, d'analyses et de mesures.

Enfin, nous devons assurer que nos politiques et règlements ne font pas obstacle à l'innovation et nous permettent de répondre aux besoins futurs du réseau de transport et de ses passagers.

En conclusion, l'innovation et l'application de nouvelles technologies sont essentielles pour améliorer la compétitivité dans le secteur des transports, stimuler la prochaine génération de gains de productivité et aborder les défis du réseau. Une étude de votre comité contribuerait grandement au travail du ministère et du secteur des transports en vue de favoriser l'innovation et ainsi établir un réseau de transport qui répond aux besoins propres au XXI^e siècle du Canada.

Je vous remercie de votre attention.

Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

• (0935)

Le président: Merci.

Allez-y, monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls: Merci, monsieur le président.

Merci de votre présence. Je suis désolé que vous ayez été témoins de notre querelle de famille.

En tant qu'ancien étudiant en urbanisme, je trouve fascinant ce dont vous nous avez fait part ce matin. Je suis toujours intéressé par les possibilités qu'offre la technologie de détection combinée à l'externalisation ouverte en vue de modifier la façon dont nous aménageons le territoire et dont nous nous déplaçons dans les zones urbaines et rurales. Il y a un grand potentiel à ce chapitre.

Ma question porte plus particulièrement sur les pratiques d'approvisionnement du gouvernement en matière d'innovation canadienne ou l'innovation au pays.

On a mentionné le groupe d'experts présidé par M. Jenkins, qui était chargé de l'examen du soutien fédéral de la R-D et qui a remis son rapport au gouvernement en octobre 2011. Dans ses recommandations, on pouvait lire que le gouvernement fédéral dépense des milliards de dollars chaque année pour acheter des technologies et de l'équipement, mais que le Canada fait piètre figure comparativement aux autres pays en ce qui concerne l'utilisation de son pouvoir d'achat pour encourager l'innovation canadienne. À mon avis, cela va de soi que le gouvernement devrait favoriser l'innovation au pays dans le cadre de son processus d'approvisionnement. J'aimerais que vous nous disiez si l'innovation canadienne est un critère important dont il faut tenir compte lors de l'achat de nouvelles technologies ou d'équipement au sein de vos ministères.

• (0940)

M. Mitch Davies: Je peux répondre en premier, monsieur le président.

Merci de votre question.

En ce qui concerne cette recommandation précise du rapport du groupe d'experts, le rapport demandait au gouvernement de trouver des façons de stimuler et d'intégrer davantage l'innovation dans les pratiques d'approvisionnement de tous les ministères. Je crois que nous nous penchons actuellement sur cette recommandation. Je vais laisser à mes collègues de TPSGC le soin de vous fournir de plus amples renseignements à cet égard, si cela vous intéresse. Je peux uniquement vous en parler de manière générale.

Je crois que c'est un domaine important. Il faut trouver l'équilibre et évaluer les diverses exigences dont nous devons tenir compte lorsque nous prenons des décisions en matière d'approvisionnement dans les ministères en fonction des politiques actuelles. Il faut acheter à prix concurrentiels les biens et les services nécessaires au bon fonctionnement du gouvernement du Canada; il faut être capable de les justifier auprès des contribuables. C'est un élément important dont il faut tenir compte.

Le deuxième point très important concerne nos exigences en vertu des accords commerciaux pour ce qui est de la façon dont nous allons procéder à l'acquisition de biens et de services. Le troisième point englobe les autres mandats, comme le soutien au développement durable, aux entreprises autochtones, etc. Il y a diverses exigences. Bref, l'approvisionnement exige que nous trouvions l'équilibre entre divers objectifs stratégiques.

Avec raison, je crois que le débat nous pousse à nous demander si l'innovation est un objectif qui devrait être davantage inscrit dans la politique du gouvernement à ce chapitre. Nous devons ensuite nous demander comment mettre le tout en pratique et en gérer les risques. Nous ne voulons évidemment pas donner carte blanche aux gestionnaires du gouvernement pour prendre d'énormes risques avec l'argent des contribuables sur des choses qui n'ont pas fait l'objet d'un examen approfondi ou dont nous ne connaissons pas les risques, parce que l'approvisionnement est, en gros, l'achat d'un bien ou d'un service nécessaire pour aider au bon fonctionnement d'un processus au sein d'un ministère. Je ne veux pas rendre le tout plus complexe, mais une partie de notre travail consiste précisément à faire cela.

Voilà plus ou moins le débat autour de cette question. Bien entendu, ce sont la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et le président du Conseil du Trésor qui devront décider si des changements seront apportés à la politique dans ce domaine en réponse au rapport du groupe d'experts. Nous verrons bien ce qui sera décidé.

M. Jamie Nicholls: Merci de votre réponse.

Pourriez-vous nous dire comment le gouvernement pourrait favoriser davantage l'innovation canadienne? Par exemple, devrions-nous exiger la présence de contenu canadien dans l'approvisionnement du gouvernement? Chaque ministère devrait-il examiner comment il pourrait favoriser davantage l'innovation canadienne? Devrions-nous nommer un ministre de l'innovation, comme l'a recommandé le groupe d'experts du gouvernement en octobre?

M. Mitch Davies: Désolé si je donne l'impression d'é luder la question, mais je me sentrais plus à l'aise si le comité cherchait ce genre de conseils ou de renseignements auprès des responsables de la politique de l'approvisionnement. Je préfère ne pas m'aventurer sur ce terrain, parce que je ne veux pas me mettre dans le pétrin.

Par ailleurs, si nous devons offrir des conseils, nous demanderions aux ministres de prendre part au débat, bien entendu. Le gouvernement pourrait alors décider quelles politiques nécessitent une modification au fil du temps.

Toutefois, il y a des domaines où le gouvernement du Canada fait des achats particuliers en fonction de ses objectifs économiques ou autres. Pensons à l'approvisionnement en matière de construction navale, annoncé il y a quelques mois. Il s'agit d'un projet très important sur le plan économique. Il revêt également une importance pour l'expertise canadienne, l'innovation et le développement grâce à l'exigence de bâtir des navires selon les besoins du gouvernement. Ce projet est précisément axé sur le développement industriel.

Cela se fait dans certains cas, mais ce n'est pas la règle générale.

• (0945)

M. Jamie Nicholls: J'aimerais obtenir des précisions sur le contenu de la page 24 de votre document des technologies de transport innovatrices. La page s'intitule « Contributions des STI à la politique publique — Avantages sociétaux ». Le troisième point concerne les transports pour des collectivités viables et accessibles. Pouvez-vous nous expliquer comment les STI facilitent notamment le transport en commun actif et l'aménagement du territoire et comment ils permettent aux collectivités d'opter pour des modes de transport écologiques?

Mme Kristine Burr: Monsieur le président, les STI constituent un groupe de technologies intégrées, pour ainsi dire. Une des choses vraiment emballantes qu'ils permettent de faire, c'est l'intégration de l'information provenant de nombreuses sources différentes.

Certaines des applications portent déjà fruit. Ainsi, dans le cadre de nos initiatives de porte d'entrée — particulièrement celle de l'Asie-Pacifique —, nous pouvons intégrer les systèmes de gestion des transports de plusieurs autorités métropolitaines et urbaines de la vallée du Bas-Fraser, en Colombie-Britannique. Avec le temps, nous collaborerons avec la province et avec TransLink, l'entité qui offre des services de transport en Colombie-Britannique, pour encourager un nombre croissant de municipalités à intégrer leurs systèmes d'information sur le transport.

Il y a déjà un système de renseignements aux voyageurs qui permet à ces derniers de vérifier — éventuellement, à partir de leur téléphone cellulaire ou au moyen de technologies basées sur le Web — l'heure de passage d'un autobus ou le choix d'un trajet. Ce système facilitera également la circulation de camions en provenance du port Metro Vancouver dans la vallée du Bas-Fraser, ce qui permettra, on l'espère, de réduire la congestion et d'accroître la mobilité des voitures et du transport des marchandises.

M. Jamie Nicholls: Merci.

Le président: Allez-y, monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup d'être ici. Je dois vous avouer — et je parle par l'entremise du président — que je suis très satisfait et très heureux de votre présence aujourd'hui. J'espère qu'on pourra vous inviter à nouveau. En effet, lorsqu'on aura rencontré les autres témoins qui proviennent du secteur privé et du monde universitaire, il sera important que vous reveniez. Vos fonctions ne se limitent pas à la recherche-développement. Vous avez parlé beaucoup de réglementation et, notamment, de réglementation intelligente. Ce que vous faites et ce que vous nous dites, c'est vraiment important.

Je vous remercie pour le document. Il est extrêmement bien fait. Je connais un peu l'appareil gouvernemental, donc je suis en mesure de reconnaître le professionnalisme et la transparence dont vous faites preuve dans ce dossier.

J'ai deux séries de questions: une qui s'adresse aux représentants du ministère de l'Industrie et l'autre aux représentants du ministère des Transports.

En ce qui a trait au ministère de l'Industrie, je suis très intéressé par la politique d'achats du gouvernement. L'un des éléments importants — vous avez parlé d'aérospatiale, notamment — est qu'on peut faire de l'innovation qui sera commercialisée et qui aura des répercussions sur le terrain pour M. et Mme Tout-le-Monde. Ce pourrait être, par exemple, dans le cadre des achats pour la défense nationale.

Puisque nous ne produisons plus d'avions et que nous nous occupons d'entretien, il faut penser à la propriété intellectuelle de certains logiciels ou équipements. Si, par la suite, on veut se la réapproprier pour pouvoir jouer un rôle sur le plan industriel, il est important d'étudier ça. C'est pourquoi j'ai toujours dit que la propriété intellectuelle était un point clé pour l'innovation.

J'aimerais aborder la question de l'ITAR, cette réglementation des États-Unis qui touche le Canada relativement à des équipements militaires. Si on fait l'achat d'un avion de Lockheed Martin, par exemple, et que l'on veuille se réapproprier cet équipement pour en faire l'entretien, il faudra considérer les licences civiles, et Industrie Canada aura un rôle à jouer à cet égard.

Pensez-vous que l'ITAR, cette réglementation relative à l'armement, peut nous causer des problèmes? Un des problèmes majeurs, qu'on a vécu notamment chez Bell Helicopter, est que le gouvernement américain a une liste de 25 pays, et les personnes provenant de ces 25 pays ne peuvent pas être près de l'équipement militaire au Canada. Bien souvent, on peut perdre le contrat à cause de ça.

M. Peets peut peut-être répondre à cette question. Strictement sur la base de la propriété intellectuelle, devrait-on réévaluer tout cela et avoir une entente, même s'il y a déjà des négociations sur le plan ponctuel avec le gouvernement américain et le Secrétariat d'État? Ne devrait-on pas avoir une entente plus spécifique? C'est parfois perçu comme un frein à la productivité lorsqu'on se réapproprie cet équipement.

• (0950)

[Traduction]

M. Mitch Davies: C'est toute une question.

L'hon. Denis Coderre: Je sais. J'ai travaillé toute la nuit.

M. Mitch Davies: Nous ne jouons pas un rôle direct dans la politique de l'ITAR ou dans le domaine particulier qui vous intéresse. Je peux fournir uniquement un témoignage anecdotique sur les projets liés au domaine de la recherche et du développement, particulièrement ceux qui appuient la formation.

J'étais au Manitoba il y a quelques mois et j'ai eu l'occasion de visiter une installation conjointe entre le collège Red River et Standard Aero. On enregistre chaque personne qui entre dans l'installation, et l'accès à l'équipement manufacturier est limité. Il s'agit d'un service intégré qui répond aux exigences de l'ITAR.

Je vous conseille d'adresser toute question précise sur une industrie donnée aux spécialistes. Si on porte à votre attention une question particulière, nous serions heureux de la transmettre aux fonctionnaires du ministère afin de vous fournir une réponse détaillée. L'industrie canadienne a été pendant longtemps un fournisseur pour les secteurs de la défense et de l'aérospatiale et a collaboré avec des entreprises notamment américaines dans le cadre d'une même chaîne de valeur. Bref, les spécialistes en la matière peuvent nous aider à naviguer à travers ce processus.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: La question de la propriété intellectuelle étant très importante, monsieur le président, on doit s'assurer, dans les recommandations qui concernent l'étude même de l'innovation, qu'on pourra se pencher sur le dossier par l'entremise d'Industrie Canada. Trop souvent, c'est perçu comme un certain protectionnisme et cela a des répercussions directes sur notre propre souveraineté. En effet, bien souvent, nous sommes soumis à des réglementations venant de l'extérieur, notamment de Washington. Je crois que notre rôle dans le domaine de l'innovation est de trouver, au chapitre de la propriété intellectuelle, une réalité qui nous permettra d'enlever les points litigieux. C'est en ce sens que j'ai posé la question, et si vous avez des réponses, vous pourriez nous les faire parvenir par l'entremise du président, pour que nous puissions tous en bénéficier.

Madame Burr, j'estime que trop souvent l'infrastructure est le parent pauvre dans le domaine des transports et des infrastructures. Vous parlez d'un système intégré dans les transports. Ce que j'ai adoré dans votre approche, c'est que c'est en mettant le doigt sur le bobo qu'on commence à le guérir. De façon importante, on ne consacre pas assez de ressources à l'innovation. Il y a un petit problème en recherche-développement. Croyez-vous qu'on en fait suffisamment dans le domaine des infrastructures? Bien souvent, on est coincé dans un système défaillant parce que l'on ne s'en est pas vraiment occupé et qu'on n'a fait que de gros investissements ponctuels. Cela a également des répercussions sur les moyens de transport. Il s'agit de l'infrastructure de base. Pensez-vous que la question des infrastructures doit être traitée sur un pied d'égalité, en recherche-développement, dans une stratégie innovatrice de technologies?

Mme Kristine Burr: Actuellement, des recherches sont menées sur la question du maintien de l'infrastructure. Je sais que quelques excellents centres dans le domaine de la recherche universitaire détiennent une expertise pour s'occuper des questions de ciment et du matériel de transport.

De notre côté, les représentants du ministère ont commencé une bonne étude sur les répercussions des changements climatiques sur l'infrastructure, particulièrement au nord du pays. Nous sommes en train de créer un réseau de chercheurs universitaires qui s'occupent de ce sujet, puisque nous savons qu'il devrait être prioritaire.

• (0955)

[Traduction]

Le président: Merci.

On passe maintenant à M. Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Merci.

Je vous remercie de votre excellent exposé. Vous nous avez fourni une mine de renseignements précieux.

À l'échelle du gouvernement fédéral, le soutien à l'innovation et à la recherche totalise 5 milliards de dollars. Quelqu'un sait-il quelle portion de ce montant est consacrée exclusivement à l'innovation et à la recherche dans le domaine des technologies de transport?

Mme Kristine Burr: Une des difficultés est le fait que ces fonds sont répartis entre un certain nombre de ministères. Vous avez entendu hier des témoins de Ressources naturelles Canada, et je crois comprendre que vous allez recevoir des représentants de plusieurs autres ministères. En même temps, comme je l'ai dit tout à l'heure, le secteur privé mène, lui aussi, des activités de recherche dans certains domaines.

M. Pierre Poilievre: En effet. J'essaie simplement de comprendre la situation dans le contexte des dépenses publiques.

Y aurait-il moyen pour Transports Canada de passer en revue les divers programmes afin de déterminer quel montant chacun d'eux consacre aux technologies du secteur des transports? Pour les besoins de notre étude, il nous serait utile de savoir combien nous dépensons. Puisque l'étude porte sur les technologies de transport, il serait utile de savoir combien le gouvernement du Canada dépense au titre de l'innovation et de la technologie dans le secteur des transports. Est-ce possible de nous fournir ce genre de renseignements?

Mme Kristine Burr: Oui, nous vous remettons sans faute quelques statistiques à ce sujet.

M. Pierre Poilievre: Parfait.

Monsieur Davies, dans le dossier de présentation d'Industrie Canada, on énumère quelques-uns des programmes mis en place par le gouvernement pour l'innovation, la recherche et le développement dans le secteur des transports, en plus de l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense, le Partenariat automobile du Canada, etc. Est-il possible pour votre ministère de nous produire une liste des réalisations concrètes qui découlent de ces programmes? J'entends par là des technologies qui sont utilisées aujourd'hui grâce à un programme en particulier.

Dans le même tableau, pourriez-vous fournir une explication de la façon dont le programme a débouché sur la technologie? Dépenser des deniers publics ne constitue pas, pour nous, une réalisation. Il faut un résultat. Si nous voulons vraiment évaluer l'efficacité des programmes, nous devons connaître les résultats qui en découlent.

Pourriez-vous nous remettre ces renseignements?

M. Mitch Davies: Oui, c'est possible. Il s'agit de tenir compte de la continuité des programmes. Prenons l'exemple de l'ISAD, qui est le plus important des programmes. Ses origines remontent au Programme de productivité de l'industrie et du matériel de défense, le prédécesseur de Partenariat technologique Canada. Il faudrait donc examiner l'évolution de ce programme de soutien — en particulier, dans le contexte de l'aérospatiale — pour déterminer quelles technologies, mises au point par les entreprises bénéficiaires, sont maintenant utilisées dans des produits qui ont réussi sur le marché ou qui ont remporté un succès commercial et qui génèrent des revenus ou des emplois au Canada.

Reste à savoir jusqu'où on peut remonter. Dans le cas de l'ISAD, comme il s'agit d'une initiative récente, l'ensemble des projets financés en sont maintenant à la phase de recherche et de développement. Une fois qu'ils seront rendus à la phase commerciale, nous en ferons un suivi pour voir si les bénéficiaires commencent à nous rembourser. Ce serait là un indicateur de succès: si une entreprise est en mesure de rembourser au gouvernement le financement qu'on lui a accordé, c'est signe qu'elle tire des revenus.

Ensuite, nous surveillerons le succès de la technologie, c'est-à-dire la mesure dans laquelle elle est intégrée à des produits en aval. Bref, pour avoir une idée du succès commercial, nous devons remonter au-delà du programme actuel.

• (1000)

M. Pierre Poilievre: C'est bien.

M. Mitch Davies: Les deux autres programmes sont de nouvelles initiatives, ce qui fait que nous n'en connaissons pas encore les résultats. Il nous faudra suivre exactement la même démarche pour faire le bilan.

M. Pierre Poilievre: Pourriez-vous passer en revue les programmes qui les ont précédés pour nous fournir une analyse, aussi précise que possible, des causes et effets et nous expliquer quelles technologies n'auraient pu exister sans le programme en question?

M. Mitch Davies: Ma seule réserve, c'est qu'on ne peut pas évaluer l'hypothèse contre-factuelle: que serait-il arrivé si on n'avait pas pris telle ou telle mesure? Je n'ai aucun moyen de l'évaluer. Il est certes possible d'examiner les entreprises et le flux de technologies pour déterminer si une technologie donnée a été intégrée à un produit et si cela a entraîné un succès commercial, mais on ne peut pas savoir ce qui serait arrivé autrement.

C'est, selon moi, un défi. Je ne cherche pas à éluder la question; il s'agit plus ou moins d'un problème général dans les programmes de ce domaine. En théorie, si on n'offre aucun incitatif pour encourager des activités préliminaires de recherche et de développement — activités fort risquées à cause de leur nature incertaine —, le nombre de projets serait inférieur à ce qui est souhaitable sur le plan social. Voilà pourquoi nous offrons différentes formes d'aide et de mesures incitatives.

M. Pierre Poilievre: Oui.

M. Mitch Davies: La question qui se pose est donc la suivante: possède-t-on les bons instruments? A-t-on dépensé plus ou moins que ce qu'on aurait dû pour obtenir le résultat? C'est difficile à évaluer, et je ne fais que proposer une explication.

M. Pierre Poilievre: Je sais que c'est difficile. C'est comme si on disait: « Je prends des suppléments de vitamine C et je suis toujours vivant; cela signifie forcément que la vitamine C m'a sauvé la vie, mais j'ignore ce qui serait arrivé si je n'avais pas pris de vitamine C. » Je comprends la difficulté que présente ma question, mais si vous pouviez nous fournir toute information à ce sujet, je vous en serais vraiment reconnaissant. Je pense que ce serait utile pour le comité.

La question de l'approvisionnement soulevée par mes collègues est un point important. Au cours des 200 dernières années, le gouvernement a joué un rôle très limité dans l'avancement des technologies liées au secteur des transports. La plupart des innovations ont découlé du secteur privé.

La seule exception à cela est l'approvisionnement, en quantité massive, de technologies dans le domaine des transports, surtout à des fins militaires. Toutefois, dans ces cas, le gouvernement achetait quelque chose dont il avait besoin. Autrement dit, il n'achetait pas des avions pour promouvoir l'innovation dans le domaine de l'aérospatiale, mais pour les utiliser dans le contexte d'une guerre. Le but de l'approvisionnement n'était pas d'appuyer l'industrie, mais de répondre à un besoin que le gouvernement avait à un moment donné.

Selon vous, dans quelle mesure la politique d'approvisionnement devrait-elle viser à subventionner l'innovation plutôt qu'à fournir au gouvernement un produit ou un service dont il a réellement besoin?

Le président: Soyez bref, s'il vous plaît.

M. Mitch Davies: C'est une question compliquée.

Le gouvernement du Canada a adopté une approche stratégique de longue date, comme vous l'avez dit à juste titre. Le Programme des retombées industrielles et régionales sert à contrebalancer ce que d'autres pays pourraient entreprendre. Grâce à un approvisionnement plus direct pour appuyer l'industrie nationale, le Canada a su assurer le développement industriel, tout en achetant les produits et services dont il a besoin.

Il faudrait ensuite déterminer si nous avons intérêt à fournir plus de souplesse aux principaux entrepreneurs pour développer des industries et accomplir le travail au Canada parce qu'ils nous ont vendu quelque chose. Pour chaque dollar versé, ils doivent investir un dollar et maintenir le travail dans l'industrie canadienne, mais ils ne sont pas nécessairement obligés de construire le produit que nous avons acheté auprès d'eux.

C'est manifeste dans les domaines où nous avons un avantage concurrentiel. Dans le secteur des pièces d'aéronef, par exemple, nous avons acquis un savoir-faire spécialisé dans la fabrication de trains d'atterrissage. Ainsi, nous pouvons maintenant participer à des appels d'offres et décrocher non seulement des contrats pour les trains d'atterrissage dans les avions canadiens, mais aussi des contrats de fabricants d'équipement d'origine partout au monde. L'acquisition d'un tel savoir-faire est attribuable, en grande partie, aux retombées industrielles et régionales. C'est ce qui a incité les principaux fournisseurs à accorder des contrats à des entreprises canadiennes.

La question que vous avez posée fait également l'objet d'une étude menée par le groupe Jenkins à la demande du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux. L'étude portait surtout sur l'acquisition de matériel militaire et avait pour but de déterminer si le Canada devrait adopter une approche plus stratégique pour appuyer des innovations industrielles nationales afin de répondre à ses besoins d'achat à des fins militaires. Encore une fois, je pense qu'il vaudrait mieux poser la question au ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux pour savoir s'il a examiné la recommandation formulée par le groupe Jenkins.

• (1005)

Le président: Je dois vous interrompre.

Passons à M. Toet.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci de cet exposé fort intéressant. Il y a beaucoup de renseignements qui nous seront très utiles.

Un des sujets que j'aimerais aborder ce matin concerne la protection de la propriété intellectuelle et des brevets. Dans le dossier de présentation d'Industrie Canada que vous nous avez remis, il est question de la protection de la propriété intellectuelle. Vers la fin, vous dites que dans le cas des programmes offrant un soutien financier à des particuliers ou à des entreprises privées, la propriété intellectuelle appartient aux bénéficiaires.

Que faisons-nous pour les aider et pour nous assurer que la propriété intellectuelle est bien protégée, de sorte qu'ils puissent empêcher des tiers de violer les droits sur leur propriété intellectuelle? C'est bien beau d'investir beaucoup d'argent dans ces entreprises et de les aider à bâtir cette capacité, mais comment collaborons-nous avec celles-ci pour avoir la certitude qu'ils protègent la propriété intellectuelle?

M. Mitch Davies: Je vais peut-être m'attarder sur le contexte précis des programmes.

Je connais surtout les programmes qui font partie de l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense. En vertu de certaines dispositions de notre accord, les entreprises sont tenues d'assurer la protection de la propriété intellectuelle qu'elles ont créées grâce à l'aide financière et de faire en sorte que la propriété intellectuelle demeure au Canada. On y trouve également une disposition sur l'utilisation ultérieure de la propriété intellectuelle pour fabriquer des produits qui en sont dérivés. On dispose donc d'un régime assez solide pour s'assurer que les retombées profiteront au Canada à la suite du financement des activités en matière de recherche et de développement.

Dans une perspective plus générale, pour ce qui est des mesures de protection juridiques et du régime dans son ensemble, je crois que mon collègue est mieux placé pour expliquer comment les gens peuvent défendre leurs droits de propriété intellectuelle.

Me Gerard Peets: En règle générale, la propriété intellectuelle est un droit privé, et il incombe aux titulaires de droits de l'appliquer. Cela dit, pour prendre l'exemple des PME, beaucoup de gens ont dit avoir besoin d'aide pour comprendre comment naviguer dans le système. L'Office de la propriété intellectuelle du Canada joue un rôle à cet égard; il aide les gens à comprendre comment utiliser le régime de propriété intellectuelle, comment obtenir un brevet et comment le défendre. Toutefois, en général, cette responsabilité appartient au titulaire de brevet.

M. Lawrence Toet: Oui, et je comprends que c'est une responsabilité, mais là où je veux en venir, c'est de savoir si on fait un suivi quantitatif pour veiller à ce que ces mesures soient bel et bien prises. Autrement dit, nous ne faisons pas que fournir des outils; nous nous assurons aussi que le tout se fait en bonne et due forme. Y a-t-il un suivi au terme du processus?

M. Mitch Davies: Eh bien, je ferais référence aux clients que je connais le plus qui ont eu l'aide de l'ISAD. Dans tous les cas, ils sont très avertis à l'égard de la protection de la PI qu'ils ont créée. Souvent, ultérieurement durant le projet, ou même lorsqu'ils en sont à l'étape du remboursement, nous entamons des négociations avec eux sur la façon dont ils pourraient souhaiter changer les arrangements sur cette PI; je remarque donc qu'il y a beaucoup de sensibilisation à cet égard.

Gerard a dit que pour les PME, il s'agit davantage d'accroître la sensibilisation. Je sais que l'Office de la propriété intellectuelle du Canada s'engage à accroître la sensibilisation en général, surtout pour les PME afin qu'elles connaissent mieux les droits de propriété intellectuelle et leur importance et à faciliter les choses pour elles, de sorte qu'elles puissent revendiquer de façon appropriée et qu'elles aient une capacité juridique pour les droits qu'elles devraient avoir.

Dans le cadre du programme, les clients sont très avisés, surtout pour l'ISAD. Ce sont des entreprises d'envergure mondiale et elles sont très avisées, et j'ai confiance que c'est la dernière chose dont je dois me préoccuper à leur sujet. Nos discussions portent plutôt sur la façon dont elles entreprennent leur processus de commercialisation concernant les chances de remboursement, etc. Toutefois, je pense

que c'est à cet égard que le travail de sensibilisation de l'OPIIC avec les PME est essentiel.

● (1010)

Le président: Je dois vous interrompre.

La parole est à Mme Chow.

Mme Olivia Chow: Madame Burr, à la page 20 de votre rapport, il est question des systèmes de commande intégrale des trains:

Les systèmes de commande intégrale des trains intégreront les TIC, les systèmes de positionnement des trains et la connectivité entre les locomotives, les signaux, les aiguilles et les centres opérationnels afin de contrôler le mouvement des trains de manière sécuritaire, précise et efficace. Tout cela permettra de réduire considérablement la probabilité de collisions ferroviaires, de sinistres, de dommages au matériel et d'accidents dus à un excès de vitesse.

Je remarque que la technologie de commande intégrale des trains fait partie des choses que les États-Unis veulent mettre en oeuvre depuis 1990, ensuite en 1994 et en 1997. Ils exerçaient des pressions pour que les compagnies ferroviaires adoptent volontairement cette technologie, et bien entendu, elles n'ont pas voulu le faire. Il y a ensuite eu un terrible accident de train qui a causé la mort de 25 personnes en 2008. Depuis, le Congrès a rendu le système obligatoire et les compagnies ont jusqu'en 2015 pour le mettre en place.

Cela coûte cher. Dans environ 15 minutes, le Bureau de la sécurité des transports nous renseignera sur les coûts entraînés par l'accident, mais peu importe les coûts, nous ne savons pas si un système de commande intégrale des trains aurait été utile.

Lorsque votre groupe d'élaboration de politiques vous met au courant d'une technologie, que vous savez qu'elle est utile, et que vous avez vu d'autres pays y recourir, comment cela se traduit-il par la présentation d'un mémoire, peut-être au ministre des Transports ou au sous-ministre, qui mènerait ensuite à la création d'un règlement, de sorte qu'un système de commande intégrale des trains, par exemple, serait mis en place?

Examinez-vous également les coûts? Si nous disons qu'un système de commande intégrale des trains doit être obligatoire et que nous savons qu'il faudra entre 5 et 10 ans pour le mettre en place, évaluez-vous ce qu'il en coûterait à VIA Rail et à toutes les autres compagnies ferroviaires plus petites? Faites-vous également l'analyse des coûts?

Mme Kristine Burr: À ce sujet, il vaudrait probablement la peine que le comité invite nos collègues du secteur de la sécurité du ministère pour qu'ils vous donnent de meilleures précisions, mais il est certain que dans le cadre de l'élaboration des règlements, on procède à une analyse coûts-bénéfices qui fait partie de chaque processus de réglementation. La sécurité est primordiale et constitue la priorité numéro un de Transports Canada, mais les répercussions des mesures de sécurité ou des mesures réglementaires sur l'efficacité économique sont étudiées à mesure que les règlements sont créés.

Dans le cas de la commande intégrale des trains, nous savons que cela existe dans bien des systèmes de métro dans le monde. Le système qui a été prescrit par le Sénat américain concerne avant tout l'intégration de la commande intégrale des trains pour le transport ferroviaire de marchandises aux États-Unis où il y a aussi le transport ferroviaire de passagers ou les chemins de fer de banlieue. Je pense que des discussions ont lieu pour déterminer s'il est rentable, au-delà de ce cadre, de rendre obligatoire la commande intégrale sur les parties du réseau ferroviaire où il n'y a présentement pas de trafic voyageurs. Je pense qu'ils sont en train d'étudier la question.

Je crois comprendre que sur le plan technique, il est assez complexe d'intégrer la commande intégrale des trains dans un système qui transporte à la fois des marchandises et des passagers. À notre connaissance, dans le monde, cela s'applique probablement davantage aux services de métro, qui ne transportent que des passagers. Ce que nous comprenons, c'est que sur le plan technique, c'est très compliqué, et c'est probablement entre autres pour cette raison que nous tardons tant à adopter un système de commande intégrale des trains pour les activités de marchandise.

Des membres de la Direction générale de la sécurité ferroviaire siègent à des comités aux États-Unis et participent à la surveillance du développement de ces technologies. Puisque nous avons un système de transport de marchandises par train nord-américain intégré, la décision du Sénat et sa mise en œuvre auront des répercussions sur nos principaux transporteurs. Il est clair que nous devrons étudier la question au Canada également.

•(1015)

Mme Olivia Chow: Est-ce que...

Le président: Excusez-moi, mais nous n'avons plus de temps. Je dois céder la parole à M. Holder.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous nos invités de leur présence.

Je vais vous laisser parler plus longtemps que moi, ce qui peut sembler rare.

Je veux tout d'abord m'adresser à Mme Burr.

Dès le départ, vous avez parlé du défi de la compétitivité, et ce qui m'a frappé, c'est qu'on dit ici que la productivité du Canada est moins élevée que celle de nos principaux concurrents, particulièrement les États-Unis. À l'aide de graphiques, vous montrez ensuite qu'au cours des 60 dernières années, le pourcentage de la croissance annuelle de la productivité du travail dans le secteur canadien des affaires a diminué progressivement. De plus, vous indiquez que notre niveau de productivité équivaut aux trois quarts de celui des États-Unis.

Devrions-nous nous en inquiéter?

Mme Kristine Burr: Eh bien, nous sommes inquiets.

M. Ed Holder: Faut-il l'être? Je suis ravi que vous le soyez, mais devrions-nous nous en inquiéter?

Mme Kristine Burr: Oui. Le fait que nous accusons un retard par rapport à nos homologues américains suscite de nombreuses discussions au Canada, et dans le système de transport, nous avons remarqué au cours des années 1990 que le secteur des transports était l'un des secteurs qui contribuait le plus à l'amélioration de la productivité du Canada en général. Depuis, la situation est stable, et du point de vue des transports, c'est l'une des raisons pour lesquelles nous mettons beaucoup l'accent sur les façons d'être plus novateurs. Je vous recommande de continuer à porter votre attention sur cela dans le cadre de votre étude.

M. Ed Holder: C'est plutôt intéressant. Dans mon autre vie, je siège au Comité du commerce international, et nous avons probablement l'approche la plus proactive pour ouvrir des marchés partout dans le monde depuis que le Canada est un pays. Pour un pays commerçant, je pense que cela est très logique, mais si nous n'arrivons pas à nous améliorer sur le plan de la productivité, comment aidons-nous les travailleurs et les entreprises du Canada à prospérer?

Examine certains des facteurs que vous avez indiqués ici. Je sais qu'il y a entre autres le fait que le Canada est un petit marché

intérieur, mais c'est étonnant, car c'est peut-être moins le cas avec l'ouverture des marchés partout dans le monde.

Vous parlez de disparité entre les compétences et de pression concurrentielle insuffisante. Je ne suis pas certain de comprendre exactement ce que cela signifie. Pourriez-vous nous donner des précisions à ce sujet? Pourriez-vous nous aider à comprendre un peu plus ce que vous entendez par disparité entre les compétences?

Mme Kristine Burr: L'un des faits vraiment intéressants de la dernière décennie, c'est que le recours à des ordinateurs et à des microprocesseurs pour tous les modes de transport signifie que même la cabine d'un camion ne ressemble en rien à celle d'il y a 20 ou 30 ans, mais la main-d'œuvre du secteur des transports est l'une des plus âgées d'un point de vue démographique.

Il y aura un changement majeur au cours des années à venir. Si vous invitez des représentants de différents modes de transport à venir témoigner devant vous, ils vous diront presque tous qu'ils sont préoccupés surtout par le fait que la main-d'œuvre est vieillissante et par le besoin d'attirer de nouveaux travailleurs dans le domaine au cours des prochaines années.

À l'heure actuelle, nous avons des employés qui travaillent depuis longtemps dans le domaine qui se sentent parfois menacés par les changements technologiques et sont réticents à les adopter. Lorsque les représentants de l'industrie communiquent avec nous, ils nous parlent de la difficulté de recruter une nouvelle génération d'employés, car d'autres secteurs de l'économie n'ont pas des horaires comparables à ceux du secteur du transport. Les employés travaillent en dehors des heures normales, pendant de longues heures et souvent la fin de semaine, et dans certaines parties du secteur, 24 heures par jour est maintenant la norme. Pour la nouvelle génération, les emplois offerts dans le secteur du transport ne sont pas aussi attrayants si on les compare à d'autres types d'emplois.

•(1020)

M. Ed Holder: Pensez-vous que notre main-d'œuvre est assez souple pour s'adapter à ce genre d'innovation pour améliorer la productivité, ce qui, d'après ce que vous dites, est essentiel? Pensez-vous que notre main-d'œuvre est assez souple?

Mme Kristine Burr: Des représentants du secteur des transports seraient mieux en mesure de répondre à cette question.

D'après ce qu'on nous dit, parmi les autres problèmes qui existent — et c'est particulièrement vrai dans l'Ouest canadien à l'heure actuelle —, il est difficile de maintenir les gens dans le secteur des transports, car l'industrie énergétique est très attrayante et offre de plus longues périodes libres, de plus longues vacances et un meilleur revenu. Il est difficile de rendre l'industrie attrayante, donc la souplesse... C'est peut-être d'un point de vue rationnel que les gens choisissent d'autres secteurs pour ce qui, sur le plan individuel, constitue de bonnes raisons.

En même temps, le secteur des transports offre des emplois très intéressants, et les conditions de travail sont moins susceptibles d'être difficiles. De nouvelles technologies rendent les emplois plus intéressants, et il est à espérer qu'ils attireront de nouvelles personnes.

Le président: Merci.

Allez-y, monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président, et je remercie nos invités. C'est très instructif.

Selon la première des principales constatations qui figurent dans le document fourni par le ministère des Transports, le secteur des transports n'a pas suffisamment de stratégies coordonnées pour favoriser l'innovation: « il faut améliorer l'échange de l'information et la coordination des investissements et accroître le leadership dans les secteurs public et privé ».

Je pense que de ce côté-ci, nous convenons que les stratégies doivent être mieux coordonnées. En fait, notre dernière étude était censée porter sur une stratégie nationale de transport en commun pour favoriser exactement ce dont vous parlez — meilleure coordination des investissements, meilleur leadership dans les secteurs public et privé —, mais malheureusement, au bout du compte, c'est devenu une étude sur le transport en commun plutôt qu'une stratégie.

Pouvez-vous nous donner un exemple de stratégie que le gouvernement fédéral pourrait mettre en oeuvre et mener tant pour le secteur des transports en général que pour le transport en commun?

Mme Kristine Burr: En général, le transport en commun relève des provinces et des municipalités. Dans le cadre des consultations que le ministre des Transports a lancées récemment sur une nouvelle série de programmes d'infrastructure, nous espérons savoir ce que seront les priorités et les idées de bon nombre de nos partenaires. J'ai le sentiment que ce qui découlera du processus de consultation constituera le cadre d'une stratégie pour l'infrastructure en général, qui englobera le transport en commun.

M. Mike Sullivan: Ma collègue a parlé du système de commande intégrale des trains, mais je veux parler plus généralement de la conformité aux règles de la FRA pour les véhicules de transport en commun.

Dans une certaine mesure, le Canada approuve sans discussion ce que disent les États-Unis. Les Américains sont en train d'alléger l'application des règles de conformité de la FRA en Californie. Cela pourrait mener à ce que des investissements au Canada entraînent de nouveau la création de véhicules de transport en commun qui ne sont pas conformes aux règles de la FRA appliquées partout en Europe, mais pas ici, d'une part, parce que nous n'avons pas de système de commande intégrale, et d'autre part, parce que nous avons ces règlements étouffants.

Envisageons-nous de faire la même chose ici?

Mme Kristine Burr: Je ne suis vraiment pas en mesure de vous donner une réponse valable à ce sujet. Je ne m'occupe pas des politiques de sécurité, mais nous serons ravis de parler à nos collègues de la sécurité ferroviaire et de fournir une réponse au greffier, si cela peut vous être utile.

• (1025)

M. Mike Sullivan: Merci, ce serait utile.

En ce qui concerne les investissements et la propriété intellectuelle, nous croyons comprendre qu'il y a un certain nombre de brevets valides dans le monde entier, dont la plupart ont été créés au Canada, que EMD a pris lorsqu'il est parti aux États-Unis. Je suis sûr que certains de ces brevets ont probablement été financés en partie par les fonds du gouvernement pour la R-D. Devrions-nous nous soucier de certaines choses lorsque nous aidons à créer...?

Par exemple, récemment, ils travaillaient entre autres sur des véhicules diesel conformes aux normes de niveau 4 sans urée. Aucun des compétiteurs n'a de longueur d'avance là-dessus. Cela semblait le cas, mais ils sont partis, et nous craignons maintenant que les banques d'investissement américaines prêtent de l'argent à une

entreprise canadienne pour l'achat de véhicules construits aux États-Unis. Le monde est devenu fou. Que devrions-nous faire pour protéger les investissements que nous faisons dans la R-D?

Mme Kristine Burr: C'est une question qui mérite une étude plus approfondie à la suite des recommandations contenues dans le rapport Jenkins, et de façon générale.

Je ne suis pas en mesure de parler de ce cas précis, mais nous serons ravis d'examiner la question et de vous fournir des renseignements.

M. Mitch Davies: J'ajouterais seulement qu'il s'agit d'un défi intéressant. Une réponse automatique pourrait finir par empirer la situation. Lorsque vous protégez la propriété intellectuelle, c'est l'entreprise qui en profite, et c'est un droit exclusif. L'entreprise concevrait un plan d'investissement basé sur cette propriété intellectuelle parce son droit de propriété est une certitude.

Il s'agit de déterminer le genre d'environnement global dans lequel les entreprises peuvent évoluer, et de savoir si elles peuvent croître pleinement dans ce pays. Je crois que M. Jenkins a également décrit la situation en disant que le Canada a une performance assez solide pour ce qui est du démarrage d'entreprises, et qu'il compte de nombreuses PME utilisant d'excellentes technologies. Reste à savoir si ces entreprises ont les capitaux nécessaires pour démarrer et pour se développer au point de pouvoir soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux, et ce, à partir d'ici.

Cette idée a été reprise par le groupe d'experts, parce que le Canada s'est doté d'un système enviable de S et T. Nous avons un secteur de l'enseignement supérieur de renommée mondiale, en ce qui concerne les talents et les forces intellectuelles que nous pouvons mettre à contribution. Mais souhaitons-nous que ces gens restent dans les universités? Il n'y aura jamais assez de places; ils doivent participer à l'économie. Et si c'est le cas, est-ce que nous les engageons et les rémunérons à des taux qu'ils pourraient obtenir ailleurs? À l'évidence, la réponse est « non ».

Il s'agit de favoriser l'innovation commerciale et d'inciter les entreprises à miser sur le savoir et les hautes technologies, et à se tourner vers les marchés internationaux et l'exportation. Le groupe d'experts dirigé par M. Jenkins recommande des mesures que le gouvernement pourrait prendre pour agir stratégiquement sur l'environnement concurrentiel global, mais aussi des politiques particulières qui relèvent de la compétence fédérale et qui pourraient créer un climat d'ensemble plus favorable.

Vous pouvez opter pour une solution restreinte et, ainsi, risquer d'accroître les résultats négatifs que vous cherchez à éviter, ou établir un cadre global propice à la croissance au Canada. Nous devons évidemment tenir compte du fait que nous sommes une nation commerçante et que nous ne réaliserons pas de gains au chapitre des échanges commerciaux si nous nous fermons.

Le président: Merci.

C'est au tour de M. Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Je remercie également nos témoins d'être venus aujourd'hui.

Précédemment, quelqu'un a mentionné — je crois que c'était vous, monsieur Peets — que le Canada se classe au quatrième rang pour le nombre de brevets sur des piles à combustible. De combien de catégories de brevets faites-vous le suivi, dans le domaine des technologies des transports, et où se situe le Canada à cet égard par rapport aux autres pays?

Si vous n'avez pas la réponse, vous pourrez la communiquer ultérieurement au greffier.

Me Gerard Peets: Je serai heureux de faire un suivi auprès de l'Office de la propriété intellectuelle du Canada pour voir quels renseignements je peux obtenir.

M. Jeff Watson: J'aimerais connaître l'avis des témoins. Je ne sais pas lequel pourra répondre à ma question, mais j'aimerais savoir quel pays a le cadre de PI qui favorise le plus l'innovation. Est-ce le Canada ou un autre pays? Devrions-nous nous inspirer de la réussite d'un pays en particulier? Le comité voudra peut-être déterminer s'il faut modifier notre régime des brevets.

• (1030)

Me Gerard Peets: Vous dites entre autres que le régime des brevets du Canada est concurrentiel à l'échelle internationale.

Les entreprises qui commercialisent des produits doivent tenir compte du marché qu'elles visent, puis se soumettre au régime des brevets de ce marché. Pour les catégories que nous avons cernées, on constate que le régime des brevets du Canada est comparable à celui de ses partenaires commerciaux. La plupart de ces aspects sont pris en compte dans les accords internationaux tels que l'Accord sur les ADPIC, et nous avons constaté un degré élevé de normalisation.

M. Jeff Watson: Il n'y a pas si longtemps, quelqu'un a mentionné que le Canada est bien placé pour ce qui est du démarrage d'entreprises — je crois que c'était vous, monsieur Davies — et que le défi consiste à faire croître les capitaux. Le problème tient-il au fait que les banques sont réticentes à prendre des risques lorsqu'il s'agit d'aider les entreprises à croître?

M. Mitch Davies: En fait, c'est une question de catégorie d'actif. Si nous parlons de technologie et de connaissances, l'écart ne se situe pas au chapitre du type de prêt que les banques consentiraient en se fondant sur certaines immobilisations corporelles et sur leur garantie. Les banques contribuent très activement au secteur des PME en fournissant des fonds de roulement et du soutien aux industries qui ont des actifs.

Le financement des technologies est plutôt axé sur le capital de risque, et il faut donc pouvoir évaluer les plans d'affaires dans un domaine où tout est produits révolutionnaires et innovation. Les banques ne possèdent pas toutes les connaissances requises pour prendre de telles décisions. Ce sont des connaissances qui s'acquièrent lorsque l'institution est en présence de grappes industrielles importantes. On peut le constater à Silicon Valley et à Boston, où les banques, fortement spécialisées dans les technologies et les innovations, ainsi que dans les marchés perturbés, peuvent faire ce genre de pari.

Au Canada, il faut se demander comment définir le corollaire de cette situation afin de soutenir les personnes brillantes qui sortent de nos établissements et qui veulent démarrer des entreprises et les voir croître dans notre pays. Entre autres approches, on examine actuellement une recommandation du groupe d'experts dirigé par M. Jenkins, selon laquelle il faut offrir du soutien pour attirer plus de financement du secteur privé dans le but d'élargir notre expertise. Plutôt que de laisser le gouvernement faire les choix, il s'agirait d'attirer plus de financement du secteur privé et de réunir une masse critique dans un domaine de financement très spécifique.

Nous ne parlons pas de prêts bancaires ou de financement reposant sur des actifs, mais plutôt de financement reposant sur un plan de croissance future menant à un PAPE — un premier appel public à l'épargne.

M. Jeff Watson: En ce qui concerne le Partenariat automobile du Canada, qu'est-il censé apporter de plus qu'AUTO21? Pourquoi n'a-t-on pas simplement élargi la portée d'AUTO21 de façon à inclure le mandat du PAC?

Comme AUTO21 est un centre d'excellence national, la justification de cette décision m'intéresse. En quoi le PAC est-il différent, et pourquoi AUTO21 n'aurait-il pas pu s'acquitter du mandat?

M. Mitch Davies: Le Partenariat automobile du Canada sert en fait à regrouper les organismes de financement fédéraux autour d'un secteur en particulier et de faire en sorte que le soutien financier réponde aux besoins de l'industrie.

En réalité, l'innovation a trait au type de défi qui a été mentionné dans l'exposé de Transports Canada, à savoir la nécessité de rendre les programmes accessibles. Essentiellement, le Partenariat automobile du Canada réunit les programmes afin de permettre aux organismes subventionnaires de collaborer à l'examen des projets et aux décisions de financement. Cela évite le chevauchement des processus. Par exemple, auparavant, il aurait fallu faire une demande au CRSNG pour un volet du financement, puis une demande à la Fondation canadienne pour l'innovation, pour le soutien de l'infrastructure, ou encore collaborer avec le Conseil national de recherches à leurs activités stratégiques de recherche et développement en collaboration. Le PAC a réuni ces organismes de manière à permettre l'élaboration de propositions directement avec l'industrie, qui obtient ensuite les ressources de ces organismes. Le PAC a ses propres programmes de financement.

En d'autres termes, nous n'avons pas créé un nouveau programme. Nous avons créé un cadre intégré permettant de traiter avec cette industrie en particulier. Notamment, le secteur automobile a un excellent rendement au chapitre des exportations. Il s'agit d'une industrie très importante au plan économique, mais de moins grande envergure en ce qui concerne la R-D. La question est de savoir si nous...

Le président: Je dois vous interrompre.

• (1035)

M. Jeff Watson: J'attends encore une réponse à la question de savoir comment il se fait qu'AUTO21 est incapable de faire ce que le PAC fait, mais....

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

Allez-y, madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci, monsieur le président.

Monsieur Davies, au cours de votre présentation, vous nous avez beaucoup parlé de bruit aérien. Vous avez également mentionné avoir contribué à le diminuer.

Comme l'aéroport international Montréal-Trudeau est situé dans ma circonscription, je reçois de nombreuses plaintes de la part de mes concitoyens au sujet du bruit aérien. Je voulais savoir quel est votre rôle quant au développement de cette technologie et ce que vous pouvez faire pour que le bruit aérien diminue davantage dans l'avenir.

[Traduction]

M. Mitch Davies: Je vais vous donner deux exemples. Dans le cadre de l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense, nous offrons un soutien à Pratt & Whitney Canada, plus particulièrement au chapitre du développement de la technologie qui sera intégrée à ses familles de moteurs. Chaque itération de moteurs recherche des améliorations au chapitre du coût d'exploitation, de l'efficacité et de la consommation de carburant. Elle vise en outre un rendement supérieur sur le plan de l'allègement, ce qui réduira la charge de carburant et le coût d'opération de l'aéronef. En troisième lieu, elle vise évidemment à améliorer le rendement de sorte qu'il satisfasse aux normes mondiales. À Montréal, comme c'est le cas dans toute grande ville aéroportuaire, les communautés cherchent à rendre l'espace aérien plus silencieux et à réaliser des améliorations.

Pour ce qui est de mettre sur pied la prochaine génération de moteurs, par exemple pour un petit aéronef, Pratt & Whitney Canada jouirait du soutien de l'Initiative stratégique pour l'aérospatiale et la défense. J'ai mentionné également les réseaux de centres d'excellence dirigés par l'entreprise, appelés les GARDN, qui s'intéressent principalement aux technologies vertes dans la mesure où celles-ci se rapportent aux aéronefs. Ils font porter leurs recherches notamment sur la réduction du bruit. L'avionneur ou le motoriste qui travaille à la conception de ses prochaines générations de moteurs se fixe des objectifs précis, au chapitre du niveau de décibel et de la réduction du bruit produit globalement par ses moteurs. Il existe un lien direct entre le soutien en matière de R-D et le produit qui, en fin de compte, donne lieu à un meilleur rendement au niveau du bruit.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Actuellement, y a-t-il beaucoup de règlements qui portent sur les bruits aéroportuaires? On sait que les aéroports canadiens sont supposés être fermés entre 23 heures et 7 heures pour alléger le bruit la nuit, qui a des conséquences importantes sur la santé des gens. Or, les aéroports ont le droit d'accepter que l'avion décolle plus tôt ou atterrisse plus tard. C'est donc une balise qu'on laisse entre les mains des autorités aéroportuaires, en quelque sorte.

Suggérez-vous d'instaurer des règlements visant à réduire le bruit produit par les moteurs la nuit? Sinon, y a-t-il des recherches en cours sur le sujet? Pour l'instant, le bruit que l'on entend sur le territoire de ma circonscription est encore trop prononcé. J'aimerais savoir ce que vous allez faire dans l'avenir pour régler ce problème, afin que je puisse dire à mes concitoyens que le gouvernement du Canada a à cœur leur santé et travaille sur ce dossier.

[Traduction]

Mme Kristine Burr: La réglementation du bruit autour des aéroports relève de la *Loi sur l'aéronautique*. Le domaine est de compétence fédérale. Par ailleurs, les aéroports doivent être sensibles aux préoccupations des communautés voisines.

Je mentionnerais cependant que, selon l'endroit où se trouve l'aéroport au Canada — je pense à Montréal, Toronto, et Vancouver plus particulièrement —, les aéronefs atterrissent et décollent de plus en plus souvent au milieu de la nuit parce qu'ils s'envolent en direction de la Chine ou d'autres pays d'Asie, ou qu'ils en arrivent. L'utilisateur qui voyage pour affaires, plus particulièrement, souhaite arriver en Asie le jour ouvrable suivant, de sorte que les problèmes de bruit des aéronefs et de bruit autour des aéroports sont difficiles à résoudre.

Par ailleurs, ainsi que vient de le faire remarquer mon collègue du ministère de l'Industrie, la conception de chaque nouvelle génération

d'aéronefs et de moteurs repose notamment sur la volonté de réduire le bruit et de rendre les moteurs et les aéronefs plus silencieux. Les modifications technologiques évoluent au rythme de la croissance de l'activité commerciale. La réponse à votre question ne peut être simple. On réclamera toujours plus d'avions, et on voudra toujours plus de croissance. Évidemment, pour les résidents des environs, l'enjeu sera parfois délicat.

• (1040)

Le président: Merci.

M. Richards est le suivant.

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous d'être ici aujourd'hui. D'après l'heure qu'il est, on dirait que nous avons gardé le meilleur pour la fin.

J'ai quelques questions à poser aux représentants des Transports. Je remarque que, lorsque vous avez discuté de votre approche stratégique à l'innovation, vous avez énuméré quatre points clés sur lesquels vous souhaitiez vous attarder. Le premier consistait à favoriser une sensibilisation accrue aux technologies avancées, le deuxième portait sur les investissements modestes dans la recherche et le savoir, et le troisième point consistait à favoriser un meilleur cheminement de l'information. Pour le moment, j'aimerais approfondir quelque peu le quatrième point, car il a piqué ma curiosité. Il consiste à chercher des moyens de faire en sorte que les politiques et les règlements ne fassent pas obstacle à l'innovation.

Dans le cadre de notre programme économique, le gouvernement cherche tout particulièrement à réduire la paperasse et la réglementation gouvernementale. Nous avons créé la Commission sur la réduction de la paperasse, menée par Maxime Bernier, dont le mandat consiste à trouver des moyens de réduire les formalités administratives. Nous examinons diverses solutions, telle la règle du « un-pour-un », suivant laquelle il faut éliminer un règlement pour en adopter un nouveau, de manière à ne jamais augmenter le fardeau réglementaire.

Il existe d'autres moyens par lesquels le gouvernement peut aider, mais lorsqu'il s'agit d'encourager l'innovation dans le secteur privé, à mon avis, le gouvernement sera davantage utile en se tenant à l'écart et en permettant aux entreprises de faire ce à quoi elles excellent: favoriser la productivité et l'innovation, et créer des emplois pour les Canadiens.

J'aimerais en savoir un peu plus sur cet élément spécifique de votre programme, qui consiste à veiller à ce que les politiques et les règlements ne fassent pas obstacle à l'innovation. J'aimerais que vous nous parliez davantage des plans à cet égard. Vous pourriez nous donner des exemples de certaines des options que vous examinez pour éliminer le fardeau réglementaire, dans l'optique de la réduction de la paperasse.

Est-ce que vous pouvez nous donner des exemples précis d'initiatives ou d'options étudiées, à cet égard?

Mme Kristine Burr: De façon très globale, je dirais que nous sommes très intéressés à examiner les moyens par lesquels les applications technologiques peuvent rendre plus efficace la réglementation d'ensemble d'un mode donné, qu'il s'agisse du transport maritime ou ferroviaire.

En ce qui concerne la coopération réglementaire qui a fait suite à l'annonce du premier ministre, de concert avec le président, au sujet de l'initiative Par delà la frontière, nous poursuivons les discussions avec les Américains dans un certain nombre de domaines pour voir comment les deux pays peuvent harmoniser leur surveillance réglementaire.

Comme je l'ai mentionné, nous avons à cet égard une application spécifique qui fait appel à des systèmes de transport intelligents. Nous appliquerons mutuellement, à la frontière, des technologies permettant de mesurer les délais d'attente, et nous veillerons à effectuer une harmonisation avec les É.-U. de sorte qu'il n'y ait qu'un seul processus. Cela facilitera l'examen et l'inspection des marchandises qui franchissent la frontière, ce qui devrait entraîner une réduction des délais d'attente.

Je vais demander à M. Fortin de vous donner un exemple précis de notre façon de travailler avec le secteur ferroviaire pour trouver des manières d'améliorer la réglementation au moyen de mesures novatrices.

Le président: Je suis désolé, mais je dois vous interrompre pour des raisons de temps. Je vous demanderais de remettre le document au greffier, pour qu'il en fasse la distribution aux membres du comité.

M. Marc Fortin (directeur général régional, Région de l'Atlantique, ministère des Transports): Très bien.

Le président: Le temps presse en ce moment.

M. Poilievre est le suivant. Il s'agit d'un rappel au Règlement.

M. Pierre Poilievre: Je sais que je suis le prochain à prendre la parole et que vous ne pourrez me permettre de faire, mais j'aimerais soumettre une demande d'information.

Dans ce document, « Les technologies de transport novatrices », on dresse une longue liste d'innovations très détaillées et pratiques dans le domaine du transport. Pouvez-vous nous fournir un tableau pour chacune, indiquant à quelle étape elles en sont? Est-ce un travail en cours? La mise en œuvre a-t-elle déjà été entreprise et, dans l'affirmative, depuis combien de temps? Qui était la compagnie, l'université, etc., à l'origine de l'innovation, et quel programme gouvernemental, le cas échéant, a permis qu'elle voit le jour? Évidemment, il serait parfaitement acceptable de répondre qu'il n'y en a eu aucun.

Nous aurons ainsi une idée des programmes qui produisent effectivement des résultats et des innovations qui proviennent naturellement du marché.

Merci beaucoup.

• (1045)

Le président: Merci.

Je remercie nos invités d'aujourd'hui.

À titre d'information à l'intention des membres du Comité, mardi, nous aurons Encana et l'Association canadienne du propane. Des avis seront envoyés.

Merci beaucoup.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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