



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

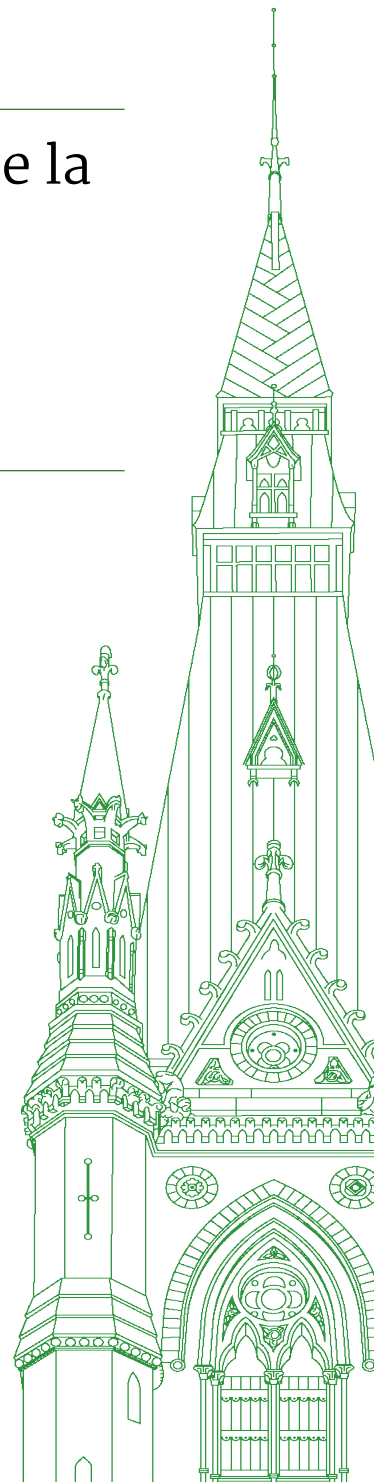
Comité permanent de l'industrie et de la technologie

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 018

Le lundi 1^{er} décembre 2025

Président : Ben Carr



Comité permanent de l'industrie et de la technologie

Le lundi 1er décembre 2025

• (1100)

[Traduction]

Le président (Ben Carr (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.)): Bonjour à tous.

[Français]

J'espère que vous avez passé une bonne fin de semaine.

Il nous reste deux semaines avant le congé des Fêtes. Ça s'en vient.

Nous continuons notre étude sur la productivité du Canada.

[Traduction]

Il s'agit de notre dernière réunion sur la productivité. Nous avons eu de très bonnes discussions au cours des derniers mois. Nos deux derniers témoins comparaitront virtuellement aujourd'hui.

[Français]

Les témoins ont effectué les tests de son requis avant la réunion.

[Traduction]

Mesdames et messieurs les témoins, pourriez-vous me faire signe du pouce pour m'indiquer que l'interprétation fonctionne dans les deux langues? Excellent.

Vous disposerez de cinq minutes chacun pour faire une déclaration préliminaire.

Nous allons commencer par Natalie Knowles, chercheuse pour Protect Our Winters Canada.

Madame Knowles, vous avez la parole pour cinq minutes.

Natalie Knowles (chercheuse, Protect Our Winters Canada): Je vous remercie infiniment de m'avoir invitée à prendre la parole aujourd'hui au nom de Protect Our Winters Canada, un organisme sans but lucratif qui représente l'industrie des loisirs de plein air du Canada.

Je m'appelle Natalie Knowles. Je suis directrice de la recherche et des politiques de POW, et je me spécialise dans la recherche sur l'économie des loisirs de plein air.

Je suis coauteure d'un rapport publié en 2024 qui, pour la première fois, analysait l'économie des loisirs de plein air au Canada. Ce secteur constitue un moteur économique sous-estimé, qui représente 101,6 milliards de dollars annuellement et plus d'un million d'emplois à temps plein.

Le secteur des loisirs de plein air est au moins aussi important, parfois plus, que d'autres grandes industries, y compris la foresterie, l'agriculture, les produits pharmaceutiques et le pétrole et le gaz. Cependant, ce rapport sous-estime la taille de l'industrie des loisirs de plein air au Canada, parce qu'il se fonde sur les rapports exis-

tants du secteur des loisirs de plein air, qui ne tiennent pas compte de nombreux sous-secteurs clés de cette industrie diverse, secteurs qui suscitent pourtant la participation de nombreux Canadiens, non plus qu'ils ne proposent d'évaluations coordonnées des répercussions économiques aux niveaux régional, provincial et national.

Notre rapport sur l'économie des loisirs de plein air au Canada montre que ces loisirs constituent une industrie importante dans tout le pays. Ils sont le moteur d'un grand nombre de collectivités rurales au Canada, dont l'économie connaît une transition naturelle à mesure que s'affaiblissent les économies traditionnelles fondées sur les ressources. Les loisirs de plein air connaissent une croissance rapide, mais leur contribution à notre économie nationale ne figure pas dans les rapports.

Cette situation avait également cours aux États-Unis, mais il y a quelques années, le Bureau of Economic Analysis des États-Unis a ajouté un compte satellite pour les loisirs de plein air. On a alors constaté que les loisirs de plein air génèrent des activités économiques totalisant 1 200 milliards de dollars, ce qui représente 2,3 % du PIB global. Ces rapports économiques ont non seulement permis de mieux comprendre l'apport économique du secteur, mais ils ont également mené à des mesures stratégiques et à des investissements directs de la part des secteurs public et privé.

En plus de leur dynamisme économique estimé, les loisirs de plein air constituent un facteur d'accroissement de la productivité en milieu de travail. Il a été prouvé que la participation des Canadiens à des activités récréatives de plein air, en particulier dans des milieux naturels, génère pour eux de nombreux bénéfices, dont: une réduction du stress, de l'anxiété et de la dépression; une amélioration de la santé mentale; une amélioration des fonctions cognitives comme la créativité, la résolution de problèmes, la pensée novatrice, la concentration et la clarté mentale; une amélioration de la santé physique, du bien-être, de la santé cardiovasculaire et de la fonction immunitaire; le renforcement de la qualité de la vie sociale, de l'esprit d'équipe, des relations interpersonnelles et la création de milieux de travail favorables; la contribution au développement des jeunes et à leur vieillissement en santé; une plus grande satisfaction au travail; un sentiment d'utilité et de satisfaction; une diminution de l'épuisement professionnel en milieu de travail.

Les bénéfices tirés de la pratique de loisirs de plein air transcendent le secteur et peuvent contribuer à renforcer la main-d'œuvre, à rendre les entreprises plus résilientes et à accroître la productivité dans toutes les industries et toutes les régions du Canada. Les investissements du gouvernement et du secteur privé dans des infrastructures de loisirs de plein air, comme les réseaux de sentiers, les espaces verts et le partage de vélos, peuvent aider à attirer et à retenir la main-d'œuvre de talent.

Nous constatons que les millénariaux, les personnes à revenu élevé et les ménages avec enfants sont plus susceptibles de tenir compte de la disponibilité de loisirs de plein air avec accès à la nature dans leurs décisions résidentielles et dans leur choix d'emploi. Au-delà de la main-d'œuvre, les loisirs de plein air procurent un large éventail d'avantages sociaux qui renforcent notre économie ainsi que la santé individuelle et communautaire des Canadiens.

On estime que le mode de vie sain associé aux loisirs de plein air réduit le coût des soins de santé publics au Canada de 3,9 à 23 milliards de dollars par année. Pour les collectivités rurales, les loisirs de plein air contribuent à attirer de nouveaux résidents, à créer des économies qui croissent plus rapidement, à améliorer la citoyenneté active et à augmenter le sentiment d'appartenance chez les nouveaux immigrants au Canada. Il a également été démontré que ce mode de vie est apte à appuyer la vérité et la réconciliation, en particulier l'appel à l'action n° 92, qui vise l'établissement de relations respectueuses et la création d'avantages économiques à long terme pour les collectivités autochtones, tirés des activités ayant lieu sur leurs terres ou utilisant leurs ressources.

• (1105)

Du ski alpin au vélo de montagne, en passant par la descente de rivière et la randonnée en forêt, nos différents loisirs de plein air et nos vastes terrains de jeux naturels constituent des éléments clés de la culture canadienne, de notre bien-être collectif et des moyens de subsistance qui transcendent les différences politiques. Dans le but de stimuler la productivité et la compétitivité du Canada, nous demandons au gouvernement et au Comité d'appuyer la croissance durable du secteur des loisirs de plein air, par la production de rapports sur la participation à ces loisirs et sur ses répercussions économiques, comme cela a été fait aux États-Unis avec beaucoup de succès. Il faut investir dans les infrastructures et les actifs naturels de loisirs de plein air et les protéger, afin de garantir la productivité dans le secteur des loisirs de plein air et dans d'autres secteurs partout au Canada.

Le président: C'est fantastique. Merci beaucoup, madame Knowles.

Monsieur Meier, on m'a déjà accusé d'être partial envers les Manitobains. Je ferai de mon mieux pour être aussi impartial que possible, mais c'est un plaisir de vous voir.

Pour la gouverne de mes collègues qui l'ignorent, M. Meier est président et directeur général du Red River College Polytech, situé dans ma ville natale, Winnipeg.

Monsieur Meier, c'est toujours un plaisir de vous voir. Je vous cède la parole pour cinq minutes.

Fred Meier (président-directeur général, Red River College Polytech): Merci beaucoup, monsieur le président et membres du Comité, de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui.

Comme le président l'a mentionné, je m'appelle Fred Meier. Je suis président et directeur général de RRC Polytech, la seule école polytechnique du Manitoba. Je me joins à vous aujourd'hui depuis notre campus Notre-Dame, à Winnipeg, qui est situé sur le territoire visé par le Traité n° 1 et la terre natale des Métis de la rivière Rouge.

En mars 2024, Carolyn Rogers, première sous-gouverneure de la Banque du Canada, a braqué les projecteurs sur la crise de la productivité au Canada. Il est maintenant largement reconnu que notre pays connaît des difficultés. À titre de président d'une école poly-

technique, j'aimerais vous faire part d'informations qui n'attirent pas l'attention qu'elles devraient.

Les collèges et les écoles polytechniques enseignent des compétences et octroient des titres professionnels qui stimulent la productivité dans presque tous les secteurs économiques de toutes les régions du pays. Des établissements semblables au nôtre jouent un rôle de grande importance, à plus forte raison dans les pays qui sont des chefs de file en matière de productivité.

Nos activités de recherche appliquée en collaboration avec des partenaires de l'industrie permettent l'adoption et la dissémination de nouvelles technologies et, de ce fait, font progresser l'innovation. Nous avons établi un lien de confiance avec nos partenaires d'affaires et avons prouvé que nous étions en mesure de leur fournir ce dont ils avaient besoin. Nos partenariats sont solides et notre succès contribue à rehausser la réputation du Canada.

À eux seuls, les 13 établissements membres de Polytechnics Canada ont formé 138 000 diplômés prêts à l'emploi en 2024-2025. Plus de 18 000 d'entre eux avaient travaillé sur des projets de recherche appliquée pendant leurs études.

Les collèges et les écoles polytechniques ont ce qu'il faut pour accroître la productivité au Canada. Pourtant, le financement, les décisions stratégiques et l'optique générale envers les collèges et les écoles polytechniques se comparent négativement au traitement accordé aux universités, ce qui crée une hiérarchie et un désavantage systémique. Les collèges effectuent la majeure partie de la recherche appliquée axée sur les PME et l'industrie au Canada. Pourtant, ils reçoivent moins de 3 % du budget total des trois organismes canadiens de financement de la recherche. Ce déséquilibre rend difficiles l'amélioration de la productivité et de l'innovation de même que l'adoption de technologies permettant de conserver les investissements au Canada. De fait, il nous empêche d'accroître les bénéfices que nous pourrions offrir aux entreprises canadiennes.

Au sein des établissements postsecondaires, nos pairs reconnaissent que les collèges et les écoles polytechniques du Manitoba appuient les entreprises en les faisant passer de l'innovation à la productivité et aux profits. L'an dernier, RRC Polytech est devenu un membre important de Labs4, un réseau national de 38 collèges et universités qui aident les chercheurs-entrepreneurs à transformer les découvertes théoriques en projets, en produits et en solutions concrètes. Nous avons reçu la plus importante subvention des trois Conseils jamais accordée à un collège, soit plus de 24 millions de dollars, ainsi qu'une marque de reconnaissance d'Ottawa, pour l'effet de catalyseur que produit la recherche appliquée effectuée par les écoles polytechniques et les collèges au Canada. Il s'agit d'une importante victoire et c'est un pas dans la bonne direction pour le financement de la recherche dans les établissements postsecondaires — et, tout aussi important, pour ce que j'appelle la parité d'estime.

Il faut voir les collèges et les écoles polytechniques comme des acteurs différents, mais égaux aux universités pour ce qui est de leur contribution au succès du Canada. La hiérarchie actuelle dans l'enseignement postsecondaire est contre-productive, car elle nuit aux bénéfices que le secteur peut générer lorsque tous travaillent ensemble et que les ressources uniques de chacun sont promues et financées équitablement.

Les PME du Canada emploient plus de 16 millions de personnes et représentent 98 % de toutes les entreprises au pays. Elles ne disposent pas d'énormes budgets de recherche-développement. Elles ont besoin d'accéder rapidement à des diplômés qui possèdent des connaissances appliquées, de l'expérience de travail et les compétences techniques nécessaires pour veiller à la mise en œuvre et à l'optimisation rapides des technologies.

Nous comblons cette lacune. Nous les aidons à travailler avec les technologies existantes afin qu'ils soient numériquement compétents, dès le départ. Nous le faisons en partenariat avec l'industrie et grâce au soutien essentiel de l'industrie.

La capacité de RRC Polytech à soutenir les PME du Manitoba dans le secteur manufacturier s'est transformée en 2023 avec le lancement du Price Institute of Advanced Manufacturing and Mechatronics, rendu possible, en grande partie, grâce à la vision et à la générosité de M. Gerry Price. Le Centre for Automation and Manufacturing Technology Transfer de cet institut met en relation les PME avec nos experts en recherche et nos étudiants, afin qu'ils explorent rapidement les nouvelles technologies et les intègrent à leurs activités. Ce n'est là qu'un exemple des avantages mutuels dont bénéficient nos étudiants, nos partenaires de l'industrie et de la collectivité, le Manitoba et le Canada entier.

Nous stimulons la productivité. Nous voulons la même chose que vous pour le Canada. Nous pouvons en faire plus, mais pour cela, il faut : un financement accru de la recherche appliquée, une plus grande reconnaissance de cette recherche comme option postsecondaire viable pour un plus grand nombre de Canadiens et la parité d'estime.

Je vous remercie du temps que vous nous avez accordé ce matin. Je vous encourage tous à visiter les collèges et les écoles polytechniques pour en apprendre davantage sur l'impact qu'ils ont sur la productivité partout au pays. J'ai hâte de vous accueillir à RRC Polytech.

• (1110)

Le président : Merci beaucoup, monsieur Meier.

Chers collègues, nous allons maintenant passer aux questions.

Mesdames et messieurs les témoins, pour que vous sachiez dans quel ordre nous allons procéder, je vous signale qu'une période de temps est allouée à l'avance pour chaque parti politique reconnu autour de la table. C'est ainsi que nous procédons.

Madame Dancho, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

Raquel Dancho (Kildonan—St. Paul, PCC) : Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leurs déclarations préliminaires.

Monsieur Meier, j'ai des questions à vous poser.

C'est un plaisir de vous revoir. Je suis reconnaissante du nombre de visites guidées que vous m'avez fait faire pour me donner une meilleure idée de ce qui se fait à Winnipeg. Dans l'ensemble, j'ai retenu de ces visites que les écoles polytechniques jouaient un rôle prépondérant pour combler le retard du Canada en matière de fabrication de pointe et qu'elles collaborent avec le secteur privé à la commercialisation d'idées canadiennes extraordinaires.

J'aimerais vous poser quelques questions à ce sujet, car nous étudions justement la productivité. Les États-Unis constituent notre principal concurrent et partenaire commercial, c'est bien connu. Au

cours de la dernière décennie, comme vous le savez, la productivité des États-Unis a dépassé la nôtre, et de beaucoup. En effet, la fabrication et la construction indexées à l'inflation aux États-Unis ont augmenté de plus de 300 % depuis 2008, alors que ces industries ont à peine progressé au Canada pendant cette période. Les entreprises américaines investissent trois fois plus que les entreprises canadiennes dans les technologies liées à la productivité, soit environ 12 800 \$ par travailleur par année, alors que les nôtres investissent 4 100 \$ par travailleur par année, de sorte qu'elles se démarquent par rapport à la main-d'œuvre canadienne.

Je me demande quel rôle jouent les écoles polytechniques dans l'innovation et la fabrication de pointe. À quel point est-il essentiel que nous, les contribuables et le gouvernement, les appuyions afin que soit comblé cet écart de productivité avec les États-Unis?

• (1115)

Fred Meier : Merci beaucoup. C'est une bonne question.

J'y ai fait référence brièvement dans mes observations sur la recherche appliquée. Pour ceux qui connaissent plus ou moins bien ce domaine, je dirais que la recherche appliquée se fait en partenariat avec l'industrie. Elle est différente de la recherche fondamentale, en ce qu'elle porte directement sur un problème ou une innovation déterminés par des propriétaires d'entreprise et l'industrie. Les écoles polytechniques et les collèges du Canada sont les seuls à se consacrer à la recherche appliquée nécessaire pour livrer des solutions concrètes au pays. Elle se fait en partenariat ou en collaboration avec des étudiants, qui travaillent étroitement aux projets.

Dans cet environnement, on fonctionne de la façon suivante : une entreprise s'installe dans une école polytechnique ou un collège ayant des capacités de recherche appliquée. Elle travaille de concert avec les chercheurs, qui sont nos employés et qui ont de l'expérience dans l'industrie. Ils réalisent le prototype ou la mise au point du produit de l'entreprise, soit un produit existant à modifier, soit un produit à transformer au moyen de nouvelles technologies. Les étudiants participent également au processus. Au final, l'entreprise travaille dans un établissement public disposant de fonds publics en collaboration avec des étudiants et des chercheurs. Une autre chose assez exceptionnelle sur la recherche appliquée menée dans nos établissements est que les droits de propriété intellectuelle pour ce qui est créé dans cet environnement demeurent la propriété de l'entreprise ou du partenaire avec lequel nous travaillons. Cela réduit les barrières à l'entrée et permet aux entreprises de se lancer sans risque dans le marché.

Il est également fréquent que les étudiants qui participent à ces projets finissent par avoir les compétences nécessaires pour appuyer l'entreprise dans la mise en œuvre de la technologie conçue dans nos installations de recherche. C'est une façon pour les entreprises d'avoir accès aux talents. Cela nous permet de former des personnes compétentes et d'appuyer les entreprises — particulièrement celles qui n'ont pas la taille nécessaire pour disposer de ressources internes en matière de recherche — en leur donnant accès à des installations, à de l'équipement et à des chercheurs.

Raquel Dancho : Je crois que chaque dollar investi dans la recherche appliquée par les écoles polytechniques génère un rendement privé et social combiné variant de 8,09 \$ à 18,49 \$. C'est un dollar à l'entrée et près de 19 \$ à la sortie en matière d'activité économique.

Vous avez également mentionné dans votre déclaration préliminaire que 97 % du financement des trois Conseils — les conseils de recherche gouvernementaux qui distribuent l'argent des contribuables pour la recherche et le développement —, se destinait aux universités et que seulement 3 % de cette enveloppe allait aux écoles polytechniques. Est-ce exact? De plus, le gouvernement fédéral a-t-il pris des mesures à cet égard dans son récent budget?

Fred Meier: Oui, il s'agit d'une tendance historique. Nous n'avons jamais vu les fonds attribués aux collèges ou aux écoles polytechniques dépasser les 3 %. En réalité, c'est un peu moins de 3 %. L'enveloppe la plus importante est celle du Programme d'innovation dans les collèges et la collectivité, qui est une enveloppe allouée directement aux écoles polytechniques et aux collèges.

La seule chose que nous cherchions à obtenir dans le budget, c'est la prolongation d'un supplément reçu en 2023 pour ce programme. Il s'agissait d'une somme supplémentaire de 36 à 40 millions de dollars. Nous n'avons pas vu cette somme dans le budget et nous cherchons à obtenir des précisions à ce sujet. Cette attribution expire en avril 2026, ce qui réduira le travail que nous pouvons faire dans les écoles polytechniques et les collèges.

Raquel Dancho: Du point de vue de l'optimisation des deniers publics, je conviens que les écoles polytechniques méritent une plus grande part du financement, indépendamment de l'augmentation de l'enveloppe globale de financement, il faut voir ce qui est nécessaire, mais 97 % contre 3 % indique une grande disproportion. Qui plus est, je crois que les écoles polytechniques obtiennent 2,24 \$ d'autres sources pour chaque dollar investi, de sorte que les contribuables ne sont pas seuls à alimenter la recherche financée par l'État. Le secteur privé les appuie également. Je pense que c'est important, et les fonds privés sont plus importants pour les écoles polytechniques que pour les universités. Encore une fois, leur rendement économique est très élevé.

Pendant la dernière minute, avez-vous une ou deux recommandations à faire au gouvernement pour qu'il s'assure d'augmenter le financement des écoles polytechniques œuvrant dans le domaine de la fabrication de pointe? Je n'ai presque plus de temps, alors soyez bref, s'il vous plaît.

• (1120)

Fred Meier: Les pays qui sont en avance sur le plan de la productivité investissent plus dans la recherche appliquée. Pour stimuler la productivité au pays à l'heure actuelle, nous avons besoin des compétences et des personnes de talent de ces établissements.

Le président: Merci beaucoup, madame Dancho.

Monsieur Bardeesy, vous avez la parole pour six minutes.

Karim Bardeesy (Taiaiaiko'n—Parkdale—High Park, Lib.): Merci beaucoup.

Je vais commencer par vous, monsieur Meier. J'aimerais revenir sur les points concernant la recherche appliquée.

Plus tôt au Comité, nous avons entendu dire qu'il fallait interpréter les chiffres sur la productivité en fonction d'une perspective mondiale, et, également, analyser la situation par secteur et par région. Pourriez-vous nous parler, du point de vue du Red River College, des principaux domaines dans lesquels vous croyez avoir un rôle à jouer pour améliorer la productivité dans la région de Winnipeg et dans le sud du Manitoba?

Fred Meier: Cela vaut pour bon nombre d'établissements, vu les programmes à vocation régionale qu'ils offrent. La loi constitutive

de notre établissement stipule que nous devons nous concentrer sur notre marché du travail local. Les compétences et les programmes que nous développons, ainsi que la recherche appliquée que nous offrons, sont donc destinés au marché local. Dans le domaine de la fabrication de pointe et de la mécanique, comme je l'ai mentionné, nous avons non seulement un centre d'accès à la technologie, mais également un nouvel établissement dont c'est la vocation primaire. Nous avons permis l'accès à de nouvelles installations, pour vraiment faire avancer les choses. Voilà un exemple qui porte sur le Manitoba.

J'aimerais également mentionner le transport. Nous avons été les premiers à adopter des systèmes de propulsion et d'énergie émergents pour les véhicules lourds. Notre partenariat avec New Flyer Industries, un fabricant d'autobus à hydrogène et hybrides électriques, est en place depuis longtemps. Nous travaillons en étroite collaboration avec eux. Nous avons conçu des installations destinées à les aider à tester leur équipement. Nous avons également été les premiers à mettre au point certaines des technologies de recharge qui sont associées à leurs modèles.

L'agriculture est le moteur des activités du Manitoba et des Prairies. Aussi, nous disposons d'un programme très précis, appelé la cuisine expérimentale des Prairies, où l'on fait de la recherche appliquée sur les produits alimentaires. Cette cuisine est unique en son genre. Elle possède non seulement les qualités d'un laboratoire et le caractère appliqué du développement de produits alimentaires, mais elle est également associée à notre programme culinaire. Cela permet vraiment aux chefs de participer à la recherche appliquée et au développement de produits afin de les mettre au point pour le marché.

Ce sont là quelques-uns des domaines que nous privilégions. L'efficacité énergétique est également très importante pour nous. Nous avons un centre d'accès à la technologie voué à l'efficacité des bâtiments, où l'on travaille à l'amélioration de l'efficacité des structures de construction.

Karim Bardeesy: Dans votre description, vous avez mentionné que Winnipeg occupait une position tout à fait unique, non seulement parce qu'elle constitue un grand centre, mais également parce qu'elle est éloignée des autres grands centres. D'où vient votre population étudiante et comment l'attirez-vous? En quoi cela explique-t-il les problèmes de productivité que vous constatez dans la région?

Fred Meier: La majorité de nos étudiants sont des étudiants locaux. Ils vivent à Winnipeg et au Manitoba. Des étudiants étrangers, que nous avons également recrutés, sont présents en plus faible proportion. La rétention de nos diplômés au Manitoba est très forte en raison de la proportion élevée d'étudiants canadiens et des liens régionaux que nous entretenons.

Nous avons également un excellent volet d'apprentissage intégré au travail. Ce volet assure à tous nos étudiants la possibilité de faire un stage ou un programme coopératif ou de travailler à un projet de fin d'études sur une entreprise ou un employeur particulier. Ce taux de rétention élevé permet aux diplômés de rester au Manitoba. Cela les prépare également à entrer sur le marché du travail beaucoup plus rapidement et sans obstacle.

Karim Bardeesy: Merci.

J'ai maintenant quelques questions pour Mme Knowles.

Madame Knowles, vous œuvrez dans un secteur où les dépenses sont plus discrétionnaires, si je peux m'exprimer ainsi — disons que le facteur discrétionnaire y est important.

Tout d'abord, pourriez-vous nous indiquer quelles sont vos prédictions pour cet hiver, quelles sont les tendances dont vos membres vous ont parlé, et quelle analyse vous en faites.

• (1125)

Natalie Knowles: Nous prévoyons pour cet hiver une augmentation de la participation aux activités récréatives de plein air et des dépenses qui leur sont associées. Elles ont augmenté rapidement depuis la COVID-19. Nous constatons que les répercussions des changements climatiques et d'autres facteurs environnementaux et politiques influent sur la participation des gens, sur l'endroit où ils pratiquent leurs activités de plein air et, par conséquent, sur l'argent qu'ils dépensent pour ces activités.

Notre relation actuelle avec les États-Unis se traduit par une augmentation importante des dépenses nationales et locales consacrées aux loisirs de plein air, ce qui est positif pour les secteurs canadiens des loisirs de plein air. Moins de gens traversent la frontière pour le ski ou les autres activités qu'ils pratiquent. Nous constatons le même type de croissance que celle que nous avons observée pendant la pandémie de COVID-19.

Karim Bardeesy: Une des mesures classiques de la productivité que le Comité a examinées est l'augmentation de la production par travailleur, mais dans votre secteur, elle est probablement un peu plus difficile à évaluer. Pouvez-vous nous faire part de votre point de vue sur la question de la productivité dans un secteur comme le vôtre?

Natalie Knowles: C'est une question intéressante, car en examinant la productivité dans le sens traditionnel de la production par travailleur, ce que nous constatons avec les loisirs de plein air, c'est que l'apport en ressources est faible par rapport au besoin de main-d'œuvre. L'activité économique est moins dépendante des ressources. On note une augmentation de la productivité ou de l'efficacité des travailleurs dans d'autres secteurs en raison de leur participation aux loisirs de plein air... C'est un secteur intéressant, et l'analyse de données sur les retombées économiques s'avère plus difficile à effectuer, de même qu'il est plus difficile de comparer notre secteur aux autres sur cet aspect. Cependant, en ce qui a trait aux données d'emploi et aux retombées économiques, nous constatons que sommes à égalité avec d'autres secteurs.

Dans le secteur des loisirs de plein air, nous nous intéressons à certaines mesures d'évaluation de l'effet économique et à certains paramètres qui sont plus qualitatifs et difficiles à chiffrer. Je veux dire par là que, pour bien mesurer les bénéfices sociaux et le bien-être que les loisirs en plein air apportent aux petites entreprises du secteur, il faut voir au-delà du PIB et des mesures de productivité directes. Ce secteur est généralement constitué de petites entreprises locales. Nous examinons certaines des contributions aux économies locales, régionales et provinciales, puis au contexte économique plus vaste.

Karim Bardeesy: Merci. C'est très utile pour notre travail ici.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bardeesy.

[Français]

Monsieur Ste-Marie, la parole est à vous pour six minutes.

Gabriel Ste-Marie (Joliette—Manawan, BQ): Merci, monsieur le président.

Je salue tout le monde.

Je remercie les témoins d'être des nôtres et de leurs témoignages.

Monsieur Meier, je vous remercie de votre présentation. Je voudrais revenir sur la question de la propriété intellectuelle et des innovations qui sont faites dans le milieu des collèges, des universités et des polytechniques. Vous avez parlé de partenariats avec des entreprises et le milieu agricole. On entend souvent dire que, dans l'économie canadienne, il y a une difficulté à bien protéger les brevets, la propriété intellectuelle et les innovations qui sont faites dans le milieu des collèges et des universités et qui sont transférées aux entreprises pour augmenter leur productivité. Pouvez-vous nous en reparler en fonction de votre perspective?

[Traduction]

Fred Meier: La propriété intellectuelle, la PI, constitue également un aspect essentiel de l'équation en matière de productivité. On a souvent le sentiment, parfois justifié, que la PI est commercialisée ailleurs. La découverte est faite au Canada, mais commercialisée ailleurs, ce qui peut créer un écosystème peu étanche ou présenter un contexte peu propice à la recherche.

J'aimerais vous parler des avantages, de notre point de vue, de la collaboration avec les écoles polytechniques sur le plan pratique.

Le premier avantage dont j'ai parlé était la réduction des barrières à l'entrée. Prenons, par exemple, la recherche en laboratoire. Un chercheur ou une autre personne découvre quelque chose et veut en assurer la commercialisation. La première barrière que nous éliminons est... En éliminant la nécessité de partager la PI, car le travail est réalisé à l'intérieur de nos établissements, cela permet à l'entreprise d'entrer dans un environnement où cette menace n'existe pas. C'est là le premier avantage.

Le deuxième élément est la capacité que nous avons d'établir des liens avec l'industrie. Nous travaillons régulièrement avec un vaste réseau de partenaires de l'industrie. Ces liens permettent à un chercheur, à la personne à qui la PI est attribuée dans notre établissement, de comprendre la constitution du réseau.

Ensuite, vient notre capacité d'agir rapidement et de comprendre le marché, ce qui nous permet d'offrir tous les conseils nécessaires au développement d'un produit, puis de fournir les compétences nécessaires aux prochaines étapes de la commercialisation. Quelles compétences en affaires sont-elles nécessaires pour faire avancer les choses? Si la capacité du domaine appliqué des écoles polytechniques et des collèges était bonifiée, cela permettrait une plus grande commercialisation de la recherche au sein d'établissements qui ont les chercheurs et le savoir-faire nécessaires.

C'est exactement ce sur quoi l'initiative Labs4 était axée, soit la capacité d'établir des liens avec les universités et les collèges dans le cadre d'un réseau. La recherche qui y est réalisée est extrêmement utile et produit des découvertes. Nous devons trouver un moyen de les commercialiser, de les faire passer du laboratoire au marché en faisant participer au processus les écoles polytechniques et les collèges.

• (1130)

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup. C'est très éclairant.

Toujours dans le but d'augmenter la productivité, auriez-vous des recommandations à faire au gouvernement fédéral pour faciliter ce maillage, c'est-à-dire ces partenariats et ces transferts?

[Traduction]

Fred Meier: Je reviendrai sur la capacité de recherche. À 3 % du financement global disponible, je pense que si l'on compare notre situation à celle des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'OCDE, qui mettent l'accent sur la recherche appliquée, notre investissement dans ce domaine est bien inférieur à celui d'autres pays dont la productivité est très forte.

La première chose que je dirais, c'est que nous devons trouver un moyen d'accroître l'investissement dans les établissements de recherche appliquée à l'avenir. Cette initiative liée à Labs4 nous permettra d'en apprendre beaucoup sur la capacité de collaborer avec les universités et d'autres partenaires afin de créer un parcours beaucoup plus clair pour les chercheurs qui font de la recherche en laboratoire, grâce à un réseau de soutien très solide. Une partie de cette démarche consiste à leur fournir du financement dès les premières étapes. Si vous êtes un nouveau diplômé ou un chercheur, vous devez aussi penser à subvenir à vos besoins quotidiens; il s'agit donc de leur offrir des allocations et des mesures de soutien pour les aider à transformer leurs recherches en quelque chose de concret.

Il s'agit de mettre en place un solide réseau de soutien, non seulement en investissant dans la recherche appliquée au départ, mais aussi en investissant dans les chercheurs au moment où ils commercialisent leurs produits.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup. C'est très utile et très éclairant.

Madame Knowles, je vous remercie encore une fois de votre présentation. Dans la dernière réponse que vous avez fournie, vous avez parlé des retombées indirectes, si j'ai bien compris. Je voudrais savoir si, en disant cela, vous avez pensé aux emplois indirects dans les PME et les communautés ou si vous avez intégré les bénéfices pour la santé, qui sont plus difficiles à capter financièrement parlant, mais qui sont bien présents.

[Traduction]

Natalie Knowles: C'est un peu des deux. Les aspects plus qualitatifs de l'impact économique, soit les facteurs économiques indirects, comme les petites entreprises locales, les ressources qui restent au sein des communautés et le soutien aux économies rurales, sont considérables pour notre secteur. Nous constatons que les avantages et la source des économies liées aux loisirs de plein air se trouvent principalement dans les communautés rurales d'un bout à l'autre du Canada. Il s'agit d'offrir des retombées dans des régions où d'autres secteurs sont en difficulté, tout particulièrement avec la transition qui nous éloigne des industries d'extraction des ressources naturelles.

En même temps, la productivité et les avantages indirects, comme les bienfaits sociaux et pour la santé, sont massifs pour tous les Canadiens, et cela se répercute sur l'ensemble de notre main-d'œuvre et sur notre productivité dans d'autres secteurs et au sein de la population active en général. Le fait d'avoir une main-d'œuvre en santé, forte, heureuse et mentalement solide est extrêmement bénéfique pour chaque Canadien, pour toutes nos collectivités et pour toutes nos entreprises. Notre économie repose sur tous ces éléments.

Tout commence par la base, soit veiller à ce que les Canadiens soient en santé et heureux, et les loisirs de plein air y contribuent réellement à tous les niveaux. C'est une réalité très diversifiée qui transcende les appartenances politiques et toutes les dimensions de la diversité.

Cela touche tous les Canadiens. Environ 80 % des Canadiens disent pratiquer des activités de plein air. C'est également un élément clé de notre culture. Cette diversité signifie que tout Canadien peut en bénéficier, qu'il s'agisse de quelqu'un qui marche sur un sentier ou de quelqu'un qui descend une montagne escarpée en vélo de montagne. Cela a une incidence, et c'est bénéfique pour tout le monde; cela peut donc être un facteur d'unité et renforcer la productivité au niveau de la main-d'œuvre.

● (1135)

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

Monsieur Guglielmin, vous avez la parole pour cinq minutes.

Michael Guglielmin (Vaughan—Woodbridge, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux deux témoins pour leur témoignage.

Monsieur Meier, je vais commencer par vous.

Nous arrivons au terme de notre étude sur la productivité et la fuite des capitaux, et le thème que nous avons entendu à maintes reprises est que nous traversons une crise de la productivité au Canada. Pourriez-vous faire part au Comité de vos réflexions sur les principaux facteurs qui contribuent à l'état actuel de notre productivité?

Fred Meier: J'ai abordé certains aspects de la recherche appliquée et de son financement pour accroître la productivité, mais je vais maintenant m'attarder davantage sur le problème d'adéquation des compétences auquel le pays est confronté actuellement.

Comme le Comité l'a probablement entendu dire, nous sommes l'un des chefs de file de l'OCDE pour ce qui est du niveau de scolarité postsecondaire. Ce que nous constatons toutefois, et ce que j'entends régulièrement de la part de ceux qui recherchent des talents et des compétences, c'est qu'il existe une inadéquation. Il y a un fossé entre les personnes qui postulent et leur capacité à être réellement prêtes à travailler. J'entends par là ceux qui possèdent réellement les compétences professionnelles nécessaires pour s'intégrer immédiatement au marché du travail et répondre aux besoins de l'industrie.

Cela passe en partie par l'apprentissage intégré au travail, dont on entend beaucoup parler. On entend beaucoup parler de la nécessité d'avoir des étudiants qui possèdent déjà une certaine expérience. C'est une caractéristique de ce que nous faisons dans les écoles polytechniques et les collèges au Canada. Nous le faisons depuis longtemps, que ce soit par l'entremise de stages ou de projets de fin d'études où les étudiants travaillent sur des projets réels de l'industrie. Je ne pense pas que nous attirons suffisamment de gens dans les écoles polytechniques et les collèges assez tôt dans leur parcours d'apprentissage.

Nous constatons que l'âge moyen des apprenants qui frappent à nos portes se situe vers le milieu ou la fin de la vingtaine. Cela signifie, quand on y regarde de près, qu'ils ont déjà fait d'autres études postsecondaires dans notre pays. Ils sont allés ailleurs, à l'université par exemple, puis, lorsqu'ils cherchent un emploi, ou de meilleurs débouchés professionnels, ils se tournent vers les écoles polytechniques et les collèges.

D'autres pays ont réussi à réduire l'âge moyen en trouvant un raccourci. Nous pourrions faire valoir au Canada que si l'on fréquente un collège ou une école polytechnique, la formation va mener directement à un emploi. On y acquiert les compétences nécessaires pour cela.

Pendant trop longtemps, nous avons laissé entendre qu'il n'y avait pas de parité d'estime entre les résultats scolaires, qu'un type de formation menait à de meilleurs résultats qu'un autre. Les deux sont tout aussi importants, et nous devons les valoriser de la même manière. Nous avons besoin de politiques élaborées sur la base de cette parité d'estime. L'investissement doit également suivre pour que les gens soient prêts.

Les statistiques montrent que le taux de chômage des jeunes titulaires d'un baccalauréat dépasse de loin celui des diplômés d'un collège ou d'une école polytechnique, soit les formations professionnelles, et que cet écart s'accroît. Si nous envisageons de réaliser de grands projets nationaux, les gens dont nous aurons besoin pour faire avancer ce type de travail sont précisément ceux qui sortent de nos établissements.

Michael Guglielmin: Polytechnics Canada signale qu'environ 50 % des partenaires industriels qui collaborent avec des établissements comme le vôtre retirent des avantages tangibles de ce partenariat.

Je me demande si vous pourriez donner au Comité un exemple concret de partenariat industriel avec Red River où l'entreprise a constaté une amélioration de sa productivité ou de son rendement.

• (1140)

Fred Meier: Je vais utiliser un exemple dont je n'ai pas parlé plus tôt.

L'industrie aérospatiale est une industrie importante au Manitoba; nous avons une longue tradition dans ce domaine. Magellan Aerospace, un entrepreneur de longue date dans le secteur de la défense et de l'aérospatiale, a travaillé en étroite collaboration avec nous. L'un des projets sur lesquels nous collaborons étroitement avec eux concerne la fabrication de composites de pointe. C'est exactement l'histoire que je vous ai racontée.

Le Conseil national de recherches Canada a mené des recherches sur les composites de pointe; c'était de la recherche fondamentale. Nous l'avons intégrée dans nos installations et avons travaillé avec Magellan Aerospace sur des produits de formage de composites de pointe. Le projet en est maintenant au point où il sera mis en œuvre sur l'un de leurs avions. Cela va permettre d'améliorer le développement du produit avec moins de défauts et de réduire considérablement les délais de production. Cela leur donnera la capacité d'obtenir d'autres types de contrats pour cette installation, y compris des contrats mondiaux.

Quand on parle de la façon d'accroître la productivité par unité de main-d'œuvre, c'est l'exemple parfait d'une entreprise du Manitoba qui a réduit ses délais et amélioré la qualité de ses produits grâce au travail effectué dans nos installations.

Michael Guglielmin: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Guglielmin.

Monsieur Bains, vous avez la parole pour cinq minutes.

Parm Bains (Richmond-Est—Steveston, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de se joindre à nous aujourd'hui.

Je vais commencer par Mme Knowles.

Vous avez beaucoup parlé du mode de vie actif et de sa contribution à la productivité. Ma ville natale de Richmond, en Colombie-Britannique, a récemment reçu le prix de la ville la plus active de la part de ParticipACTION. Nous avons également l'espérance de vie la plus longue au Canada.

Dans le budget, nous avons annoncé la création du Fonds pour bâtir des collectivités fortes, qui s'élève à environ 3 milliards de dollars par an pour les 10 prochaines années. Selon vous, vers quoi ces fonds devraient-ils être dirigés? Croyez-vous que les installations favorisant un mode de vie actif devraient être au cœur de ce financement? Les demandes de fonds provenant des municipalités devraient-elles garantir qu'il existe, comme vous le dites, une corrélation directe entre le mode de vie actif et la productivité?

Natalie Knowles: Absolument.

C'est un financement très intéressant qui vient d'être annoncé. Il a été prouvé que le mode de vie actif, et plus particulièrement l'accès à la nature, est réellement bénéfique pour la productivité. PaRx, une initiative de la BC Parks Foundation pilotée par le secteur de la santé, préconise la rédaction d'ordonnances pour des activités de plein air, spécifiquement en pleine nature. Il s'agit de fournir des espaces verts, un accès à des sentiers et différents types de loisirs de plein air à faible impact. C'est un moyen très peu exigeant en capital d'offrir un accès équitable aux loisirs de plein air à tous les Canadiens.

Nous disposons d'espaces naturels incroyables. Quelque chose d'aussi simple que de soutenir les réseaux de sentiers, les espaces verts et les zones auxquelles les gens peuvent accéder sans difficulté par le transport collectif peut faire exactement cela: améliorer la productivité en créant une main-d'œuvre saine et résiliente. La santé physique et mentale ainsi que le bien-être social sont... Des recherches importantes existent sur ces points et continuent de démontrer des bienfaits pour la santé. Nous constatons une intégration entre les loisirs de plein air, la productivité et nos systèmes de santé. Les prestataires de soins de santé intègrent de plus en plus la nature et les loisirs de plein air dans leur...

Parm Bains: Merci.

Je vais passer à M. Meier.

J'ai enseigné comme instructeur en communications appliquées à l'Université polytechnique Kwantlen, à Richmond, en Colombie-Britannique. Elle propose plusieurs domaines de recherche. Le campus de Richmond abrite le Centre de génomique appliquée, l'Institut pour des systèmes alimentaires durables, des services de recherche pour la préparation de propositions et d'autres domaines encore.

Voici ma question pour vous. Nous avons constaté une baisse considérable des inscriptions, bien sûr, à la suite de certains changements dans les niveaux d'immigration pour les étudiants étrangers. Comment pouvons-nous attirer les étudiants canadiens? Y a-t-il une occasion d'accroître la collaboration?

Vous avez peut-être remarqué qu'un élément du budget traite de la formation et du perfectionnement des compétences, grâce à un partenariat avec les syndicats. Il y en a peut-être d'autres dans le secteur privé. J'ai récemment visité le campus maritime et de la machinerie de l'Institut de technologie de la Colombie-Britannique sur l'île Annacis. Nous y avons vu des entreprises du secteur privé, comme Snap-on Tools, contribuer à l'enseignement en faisant don d'outils.

Je veux parler de la collaboration avec l'industrie et de la façon dont nous attirons la prochaine génération d'étudiants pour peut-être rétablir le respect pour les métiers ou les métiers spécialisés. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

• (1145)

Fred Meier: Je vais d'abord aborder la question du recrutement, qui nous préoccupe toujours. Je dirais que c'était déjà le cas avant les changements concernant les étudiants étrangers.

Je vais parler de notre point de vue. RRC Polytech a vu ses inscriptions nationales augmenter au cours des dernières années. D'une année sur l'autre, nous nous situons entre 8 % et 10 %, selon l'année de référence. La croissance a été très forte, surtout au sortir de la pandémie.

Je pense que la clé pour accroître le recrutement est de parler davantage des types de carrières et du type d'éducation que l'on peut recevoir dans un collège ou une école polytechnique. Je ne pense pas que nous en parlions assez. Je crois qu'il y a une façon préétablie de percevoir les écoles polytechniques et les collèges, ainsi que les carrières qui en découlent. Souvent, les gens les voient encore comme à leurs origines. C'étaient des écoles de métiers et on en sortait avec un métier.

Ce dont nous ne parlons pas actuellement, c'est que nous avons des programmes d'apprentissage automatique et de science des données qui sont au cœur de l'intelligence artificielle. À Winnipeg, nous avons un programme de programmation et de conception de jeux vidéo. C'est au cœur d'une industrie qui croît rapidement. Nous formons des technologues en génie qui travaillent sur la robotique et l'automatisation.

Dans ce pays, dans notre discours collectif, nous considérons que l'éducation et les carrières issues de ces écoles ne sont pas modernes ou numériques.

Je visitais un programme de chauffage, ventilation et air climatisé l'autre jour. Beaucoup de gens seraient choqués par le nombre de capteurs numériques et la quantité d'équipement qu'ils doivent utiliser, ainsi que par le haut niveau de compétence que cela exige. Ce sont des compétences numériques. Ce sont les compétences de l'avenir avec lesquelles les gens obtiennent leur diplôme.

En ce qui concerne l'investissement de l'industrie, nous avons de solides partenaires industriels. Ils s'impliquent parce qu'ils veulent attirer davantage de diplômés, et ils savent que cela comporte des coûts, alors ils vont de l'avant et s'associent sur ce plan. Nous avons des partenariats profonds avec plusieurs d'entre eux.

C'est tout de même une tâche ardue. Il existe encore un fossé important. De plus, nous savons que dans les collèges et les écoles polytechniques d'un bout à l'autre du pays, le changement concernant les étudiants étrangers a eu un effet dramatique, et pour nous également. Cependant, nous avons des partenariats très solides, parce qu'ils recrutent les talents directement dans nos établissements.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bains.

[Français]

Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Gabriel Ste-Marie: Merci, monsieur le président.

Madame Knowles, pouvez-vous nous donner un peu plus de détails sur la façon dont les loisirs et le tourisme de plein air peuvent être utilisés comme levier de développement socioéconomique durable, ainsi que des exemples?

[Traduction]

Natalie Knowles: Le secteur des loisirs de plein air aux États-Unis était dans le même état que le nôtre: très déconnecté. Il y avait beaucoup de sous-secteurs diversifiés qui ne travaillaient pas ensemble et n'avaient pas une compréhension complète de l'impact économique du secteur. Ils se sont regroupés, de la même manière que nous le faisons, en s'organisant pour rassembler le secteur des loisirs de plein air.

Il est diversifié tant au niveau des activités que sur le plan géographique, que ce soit en milieu rural, dans les centres urbains ou dans les provinces. Nous rassemblons ce secteur et comptabilisons réellement son impact économique, comme cela a été fait aux États-Unis avec le soutien de leur gouvernement fédéral par l'entremise de leur Bureau of Economic Analysis, l'équivalent de Statistique Canada. Notre secteur des loisirs de plein air comprend certains aspects du tourisme, mais pas en totalité. C'est un secteur qui chevauche le tourisme, mais les loisirs de plein air, comme je l'ai mentionné plus tôt, ont un impact plus important pour les Canadiens, les entreprises canadiennes, ainsi que pour la main-d'œuvre et l'économie du pays.

Plus nous pourrions comptabiliser ce que notre économie des loisirs de plein air englobe pleinement, quels en sont les impacts et où ils se situent au Canada, mieux nous pourrions investir, créer des politiques de soutien et diriger le financement, comme l'a mentionné le dernier intervenant, vers des moyens de soutenir la productivité de l'ensemble de notre main-d'œuvre.

Nous pouvons avoir une meilleure compréhension, plus détaillée, de notre économie des loisirs de plein air. Nous avons effectué une analyse préliminaire, et ce que nous voyons est vraiment passionnant. C'est un secteur immense. Il est tout à fait comparable à d'autres secteurs confrontés à des défis politiques, économiques ou environnementaux, et le nôtre connaît une croissance malgré tout cela, une croissance au sein même de notre pays. Plus nous comprendrions le secteur, mieux nous pourrions orienter les politiques et le financement pour soutenir non seulement le secteur lui-même, mais aussi la productivité, la main-d'œuvre, les Canadiens et les collectivités de tout le pays.

• (1150)

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

Monsieur Falk, vous avez la parole pour cinq minutes.

Ted Falk (Provencher, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins pour leur témoignage devant le Comité ce matin.

Monsieur Meier, j'aimerais commencer par quelques questions pour vous. C'est un plaisir de vous revoir. Bienvenue au Comité.

Vous avez brièvement fait allusion au Centre d'accès à la technologie de l'aérospatiale et de la fabrication en répondant à la question précédente de mon collègue. Vous possédez quelques-uns de ces centres d'excellence.

Pouvez-vous expliquer les retombées positives de ce programme sur la productivité et l'entrepreneuriat dans l'industrie grâce au développement d'un bassin de talents au Canada? Pouvez-vous également nous dire brièvement si nous perdons nos diplômés au profit des États-Unis ou s'ils restent au pays?

Fred Meier: Nous avons trois centres d'accès technologique. J'ai mentionné celui sur l'efficacité des bâtiments et la Prairie Research Kitchen, qui est notre centre consacré à l'alimentation. L'autre est notre centre d'accès technologique pour la fabrication de pointe et l'aérospatiale, qui est l'un de nos plus anciens. Ce que fait ce centre, c'est de nous fournir du financement pour avoir des chercheurs possédant une expérience de l'industrie qui peuvent travailler avec notre secteur de la fabrication ou de l'aérospatiale.

J'en ai mentionné un plus tôt. Magellan Aerospace a accès aux installations, à l'équipement et aux chercheurs que nous avons dans ce domaine, mais il y a beaucoup de petits fabricants, et c'est un point sur lequel je veux insister, qui n'ont pas la capacité interne ni le financement nécessaire pour faire progresser le développement de produits et qui cherchent un moyen d'aller de l'avant. En fait, lorsque nous avons mené notre sondage auprès de l'industrie pour le Price Institute of Advanced Manufacturing and Mechatronics, bon nombre de répondants étaient des PME. Un commentaire m'a particulièrement frappé, comme quoi ils avaient juste besoin d'un bouton « facile ». Pour une PME qui compte peut-être 30 ou 40 employés, c'est: « Nous avons juste besoin d'un bouton “facile” pour la recherche, l'innovation et le prototypage. Faites cela pour nous. »

Nous ne proposons pas de bouton « facile », mais nous en faisons partie, selon moi. Nous avons les installations. Nous avons l'équipement. Nous n'avons tout simplement pas les ressources nécessaires pour répondre à toute la demande actuelle. Notre plus grande crainte est que la concurrence sur le marché soit très féroce et que les perturbations technologiques actuelles soient également importantes; nous ne sommes pas certains que les PME aient réellement la capacité nécessaire pour y faire face. C'est un aspect.

Vous avez parlé de la fuite des talents. Je dirais que dans nos établissements, la fuite des talents n'est pas aussi importante. La raison en est un point que j'ai mentionné plus tôt: nous avons une intégration profonde avec l'industrie. La raison pour laquelle les gens partent, je dirais, est principalement liée aux occasions d'emploi. La plupart de nos étudiants ont de multiples occasions directes avant même d'obtenir leur diplôme.

Nous avons récemment tenu un salon de l'emploi. Toutes les grandes entreprises étaient présentes pour chercher des talents parmi nos étudiants. Je dirais que nous n'avons pas le risque de fuite de talents que d'autres peuvent avoir en raison de notre forte intégration avec l'industrie et de l'expérience de travail acquise très tôt. Beaucoup de nos étudiants n'arrivent même pas sur le marché du travail; ils sont recrutés par ceux qui travaillent déjà avec eux.

• (1155)

Ted Falk: Merci beaucoup, monsieur Meier. Cela met pratiquement fin à mon temps de parole, mais je tiens à souligner le travail formidable que vous accomplissez par l'entremise de Red River. Vous avez une installation et un campus dans ma circonscription de Provencher. Je sais qu'ils sont très bien soutenus par la collectivité et que vous formez d'excellents diplômés.

Monsieur le président, j'aimerais céder le reste de mon temps à Mme Dancho.

Raquel Dancho: Merci, monsieur le président.

Je propose que nous reprenions le débat sur la motion que nous avons présentée mercredi dernier.

Monsieur le président, j'ai beaucoup à dire sur l'amendement libéral, mais dans un esprit de collaboration, je peux interrompre mes remarques et nous pourrions reprendre avec moi une fois que nous en aurons fini avec les témoins, ou je peux m'y lancer maintenant. Je vous pose la question avant de céder la parole.

Le président: J'ai quelques points à préciser, chers collègues.

Premièrement, mon instinct me dit que les témoins étaient sur le point d'entamer quelques minutes de discussion. Étant donné qu'il ne restait que cinq minutes de questions, il serait probablement juste envers le temps qu'il leur reste dans la journée pour faire des choses productives, sans mauvais jeu de mots, de les laisser partir maintenant.

Je tiens à vous remercier infiniment, monsieur Meier et madame Knowles, d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. Nous apprécions votre témoignage et vous souhaitons une excellente fin de journée.

Chers collègues, il y a eu un peu de confusion sur la marche à suivre à ce stade, alors je tiens à clarifier les choses.

Madame Dancho, pour que je sois bien au fait, s'agit-il de la motion sur le secteur de l'automobile à laquelle vous faites référence? Très bien.

Une motion a été présentée concernant le secteur de l'automobile. Un amendement de M. Ste-Marie modifiant la motion originale a été adopté. Ensuite, un amendement a été proposé par M. Noormohamed, qui remplaçait un membre du Comité à ce moment-là.

Nous allons maintenant reprendre la motion et l'amendement proposé par M. Noormohamed. En d'autres termes, nous allons entamer le débat sur cette motion, mais il ne s'agit pas de la motion originale telle qu'amendée par le Bloc. Nous en sommes maintenant à l'amendement présenté par M. Noormohamed.

Je veux simplement vérifier auprès de la greffière si nous en avons le libellé. Je ne me souviens plus s'il a été distribué ou non. L'amendement ne l'a pas été.

D'accord, chers collègues, voici ce que je vais faire. Je vais suspendre la séance brièvement dans un instant, car nous devons travailler à partir de ce libellé. Cela s'est passé très rapidement à la fin... et s'il n'a pas encore été distribué, c'est important pour nous, car je ne connais pas le libellé particulier sur lequel nous travaillons. Vous devez me laisser un moment pour cela.

Mme Dancho n'a pas cédé la parole. Je vois des mains se lever. S'agit-il de rappels au Règlement ou est-ce simplement pour s'inscrire sur la liste des intervenants? D'accord. J'ai M. Bardeesy, suivi de Mme O'Rourke, et Mme Dancho aura la parole dès que nous reviendrons de la suspension.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole.

Gabriel Ste-Marie: Lorsque vous aurez obtenu le libellé de l'amendement du Parti libéral, pourrez-vous nous dire si vous le jugez recevable ou si vous trouvez qu'il s'éloigne trop de la motion originale?

Le président: Pouvez-vous répéter la dernière partie de votre intervention?

Gabriel Ste-Marie: Lorsque nous aurons le libellé de l'amendement proposé par le Parti libéral, pourrez-vous nous dire si, à titre de président, vous le jugez recevable étant donné qu'il change substantiellement la motion telle qu'elle est déjà amendée?

Le président: Jusqu'à présent, on ne m'a jamais demandé de rendre un tel jugement. Est-ce ce que vous me demandez de faire?

• (1200)

Gabriel Ste-Marie: Je ne le dis pas, je laisserai ça à d'autres collègues.

Le président: Jusqu'à maintenant, il est recevable.

[Traduction]

Chers collègues, pour être bien clair, j'ai sur ma liste Mme Dancho au sujet de la motion, suivie de M. Bardeesy, Mme O'Rourke, M. Falk et M. Guglielmin.

Je vais suspendre la séance brièvement pour permettre que le libellé soit...

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Pouvez-vous ajouter mon nom sur la liste?

Le président: Je vois que vous avez levé la main, vous aussi, monsieur Ste-Marie. Merci.

[Traduction]

D'accord, je vais suspendre brièvement la séance, chers collègues.

• (1200)

(Pause)

• (1210)

Le président: Chers collègues, nous reprenons le débat.

Tout le monde devrait avoir reçu une copie papier.

[Français]

Monsieur Ste-Marie, malheureusement, il est difficile de vous envoyer une copie papier puisque vous êtes dans votre circonscription, mais vous avez accès à une copie électronique.

Madame Borrelli, c'est la même chose pour vous.

[Traduction]

Chers collègues, la parole était à Mme Dancho.

La parole est à vous.

Raquel Dancho: Merci, monsieur le président. Je vous remercie de cette occasion. C'est la première fois que les conservateurs ont l'occasion de s'exprimer sur l'amendement libéral de mercredi dernier, et j'ai un certain nombre de préoccupations.

Commençons par le positif. Ce que j'apprécie, c'est qu'ils ont inclus l'acier, l'aluminium et le bois d'œuvre. Comme vous le savez, les conservateurs tentent d'obtenir des débats à la Chambre des communes sur ces questions. Nous avons réussi à obtenir un débat exploratoire sur le bois d'œuvre. Nous aimerions un débat d'adoption à ce sujet, ce qui, comme vous le savez, est plus formel. Cela implique un vote et une prise de position des partis.

Nous avons tenté d'obtenir un débat d'urgence sur l'acier et l'aluminium le 4 juin dernier, et sur l'automobile le 20 octobre dernier. Ces deux demandes ont été refusées, malheureusement, par le Président de la Chambre. Nous croyons vraiment que ces industries nécessitent un débat approfondi à la Chambre des communes et que les députés de toutes ces régions devraient pouvoir se prononcer sur les impacts de la guerre commerciale, sur sa nature critique et sur la nécessité de conclure de bonnes ententes au nom des Canadiens.

Vous aurez constaté, monsieur le président, d'après la forme originale de notre motion, que si elle avait été adoptée, elle aurait été renvoyée à la Chambre et aurait probablement déclenché un débat d'adoption, un débat formel où des positions doivent être prises et un vote doit avoir lieu. Trois heures de débat auraient été consacrées à cette question.

Bien que nous soyons reconnaissants de l'ajout de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre, nous avons demandé et nous demanderions des débats sur ces sujets, et nous soutiendrions toute motion présentée par les libéraux ou par nous-mêmes pour déclencher de tels débats. Cependant, comme l'amendement libéral modifie fondamentalement l'objet de notre motion, qui était d'avoir un débat d'adoption à la Chambre, nous estimons, en tant que conservateurs, qu'il est tout à fait irrecevable.

Je vous demande de rendre une décision à ce sujet, monsieur le président.

• (1215)

Le président: Merci, madame Dancho. J'ai entendu votre demande. Donnez-moi juste un instant pour consulter la greffière.

Selon moi, le fait de supprimer le rapport à la Chambre ne change pas fondamentalement l'esprit de la motion. Ma décision est qu'il est recevable.

Raquel Dancho: Monsieur le président, je prends acte de votre décision. Toutefois, avec tout le respect que je vous dois, je dois formellement contester votre décision à ce sujet. Merci.

Le président: Chers collègues, pour ceux d'entre vous qui ne sont pas familiers avec ce processus particulier, il s'agit d'une motion dilatoire. En d'autres termes, il n'y a pas de débat; nous passons immédiatement au vote.

La question est de savoir si la décision du président est maintenue ou non. Pour plus de clarté, un vote affirmatif signifie que vous soutenez la décision de la présidence, et un vote négatif signifie que vous votez pour infirmer la décision de la présidence. C'est simplement pour que vous le sachiez.

Comme il s'agit d'une procédure formelle, je vais demander à la greffière de procéder à l'appel nominal.

(La décision de la présidence est rejetée par 5 voix contre 4.)

Le président: Chers collègues, c'est la démocratie en action. La décision du président a été infirmée. Par conséquent, le débat sur l'amendement tel que présenté ne se poursuivra pas.

Madame Dancho, vous avez la parole.

Raquel Dancho: Merci, monsieur le président.

Pour clarifier la suite des choses, nous reprenons le débat sur la motion telle qu'amendée par le Bloc. Est-ce exact? Je veux simplement savoir où nous en sommes.

Le président: Attendez encore un instant, madame Dancho.

Raquel Dancho: Merci.

Le président: Oui, c'est exact. Nous reprenons maintenant le débat sur la motion telle qu'elle a été modifiée par l'amendement du Bloc la semaine dernière.

Karim Bardeesy: Monsieur le président, je m'excuse. Je ne sais pas s'il s'agit d'un rappel au Règlement, mais pourrions-nous obtenir une copie de cette motion?

Le président: Cette motion a été distribuée, monsieur Bardeesy. Tout le monde devrait l'avoir depuis la semaine dernière. Je suis heureux de donner aux membres l'occasion de l'examiner, si nécessaire.

Je vous accorde une minute.

• (1215) _____ (Pause) _____

• (1215)

Le président: Chers collègues, je pense que tout le monde l'a.

Madame Dancho, est-ce que c'était tout? D'accord.

Monsieur Bardeesy, êtes-vous satisfait?

Karim Bardeesy: Oui.

Le président: J'ai vu une main levée du côté de Mme O'Rourke.

Est-ce un rappel au Règlement?

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Non. Je veux simplement être inscrite sur la liste des intervenants.

Le président: Avez-vous levé la main, monsieur Falk?

Ted Falk: Je l'ai levée juste après le rejet de l'amendement, donc une nouvelle liste d'intervenants...

• (1220)

Le président: C'est exact. Cette liste de parole est maintenant caduque puisque nous ne sommes plus sur ce point. Nous débattons maintenant de la motion telle qu'amendée la semaine dernière.

J'ai sur ma liste Mme O'Rourke, M. Bardeesy et M. Bains.

Ted Falk: J'étais juste avant. Dès que nous avons convenu que l'amendement n'était plus en place et que nous allions discuter de la motion amendée par le Bloc, j'ai levé la main et vous l'avez reconnu.

Le président: D'accord, monsieur Falk. Il y a deux choses ici. Premièrement, j'avais cru comprendre que vous aviez levé la main pour vous exprimer sur l'amendement tel qu'il avait été présenté. Nous ne pouvons pas ajouter de noms à la liste des intervenants alors que nous ne sommes pas sur un débat particulier.

Votre main était levée en relation avec l'amendement, d'après ce que j'ai compris. Même si vous vouliez lever la main en relation avec la motion principale...

Ted Falk: C'était pour la précédente.

Le président: C'est exact. Cependant, nous n'y étions pas, donc nous n'avions pas la possibilité de créer une liste d'intervenants à ce moment-là.

Ted Falk: C'est bien ainsi.

Le président: Je peux ajouter votre nom à celle-ci.

Ted Falk: Non.

Le président: D'accord.

J'ai sur ma liste Mme O'Rourke, M. Bardeesy et M. Bains. Il s'agit maintenant d'une discussion, chers collègues, sur la motion présentée initialement par Mme Dancho et modifiée par le Bloc, comme convenu lors de la dernière réunion.

Sommes-nous tous d'accord? Très bien.

Madame O'Rourke, vous avez la parole.

Dominique O'Rourke: Pour parler de l'amendement, monsieur le président, je pense que les secteurs, bien que liés, sont assez distincts, parce que vous avez...

Ted Falk: J'invoque le Règlement.

Nous ne parlons plus de l'amendement. Nous parlons de la motion amendée.

Le président: C'est exact, monsieur Falk. Quel est le rappel au Règlement?

Ted Falk: Madame O'Rourke dit qu'elle parle de l'amendement, mais elle devrait parler de la motion.

Un député: Elle y arrive.

Le président: Madame O'Rourke, je soupçonne que lorsque vous avez dit « amendement », vous vouliez dire la motion telle qu'amendée, et non l'amendement de M. Noormohamed.

Dominique O'Rourke: Je demande une précision, monsieur le président. J'ai dû m'absenter à la fin de la réunion la semaine dernière pour assister à la commémoration du 6 décembre, un événement multipartite, et j'étais heureuse que M. Noormohamed soit présent.

D'après ce que j'ai compris, nous parlons de l'amendement du Bloc en ce moment.

Le président: Non.

Chers collègues, permettez-moi de faire une mise au point. Je vais vous faire une brève chronologie de ce qui s'est passé.

Lors de la dernière réunion, Mme Dancho a présenté une motion sur le secteur de l'automobile. Pendant que nous en débattions, M. Ste-Marie a présenté un amendement. Cet amendement a été adopté, de sorte que la motion est maintenant débattue telle que modifiée. Ensuite, M. Noormohamed a présenté un amendement. J'ai jugé que cet amendement était recevable. Mme Dancho a contesté la décision de la présidence. La décision de la présidence a été infirmée. Par conséquent, faites comme si l'amendement de M. Noormohamed n'avait jamais existé. Il est irrecevable en vertu du vote qui a infirmé la décision de la présidence. Nous revenons maintenant au débat sur la motion, mais rappelez-vous que la motion a été amendée une fois avec l'ajout du Bloc.

Est-ce que tout est clair, chers collègues? Est-ce que cela vous semble logique? D'accord.

Madame O'Rourke, vous avez la parole concernant la motion telle qu'amendée par le Bloc.

Dominique O'Rourke: Je remercie le Comité de son indulgence le temps que je me mette à jour.

Le président: Je comprends qu'il peut être difficile de s'y retrouver.

Dominique O'Rourke: Vous savez tous que c'est une question qui me tient à cœur. Je préside le caucus libéral de l'automobile. Plus de 16 500 emplois dans ma circonscription de Guelph sont liés au secteur de la fabrication, et au moins 12 000 d'entre eux le sont directement, c'est donc d'une importance cruciale.

La raison pour laquelle j'ai appuyé la décision du président sur l'amendement initial est que ce dont la Chambre est saisie actuellement...

Raquel Dancho: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Dominique O'Rourke: Je m'exprime sur la motion.

Le président: Madame O'Rourke, je dois traiter les rappels au Règlement au fur et à mesure qu'ils se présentent; je vous demande donc de patienter un instant.

Allez-y, madame Dancho.

Raquel Dancho: Reprenez-moi si je me trompe, monsieur le président, mais il n'y a pas de débat sur la contestation. Mme O'Rourke tente de débattre de ce vote, mais elle ne peut pas le faire. Le vote a eu lieu. Elle ne peut pas non plus s'exprimer sur l'amendement qui n'existe plus. Je crois que c'est exact.

Le président: Je pense que nous en sommes à 30 secondes d'intervention de Mme O'Rourke et que nous avons déjà eu trois rappels au Règlement. Madame O'Rourke, je vais vous permettre de poursuivre. Je présume que vous en venez à la motion telle qu'amendée. Nous devons respecter la pertinence par rapport à celle-ci.

Chers collègues, la pertinence, dans ce cas-ci, est définie de façon assez large, selon moi.

Madame O'Rourke, je vais vous permettre de continuer.

• (1225)

Dominique O'Rourke: Je vous en remercie. Si on m'avait accordé 30 secondes de plus, j'aurais certainement conclu mon propos, à savoir qu'avant la pause des Fêtes, la Chambre des communes est actuellement saisie de la loi d'exécution du budget. Celle-ci mettrait en œuvre un certain nombre de mesures qui seront bénéfiques pour le secteur de l'automobile. Le temps de la Chambre est précieux, et il existe également une motion qui permettra la tenue de cette conversation.

Afin d'utiliser judicieusement le temps de la Chambre pour aider le secteur de l'automobile et ses travailleurs, nous avons besoin de temps à la Chambre pour plusieurs choses, notamment la passation immédiate en charges des investissements dans la fabrication. La superdéduction à la productivité sera extrêmement utile pour le secteur de l'automobile et la fabrication en général. Elle permettra aux entreprises de déduire le coût total des investissements admissibles dès la première année, améliorant ainsi leur flux de trésorerie et leur compétitivité, particulièrement par rapport aux règles fiscales américaines. Ces dispositions seront pleinement en vigueur jusqu'en 2030, avec une élimination progressive par la suite.

S'il est si crucial d'adopter cet article, c'est qu'il permettra aux entreprises de prendre leurs décisions d'investissement dans la productivité pour l'année à venir, ce qui était justement l'objet de l'étude que nous venons de terminer. C'est vraiment essentiel pour leur compétitivité continue et ce sera bon pour le secteur de l'automobile.

D'autres mesures budgétaires seront très utiles pour le secteur de l'automobile, notamment les améliorations apportées au programme de recherche scientifique et de développement expérimental, que nous appelons les subventions de RS&DE. Nous voulons simplifier l'administration de la recherche scientifique et du développement expérimental, réduire la bureaucratie et améliorer l'accès pour les innovateurs. C'est ce qui figure dans le budget de 2025. C'est ce dont nous devrions parler et ce que nous devrions adopter le plus rapidement possible.

Au sein de ce comité, nous parlons de productivité, mais nous tentons maintenant de ralentir la mise en œuvre de ces mesures importantes qui soutiendront la productivité de nos constructeurs automobiles.

Guelph compte un certain nombre d'opérateurs de machines à commande numérique et de fabricants de pièces automobiles. Ils alimentent le secteur de l'automobile au sens large. Il est important de faire passer le plafond des dépenses pour les incitatifs fiscaux à la recherche scientifique et au développement expérimental de 4,5 millions de dollars à 6 millions de dollars et d'encourager la recherche et le développement dans les technologies automobiles et la fabrication de pointe. Le secteur de l'automobile est, bien sûr, d'une importance cruciale, et des mesures sont sur la table pour le soutenir. Des mesures sont prises. Il y a aussi un débat d'adoption, auquel nous viendrons.

L'autre volet qui est directement lié au secteur de l'automobile et qu'il est essentiel d'adopter avant les Fêtes concerne le Fonds de réponse stratégique et l'atténuation des tarifs. Un montant de 5 milliards de dollars sur six ans est prévu par l'entremise du Fonds de réponse stratégique pour aider les fabricants à réagir aux tarifs, à adopter de nouvelles technologies et à moderniser les chaînes de production. C'est une question urgente pour un certain nombre de petites et moyennes entreprises dans ma circonscription.

Les agences de développement régional disposent de plus de 1 milliard de dollars sur trois ans, par l'entremise de l'Initiative régionale de réponse tarifaire, pour l'automatisation, le nouvel équipement et l'expansion de la production. FedDev travaille directement avec ces entreprises pour les aider à s'orienter, possiblement vers d'autres secteurs, mais c'est aussi très important pour le secteur de l'automobile.

Les crédits d'impôt pour la fabrication de technologies propres, prévus dans le budget de 2025, doivent également être mis en œuvre le plus tôt possible. Ils aideront les fabricants qui investissent dans les technologies propres et la production de pointe à accéder à des crédits fédéraux pour couvrir une partie importante des dépenses en capital pour l'équipement et les solutions admissibles. Ces incitatifs visent à réduire l'impact environnemental tout en améliorant l'efficacité de la construction automobile. Cela aide concrètement le Canada. Cela aide le Canada à atteindre son objectif de fabrication économique, à protéger et à soutenir les secteurs touchés par les tarifs, tout en respectant ses engagements environnementaux; il est donc important d'utiliser le temps de la Chambre pour adopter ces mesures.

La stratégie de compétitivité climatique, également prévue dans ce budget, en fait partie. Comment utilisons-nous notre énergie et nos ressources? Nous avons entendu plusieurs témoins nous dire que les écoles polytechniques et les universités veulent collaborer avec nos fabricants de pointe, y compris les constructeurs automobiles et les fabricants de pièces automobiles. Donnons-leur les outils nécessaires dès maintenant pour y parvenir.

● (1230)

Il y a d'autres mesures propres au secteur de l'automobile. Plus tôt en 2025, le gouvernement a annoncé un investissement de 2 milliards de dollars pour renforcer la fabrication automobile et soutenir les travailleurs canadiens, en mettant l'accent sur la création d'emplois et le perfectionnement des compétences. Le gouvernement a également pris des mesures pour protéger la production automobile canadienne en rajustant les contingents de remise des droits de douane à l'importation pour les fabricants d'automobiles qui ne respectaient pas leurs engagements en matière de production intérieure.

Le Comité a tenu trois séances au cours desquelles la ministre de l'Industrie est venue nous parler des mesures visant à défendre nos constructeurs automobiles et tous les emplois du secteur automobile. Donc, on en parle, mais ce qui est plus important encore, mais surtout, compte tenu du débat sur la productivité, des mesures peuvent être prises et nous devons utiliser le temps dont nous disposons à la Chambre pour le faire.

Ce qui est encourageant à l'heure actuelle dans le secteur de l'automobile, c'est que NextStar, à Windsor, recrute pour son usine de batteries, c'est-à-dire pour la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques et des batteries. Le budget de 2025 prévoit également des investissements dans ce domaine. Notre objectif est de soutenir ces industries afin qu'elles puissent continuer à embaucher, à fidéliser et à augmenter leur main-d'œuvre et à stimuler leur innovation.

Monsieur le président, je parle tout le temps du secteur automobile dans mon milieu, de même qu'au sein du caucus de l'automobile et de ce comité. Je pense que mes collègues ne sont pas certains que je sais parler d'autres choses, mais c'est tellement important en ce moment. Nous avons besoin d'une approche « Équipe Canada » à cet égard. Nous devons faire preuve de prudence dans nos déclarations à la Chambre, de crainte d'attirer davantage de colère, de contre-tarifs et de négativité dans le débat. J'aimerais voir une approche « Équipe Canada » pour instaurer ces mesures de soutien en utilisant le temps à la Chambre pour soutenir directement l'industrie et les travailleurs.

L'autre élément du budget, monsieur le président, c'est le renforcement de l'assurance-emploi. Il faut anticiper ces mesures et les inclure dans le budget afin que, lorsque des problèmes surviennent, il soit possible de partager le travail. Ainsi, nous pourrions améliorer les mesures de soutien à nos travailleurs et raccourcir les délais d'obtention des prestations. Cependant, nous devons adopter la loi d'exécution du budget. Il en va des mesures de soutien à nos travailleurs. Il en va de même pour la formation et le recyclage de travailleurs susceptibles d'être déplacés, pas forcément dans le secteur de l'automobile, mais dans d'autres secteurs.

Nous savons que l'opposition a déjà voté contre toutes ces mesures visant à soutenir le secteur de l'automobile, et je trouve cela regrettable. Je serais heureuse de débattre de cette question, monsieur le président. Cependant, je pense que notre priorité doit être

de faire avancer les mesures de soutien à l'industrie. D'innombrables témoins sont venus nous exposer leurs besoins pour être productifs. Devinez quoi? Cela repose sur l'amortissement accéléré, sur des travailleurs plus qualifiés, sur des crédits d'impôt pour la recherche et le développement plus généreux, dont les processus sont plus rapides. Cependant, nous devons adopter le budget pour que cela devienne réalité. C'est tout l'intérêt de l'étude sur la productivité.

En parlant de productivité — je vais simplement la retrouver; je suis désolée, monsieur le président —, le comité du commerce international a adopté une motion et je crois qu'elle se lit comme suit: « Que le Comité fasse rapport à la Chambre qu'il condamne les tarifs américains injustifiés. » Nous sommes tous d'accord là-dessus. Les tarifs sont tout à fait injustifiés. Ils nuisent à notre économie.

Quoi qu'il en soit, nos secteurs tiennent le coup, Dieu merci, parce que nos travailleurs sont les meilleurs au monde. Nous avons entendu Linda Hasenfratz au Comité. Elle a déclaré publiquement aux nouvelles que nous avons la meilleure main-d'œuvre au monde et qu'elle maintient ses activités ici.

Donc, nous pouvons nous entendre pour condamner les tarifs américains injustifiés. Je pense que nous devons aussi faire preuve de prudence et ne pas provoquer d'autres actions.

Revenons à la motion sur le commerce international:

Que le Comité fasse rapport à la Chambre pour condamner les tarifs américains injustifiés imposés aux industries de l'acier et de l'aluminium, ainsi qu'aux industries du bois d'œuvre résineux et qu'il demande au gouvernement de respecter la promesse qu'il a faite pendant la campagne électorale de « négocier une victoire » et qu'il précise que tous les partis souhaitent voir le gouvernement réussir à obtenir un bon accord pour le Canada et ses travailleurs...

Je suis également tout à fait d'accord.

... ainsi que la mise en oeuvre de programmes d'aide pour les secteurs touchés.

● (1235)

Il y aura déjà une discussion à la Chambre des communes sur tous ces secteurs. Il y aura déjà une condamnation des droits de douane américains injustifiés. Nous sommes déjà d'accord pour dire que nous voulons négocier une victoire. Ces négociations sont en cours et elles pourraient être compromises si nous ne faisons pas attention à nos propos.

Je pense que nous devons appuyer nos fabricants d'automobiles et nos travailleurs de l'automobile. En fait, ce qui est intéressant dans cette motion, c'est qu'elle dit « ainsi que la mise en oeuvre de programmes d'aide pour les secteurs touchés ». C'est prévu dans le budget.

Bien sûr, nous voulons le faire, mais devinez quoi? Le temps est compté à la Chambre pour approuver le budget, pour approuver la mise en oeuvre de programmes d'aide dans les secteurs touchés, et ce serait une meilleure utilisation de notre temps.

[Français]

Le temps est tout simplement une ressource très précieuse. Dans le contexte d'une étude sur la productivité, il est important de se montrer responsable quant à l'utilisation de ce temps et l'utilisation des ressources de la Chambre des communes.

Les Canadiens attendent l'adoption de ce projet de loi, afin que nous appuyions les travailleurs et les entreprises et appliquions la réduction de l'impôt de 1 %. Le budget renferme mille et une mesures qui seront très utiles pour les Canadiens et les Canadiennes.

Nous avons déjà déposé une motion à la Chambre au sujet des défis auxquels nous faisons face. Ça me fera plaisir de défendre à longueur de journée le secteur automobile du Canada, ses travailleurs, l'innovation et toute la chaîne d'approvisionnement, et de le faire dans le contexte du débat transmis à la Chambre par le Comité permanent du commerce international. En effet, il n'est pas nécessaire de le faire deux fois. Il faudra le faire avec prudence en faisant attention aux propos que nous tiendrons dans le cadre de ce débat. Notre responsabilité sera d'appuyer les travailleurs et les industries, et de finalement adopter le projet de loi afin que nous puissions mettre en place les mesures du budget de 2025.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, madame O'Rourke.

Monsieur Bardeesy, vous avez la parole.

[Français]

Karim Bardeesy: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je tiens à remercier ma collègue, Mme O'Rourke, de son intervention, que j'appuie. Je tiens également à dire que je vais parler de cette motion et de certaines considérations à son sujet qui, selon moi, s'inscrivent dans l'esprit du travail déjà accompli par le Comité.

Je vais diviser mes remarques en plusieurs parties. Tout d'abord, je vais parler des réalisations du Comité, car je pense qu'il est important de les souligner, de les mettre en évidence et de les mettre un peu en lumière. Ma collègue, Mme O'Rourke, a commencé à le faire.

Je tiens à exprimer ma gratitude aux membres des caucuses conservateur et bloquiste qui ont présenté cette demande pour l'étude d'urgence que nous avons effectuée. Je cite leur lettre: « Cette demande fait suite à l'annonce par Stellantis du transfert de la production du Jeep Compass de son usine de Brampton vers l'Illinois, mettant ainsi en péril 3 000 emplois canadiens. » De notre côté, nous avons estimé que cette question méritait un examen plus approfondi.

Nous avons consacré trois séances à cette étude, au cours desquelles nous avons eu l'occasion d'entendre divers intervenants importants. Nous avons entendu l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada et l'Association des fabricants de pièces d'automobile. Nous avons entendu des concessionnaires automobiles. Nous avons entendu directement le témoignage de Stellantis. Nous avons aussi entendu Unifor et la ministre Joly.

Cela date de peu, mais rappelons-nous le contexte de ces séances. Elles découlaient de l'annonce de Stellantis, mais elles s'inscrivaient également dans le contexte de l'annonce de GM au sujet de l'avenir de l'usine d'Ingersoll et du produit prévu, le véhicule BrightDrop qui devait y être fabriqué.

Elles s'inscrivaient également dans le contexte des négociations commerciales en cours et des préoccupations soulevées par l'opposition au sujet d'un accord qui n'avait pas été conclu. Au cours du débat, y compris ici même, nous avons affirmé que nous ne voulions pas conclure n'importe quel accord. Nous estimions qu'il était important de conclure un accord qui soit dans l'intérêt du Canada. En fait, notre gouvernement a reçu l'appui de Mme Payne au Comité, qui a dit qu'aucun accord vaut mieux qu'un mauvais accord.

C'est en partie en partie le contexte il y a un peu plus d'un mois.

Si les gens se souviennent de ce qui s'est passé au Comité, il y a eu des moments assez importants. Nous avons entendu certains témoignages. Nous avons entendu des représentants d'Industrie Canada parler des investissements précis qui ont été faits. Nous savons que l'opposition a posé des questions au sujet de ces investissements.

Que s'est-il passé au Comité? Je dois ajouter à ce contexte la lettre adressée par la ministre Joly à Antonio Filosa, président-directeur général de Stellantis, datée du 15 octobre. Je pense que l'action du Comité s'inscrivait également dans le contexte d'une action gouvernementale très claire. Sa lettre commence ainsi:

Je vous écris suite aux appels téléphoniques que j'ai eus hier avec le gouvernement du Canada et Stellantis pour vous faire part de ma profonde inquiétude concernant les projets d'investissement de Stellantis au Canada et pour exiger que l'entreprise respecte ses obligations découlant des milliards de dollars d'aide financière qui vous ont été accordés au fil des décennies.

Bien que le contexte tarifaire actuel aux États-Unis crée des défis complexes, Stellantis a pris des engagements importants envers le Canada et sa main-d'œuvre. Les Canadiens s'attendent à ce que Stellantis respecte et honore ces engagements. Tout manquement à cet égard est inacceptable. Si Stellantis choisit de ne pas respecter ses obligations, nous agirons dans l'intérêt de tous les Canadiens et tiendrons l'entreprise pleinement responsable, et nous exercerons toutes les options, y compris juridiques.

Je m'arrêterai là pour le moment afin de vous dire que je présenterai dans quelques instants certains résultats des travaux du Comité. En attendant, permettez-moi de poursuivre la citation de la lettre de la ministre Joly datée du 15 octobre. Elle a écrit:

Au fil des décennies, Stellantis et le gouvernement du Canada ont établi un partenariat solide et durable. Nous avons aidé l'entreprise en 2009 à se sortir de la faillite, et nous attendons maintenant de vous que vous aidiez les Canadiens.

Nous avons travaillé avec diligence pour assurer la viabilité à long terme des activités canadiennes de Stellantis, qui a produit des millions de véhicules à Brampton et à Windsor. Votre nouvelle coentreprise avec LG Energy Solutions représente un investissement important dans l'avenir de l'électrification. Notre collaboration a permis de consolider vos investissements au Canada, un marché où vous continuez de vendre plus de 150 000 véhicules par an, et de créer d'importantes retombées économiques pour les travailleurs et les collectivités.

Je fais une pause dans la lecture de la lettre pour souligner que l'usine dont parle la ministre Joly est relativement nouvelle. Je sais que des députés de ce côté-ci l'ont visitée. Je sais que cette usine intéresse sans doute particulièrement Mme Borrelli, qui siège à ce comité.

● (1240)

Je vais continuer de citer la lettre.

[Français]

Je vais maintenant parler en français. La lettre de la ministre à l'entreprise Stellantis a été rédigée dans les deux langues officielles et celle-ci a été rendue publique.

Dans sa lettre, elle dit ceci:

La décision commerciale de transférer la production du Jeep Compass est inacceptable. Elle compromet l'avenir de Brampton et de sa main-d'œuvre syndiquée. Il est essentiel que vous identifiiez rapidement de nouvelles missions pour Brampton, afin de garantir que l'usine reste au cœur de votre empreinte industrielle et que les contrats avec les fournisseurs canadiens soient honorés.

Il est impératif que vous prolongiez le programme de transition des travailleurs convenu avec Unifor jusqu'en 2027 au moins. Stellantis a convenu avec le gouvernement du Canada et la province de l'Ontario de maintenir l'intégralité de son empreinte canadienne, y compris Brampton, en échange d'un soutien financier substantiel. Tout manquement à cet engagement sera considéré comme une violation de nos accords. En particulier, les engagements juridiquement contraignants pris par Stellantis en acceptant le soutien du Fonds stratégique pour l'innovation et de l'accord de contribution spéciale avec NextStar Energy doivent être respectés.

Nous sommes prêts à nous asseoir à la table des négociations avec vous, tous les niveaux de gouvernement et les dirigeants syndicaux, afin d'assurer un avenir positif à nos travailleurs et à tous ceux qui font partie de la chaîne d'approvisionnement en pièces et autres accessoires.

Nous apprécions notre partenariat stratégique et estimons que le respect de ces engagements est essentiel pour démontrer l'engagement continu de Stellantis envers le Canada. Nous attendons avec impatience un plan visant à assurer le succès à long terme de Stellantis, de l'Ontario et de tout le Canada.

• (1245)

[Traduction]

C'était le contexte des délibérations du Comité. Nous avons eu la chance que cette lettre soit rendue publique lorsque nous avons entendu le témoignage de représentants de Stellantis et de son président canadien de l'époque, qui ont comparu virtuellement devant le Comité.

Je sais que le harsard prend parfois un peu de temps à rattraper son retard, donc je ne sais pas si nous avons accès au compte rendu de cette séance, mais je me souviens que les membres du Comité étaient assez unanimes dans la préoccupation dont ils ont fait part à Stellantis au sujet de son choix, un choix qui, comme nous l'avons appris par la suite, a été fait sans qu'aucun acteur gouvernemental en soit informé. Nous avons exprimé notre profonde préoccupation quant au caractère inacceptable de cette décision, faisant écho à ce que l'aministre Joly avait dit dans sa lettre. C'était avant la comparaison de la ministre Joly devant le Comité, bien sûr.

Je crois que le travail du Comité pour aider à tenir Stellantis responsable de ses engagements a eu un effet. Il a eu pour effet d'accroître la pression publique et de créer le contexte propice à la comparaison de l'aministre Joly devant le Comité, comparaison qui, si nous nous souvenons bien, l'a amenée à annoncer publiquement qu'elle lançait le processus de médiation de 30 jours prévu par les accords.

Soit dit en passant, en ce qui concerne ces accords, que ma collègue, Mme O'Rourke, a qualifiés de... Le Fonds de réponse stratégique, qui est l'évolution du Fonds stratégique pour l'innovation, fait partie du budget du gouvernement. La motion portant approbation de la politique budgétaire a été adoptée et nous avons maintenant le projet de loi d'exécution du budget, dont la Chambre est saisie et auquel nous voulons que la Chambre accorde toute son attention. Cela fait partie du cadre législatif que la Chambre étudie et dont il est question dans cette lettre. Autrement dit, ce Fonds de réponse stratégique, anciennement le Fonds stratégique pour l'innovation, comprend des fonds qui ancrent l'engagement non seulement de Stellantis, mais aussi de plusieurs constructeurs automobiles dans le Sud de l'Ontario.

La ministre a annoncé au Comité qu'elle lancerait ce processus. Nous avons également accueilli Lana Payne, d'Unifor, qui appuyait fermement les mesures que le gouvernement prenait à l'époque. Je

pense que cela a eu pour effet d'accroître la pression sur l'entreprise, et nous savons que ce processus se poursuit.

C'est le travail de notre Comité, mais d'autres comités participent à ce travail et ont fait un travail semblable, tant sur le plan du thème, de l'esprit que du contenu, à la motion dont nous sommes saisis.

Mme O'Rourke a parlé plus tôt des travaux du comité du commerce international. Un autre comité, le Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires, où j'ai siégé comme suppléant la semaine dernière, souhaitait entendre Stellantis sur la production de documents liés à des éléments qui sont largement évoqués ou mentionnés dans cette motion.

Des problèmes techniques regrettables sont survenus, d'après ce que nous avons compris. Aucun membre du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires n'était très satisfait de Stellantis lorsque nous avons appris que des représentants de la société devaient comparaître, mais qu'ils ne l'ont pas fait, mais je crois comprendre que ces problèmes ont apparemment été résolus et que le comité entendra Stellantis dans un avenir proche, avant la fin de la session d'automne. D'autres comités participent également à ces travaux.

Le Parlement a également participé à ces travaux dans les domaines où il est, je pense, le plus pertinent que le Parlement s'investisse. Par exemple, nous avons fait des recherches pour déterminer si cette question nécessitait une session parlementaire extraordinaire ou une séance extraordinaire pour avoir préséance sur les affaires du gouvernement. Est-ce parce que nous ne nous sommes pas occupés de cette question à la Chambre des communes, au Parlement?

Je réfère seulement à la Chambre des communes. Nous n'avons pas fait de recherche sur le Sénat. Cependant, nous savons que le Parlement s'est beaucoup penché sur les droits de douane injustifiés imposés par les États-Unis au secteur canadien de l'automobile et qu'en fait, les demandes du caucus conservateur, pour citer encore une fois la motion, enjoignant « au gouvernement de respecter la promesse qu'il a faite pendant la campagne électorale de "négocier une victoire" pour les travailleurs dont les moyens de subsistance dépendent d'un accord favorable au Canada », ont été longuement débattues au cours des derniers mois au Parlement.

En fait, d'après nos estimations, le secteur de l'automobile a été mentionné 445 fois dans les débats depuis la reprise des travaux parlementaires à la fin du mois de mai. Il y a eu 67 allusions ou questions relatives au secteur automobile pendant la période de questions. J'ai répondu à certaines d'entre elles. En fait, je vois ma collègue, Mme Acan, qui m'a posé une question en ma qualité de secrétaire parlementaire au sujet d'Oakville.

Il y a eu huit mentions dans les débats d'ajournement. Il y a eu une déclaration de la part d'un membre du Comité et aussi, je crois, une déclaration de Mme Acan ou de Mme O'Rourke. Je suis sûr qu'il y en aura d'autres, car c'est un dossier très important. Je le rappelle, il y a eu 67 mentions à la période des questions, et j'ai répondu à plusieurs de ces questions.

Voilà le contexte parlementaire actuel.

Nous avons examiné la couverture médiatique des dernières semaines et des derniers mois, mais je pense qu'à ce stade, il est important d'adopter une perspective plus historique sur cette question. J'ai la chance d'avoir dans ma circonscription l'un des plus grands historiens du secteur de l'automobile au Canada, Dimitry Anastakis. Il a écrit plusieurs livres sur le sujet. Il vient de remporter le Business Book Award pour son ouvrage sur la Bricklin qui, bien qu'il n'en soit pas question dans cette motion, est un chapitre fascinant de l'histoire canadienne que je recommande à tous, car il raconte en partie l'histoire d'une province qui a suivi sa propre voie en matière de politique industrielle et qui, malheureusement, n'a pas réussi.

Le travail de M. Anastakis — il est historien de l'économie à l'École de gestion Rotman de l'Université de Toronto — retrace sur plusieurs livres l'histoire, la profondeur et la durée de la participation du Canada dans ce secteur, ainsi que son intégration à l'élaboration des politiques gouvernementales. Un livre s'intitule *Autonomous State*, et je vais vous citer sa quatrième de couverture:

Autonomous State est la première étude approfondie sur l'industrie automobile canadienne depuis 1970, et elle apporte une contribution majeure à notre compréhension de l'histoire automobile et industrielle du Canada. Fruit d'une recherche approfondie et bien écrit, cet ouvrage intéressera les lecteurs qui s'intéressent à l'industrie automobile canadienne, à l'industrie canadienne en général et aux politiques publiques canadiennes.

C'est une citation de Charles K. Hyde, professeur émérite d'histoire à l'Université Wayne State, qui, comme vous le savez probablement, se trouve dans la région de Detroit. Cela montre bien les liens qui existent entre Detroit et le sud de l'Ontario, le Michigan et le sud de l'Ontario, ainsi que nos secteurs de l'automobile.

• (1250)

Avec son sous-titre, l'ouvrage s'intitule *Autonomous State: The Struggle for a Canadian Car Industry from OPEC to Free Trade*. Je pense que cela illustre bien certains thèmes de cette motion. Je vais citer certains passages de la conclusion de ce livre, car je pense qu'il est très important de replacer cette motion dans son contexte aux fins de notre discussion.

Le président: Monsieur Bardeesy, je suis désolé de vous interrompre.

Chers collègues, je ne peux m'empêcher de penser qu'il serait peut-être utile d'avoir des discussions entre les partis pour voir si nous pouvons en arriver à une entente.

Nous approchons également de l'heure. Je vous rappelle que nous disposons aujourd'hui de ressources supplémentaires, ce qui nous amène à 14 heures. Habituellement, à ce stade de la séance, nous suspendons brièvement les travaux pour permettre aux participants d'aller aux toilettes, de prendre des nouvelles de leur personnel ou de manger un morceau.

Je vais faire preuve de considération à ce moment-ci et suspendre la séance.

• (1250)

(Pause)

• (1305)

Le président: Chers collègues, nous reprenons nos travaux là où nous en étions.

M. Bardeesy avait la parole.

Je dois d'abord présenter mes excuses à l'un de nos collègues. M. Guglielmin m'informe que, depuis cinq mois, je prononce mal son nom.

Monsieur Guglielmin, merci beaucoup de m'avoir appris à prononcer votre nom et de m'avoir fait découvrir que nos familles ont des racines italiennes communes. Avant de reprendre le débat, je tenais à préciser la prononciation correcte. Vous me l'avez signalée, et j'accepte toute responsabilité future si je me trompe. Merci, monsieur.

Monsieur Bardeesy, vous avez la parole.

Karim Bardeesy: Merci, monsieur le président.

Avant la pause, je vous ai fait part de quelques renseignements au sujet de ce livre. Il est de Dimitry Anastakis, un habitant de ma circonscription et un historien du secteur de l'automobile à l'Université de Toronto. Si nous pouvions consacrer plus de trois séances à notre étude spéciale, je pense que nous serions très heureux d'entendre ce qu'il a à dire en raison de ses liens à l'histoire et de ses connaissances sur ce dossier.

L'histoire est importante. Dans le Sud de l'Ontario, l'empreinte du secteur de l'automobile est évidente. Si vous roulez le long de l'autoroute Queen Elizabeth Way en direction de Halton ou vers l'est dans la région de Durham sur la 401, les usines sont là. Certaines municipalités du Sud de l'Ontario ont des identités très liées à ces usines et à ces entreprises, qui sont des fabricants de pièces ou des fournisseurs de pièces importants, y compris dans les circonscriptions de Mmes O'Rourke, Borrelli et Acan.

Cependant, l'empreinte de l'industrie est en quelque sorte cachée. Si vous allez dans des régions plus urbaines ou dans d'autres régions du Canada où ces usines ne vous sautent pas aux yeux, vous n'aurez peut-être pas une aussi bonne idée de leur impact économique. Les revenus d'exportation et les répercussions de nos achats de ces véhicules ne sont peut-être pas aussi évidents.

Je pense que chacun d'entre nous a probablement entendu des gens dans nos collectivités demander pourquoi nous devrions soutenir le secteur de l'automobile. Des questions se posent, et je pense que c'est notre travail à tous, au sein du Comité, d'y réagir un peu. Nous devons rappeler que son histoire au Canada remonte à plus de 100 ans et qu'il a joué un rôle important dans les liens entre le Canada et les États-Unis, dans les bons comme dans les mauvais moments. Il a contribué à l'accumulation de capital, en particulier dans le Sud de l'Ontario et, dans une certaine mesure, au Québec.

Nous assistons également à l'élargissement de cette accumulation de capital à mesure que ce secteur se diversifie et devient plus branché sur la technologie de l'information, en particulier avec l'électrification. Nous constatons non seulement que ce secteur est concentré dans le Sud de l'Ontario, mais qu'il a une empreinte partout au Canada. Cela va des intrants et du travail d'assemblage à des choses comme les logiciels, l'infrastructure de recharge et les intrants des matériaux eux-mêmes, où nous avons un avantage comparatif dans de nombreux aspects de la chaîne d'approvisionnement.

Nous disposons d'un capital accumulé, et l'un des arguments solides en faveur d'un soutien continu est l'accumulation de capital combinée à l'expertise dont nous disposons parmi les travailleurs canadiens, syndiqués ou non, dans ce secteur. Ce sont là les véritables avantages que nous avons acquis grâce à des milliards de dollars d'investissements privés et publics.

Des programmes collégiaux et universitaires ainsi que des sections locales syndicales entières se consacrent à ce travail. Il y a aussi une réelle fierté d'appartenance. Dans son témoignage, M. Volpe nous a parlé de ses achats de la gamme Charger de Dodge. Notre première voiture familiale était une Chevrolet Impala 2000.

• (1310)

Ted Falk: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Falk, la parole est à vous pour un rappel au Règlement.

Ted Falk: M. Bardeesy a dit que M. Volpe avait parlé de ses achats de la gamme Charger de Dodge. C'était en fait la Dodge Challenger. Il a notamment acheté la Demon 170.

Le président: Il est toujours utile de bien présenter les faits au Comité.

Ted Falk: Il serait très important pour M. Volpe d'être correctement cité.

Le président: C'est tout à fait juste, monsieur Falk. Votre intervention constitue une pause rafraîchissante par rapport à certains témoignages que nous recevons, alors je ne vous en tiens pas du tout rigueur. Je vous remercie de votre intervention.

Monsieur Bardeesy, c'est à vous de décider si vous voulez corriger le compte rendu ou non.

Karim Bardeesy: En effet. Je ne me contenterai pas de corriger le compte rendu; je me reportera au hansard.

Je vais vérifier auprès de M. Volpe. Je l'ai croisé ce matin, c'est pourquoi je pensais à lui. Je pense qu'il fait du bon travail au nom de ses membres à Ottawa et auprès d'eux. Je vais m'assurer de ne pas me tromper.

Je vous remercie de m'avoir corrigé, car j'étais tellement enthousiaste à l'idée de raconter l'histoire de notre Impala familiale qui était dotée d'une banquette avant pouvant accueillir trois personnes. C'est une caractéristique des véhicules aujourd'hui disparue. Je sais que cela manque à ma famille, même si notre famille compte quatre personnes. On a toujours besoin d'une sixième place au milieu de la banquette, d'une manière ou d'une autre. C'est l'une des petites choses que nous regrettons à mesure que ce secteur évolue.

Je vais revenir à l'historique de ce dossier. J'aimerais vous expliquer un peu pourquoi il est si important. Je ne ferai pas de commentaire éditorial précis à ce sujet pour l'instant, mais cela viendra. C'est tiré du livre de M. Anastakis intitulé *Autonomous State*. Je pense que cela nous aide à comprendre pourquoi notre comité se concentre autant sur cette question.

Voici la conclusion de son livre:

Il y a un demi-siècle, une idée très simple sur le secteur de l'automobile canadien a commencé à s'imposer dans l'imaginaire politique et public. L'importance de l'industrie automobile pour l'économie et la politique canadiennes pouvait se résumer à une équation simple, un ratio facile à retenir qui n'a que légèrement varié au cours des décennies suivantes. Qu'elle soit exacte ou non, l'idée qu'un secteur industriel aussi vaste et complexe puisse se résumer à une simple formule la rendait très attrayante. Elle a donné aux politiciens et aux décideurs politiques un argument massue pratique pour faire comprendre l'importance de l'industrie, et surtout, pour justifier peut-être leurs actions dans le domaine de l'automobile. Ce n'est pas que le ratio était faux, car il était vrai, essentiellement; à l'époque, comme aujourd'hui, la production automobile reste sans conteste le secteur économique le plus important et le plus marquant en Amérique du Nord.

Ce livre est un peu dépassé, mais je pense que bon nombre de ces faits s'appliquent toujours. Il date de 2013.

Je poursuis:

Tout a commencé de manière assez anodine. Dans un reportage télévisé de la CBC en 1960 sur les problèmes de l'industrie, le journaliste Norman DePoe a affirmé qu'« une entreprise sur sept » au Canada était liée à l'automobile. Quelques années plus tard, un jeune étudiant en économie de l'Université de Windsor a analysé les entrées et sorties de l'emploi en Ontario et est arrivé à la conclusion surprenante qu'un emploi sur six dans la province était lié d'une manière ou d'une autre à l'automobile. Cet étudiant, Dennis DesRosiers, a été embauché par le gouvernement provincial à titre d'analyste automobile au début des années 1970, et son chiffre a été utilisé dans un énoncé budgétaire de 1974.

Je pense que les conseils de M. DesRosiers ont été utiles à de nombreux gouvernements de diverses allégeances politiques au cours des décennies qui ont suivi.

Je reviens à M. Anastakis:

Au milieu des années 1970, « un sur six » était devenu un mantra répété presque aussi souvent que « juste part ». Le trésorier de l'Ontario, Darcy McKeough, a déclaré à l'Assemblée législative en 1976 que l'industrie automobile soutenait « directement ou indirectement un emploi sur six dans cette province ». Dans un article paru en 1976 dans la revue *Canadian Business*, le journaliste Mark Witten a écrit que « l'industrie automobile est le plus important employeur de l'Ontario. Directement ou indirectement, il représente un emploi sur six dans la province. » En 1978, le chef du NPD de l'Ontario, Michael Cassidy, a également cité ce chiffre, mis bien en évidence dans le rapport du gouvernement de l'Ontario qui décrivait la part du Canada de l'industrie automobile nord-américaine dans une perspective ontarienne. De même, un article paru en 1979 dans *Saturday Night* indiquait que l'industrie automobile était directement ou indirectement responsable d'un emploi sur six en Ontario et que c'était la seule industrie indispensable.

Permettez-moi de souligner une fois encore l'importance historique de ce secteur et le fait que, dès le début ou très tôt, et certainement dans l'esprit de cet ouvrage qui couvre la période allant des années 1970 aux années 2000, ses liens avec l'emploi ont été essentiels. Ces emplois ont été créés au fil des décennies, et la chaîne d'approvisionnement, avec son ensemble de capacités professionnelles et de formation, s'est construite au fil des décennies.

Je reviens à M. Anastakis:

En 1985, le premier ministre de l'Ontario, David Peterson, disait à des journalistes qu'une personne sur cinq en Ontario travaillait d'une façon ou d'une autre pour l'industrie automobile. Lors des élections provinciales de 1987 en Ontario et au beau milieu du débat sur le libre-échange, un des candidats de M. Peterson à Windsor a fait passer des annonces radiophoniques déclarant qu'un emploi sur six en Ontario dépendait de l'industrie automobile. Ce chiffre a persisté, même après des décennies de changement...

Je vais m'arrêter là et sauter un peu plus loin:

• (1315)

L'utilisation de longue date du ratio d'un sur six est importante parce qu'elle reflète, de façon très représentative, l'argument central et sous-jacent de cet ouvrage. Le nombre même d'emplois et l'importance relative de l'industrie automobile au sein de l'économie canadienne sont devenus le paradigme qui explique les mesures prises par l'État canadien dans ce secteur. Plus que tout autre « fait », le niveau d'emploi dans le secteur de l'automobile, lui-même une conséquence du niveau de production et d'investissement dans le secteur canadien et de la santé de la balance commerciale et du Pacte de l'automobile, a poussé les politiciens, les décideurs et les travailleurs à mettre en oeuvre une foule de politiques et de mesures créatives et dynamiques pour faire en sorte que le Canada et ses travailleurs reçoivent ce qui était considéré comme leur juste part des richesses du secteur. Un sur six était et demeure le corollaire du mantra de la juste part.

Je vais interrompre la citation un instant et essayer de mettre en lumière l'esprit de la motion, qui condamne les droits de douane américains injustifiés sur le secteur canadien de l'automobile et, avec l'ajout de l'amendement de M. Ste-Marie, sur les véhicules lourds.

La motion vise principalement les gens ordinaires, c'est-à-dire ceux qui gagnent leur vie et ceux qui ont un emploi leur permettant de payer leurs factures et de prendre soin de leur famille. Le secteur s'inscrivait non seulement dans une chaîne d'approvisionnement locale, mais aussi dans un marché international. Les gens étaient fiers de fabriquer et, souvent, de posséder ces mêmes véhicules. C'est dans ce contexte que ces droits de douane américains injustifiés font si mal. C'est le contexte d'une structure de l'emploi et d'un ensemble d'investissements transfrontaliers.

Je trouve frappant que M. Kingston, qui a témoigné tout à l'heure, représente l'Association canadienne des constructeurs de véhicules. Ce sont des fabricants d'automobiles américains, mais c'est la fierté de posséder ces véhicules, c'est la fierté de fabriquer ces véhicules et c'est l'étendue et la longueur de l'empreinte de ces entreprises qu'ils considèrent comme canadiennes.

Je reviens à M. Anastakis:

Cependant, les Canadiens ne cherchaient pas seulement une juste part, ils cherchaient encore plus que cela. Dans les années 1980, les usines automobiles canadiennes produisaient près de deux millions de voitures par an, alors que les Canadiens n'en achetaient que les trois quarts. Autrement dit, les Canadiens bénéficiaient d'une part de la production automobile bien supérieure à celle qu'ils « méritaient ». Plus que tout autre chose, ce rapport disproportionné entre la production et les ventes démontre le succès des décideurs politiques canadiens qui ont poussé à l'extrême le mantra de la juste part, d'autant plus que le marché et l'industrie canadiens étaient intégrés à ceux du plus grand marché et du plus grand pays producteur d'automobiles au monde, les États-Unis. En effet, l'interconnexion de l'industrie automobile nord-américaine était à la fois la plus grande force du Canada et sa plus grande menace à cette époque.

Je vais m'arrêter ici. Cela montre à quel point l'histoire fait écho à notre époque actuelle. Il est clair que notre interconnexion est à la fois notre plus grande force et notre plus grande menace en ce moment précis.

Je reviens à M. Anastakis:

L'intégration a donné aux Canadiens une certaine marge de manœuvre qui n'était pas possible dans un marché uniquement national. Que ce soit au moyen d'encouragements à l'investissement, d'adaptations réglementaires ou de ruptures syndicales, l'intégration a offert aux Canadiens des occasions qui n'auraient normalement pas existé dans une industrie nationale ou non continentalisée. Par ailleurs, ce qui était au départ des menaces liées à l'intégration continentale de l'industrie canadienne, comme la crise chez Chrysler ou la question des investissements japonais, est devenu, avec le temps, des atouts.

Encore une fois, le contexte est la présence, l'empreinte, du secteur qui est si bien décrite dans les premières parties de cette motion concernant la négociation d'une victoire pour appuyer « les travailleurs dont les moyens de subsistance dépendent d'un accord favorable au Canada ». Il ne s'agit pas seulement de l'empreinte que nous avons eue au fil des décennies, mais de la nouvelle empreinte que nous avons été en mesure d'accumuler. Je ne fais peut-être que mettre en perspective le travail de M. Anastakis.

Je reviens à M. Anastakis:

Tout cela reposait sur l'intégration introduite par le Pacte de l'automobile. L'accord a légitimé les revendications des Canadiens pour une juste part de l'industrie et a créé pour le Canada des possibilités d'élaborer des politiques qui n'existaient pas dans d'autres secteurs du commerce ou de la diplomatie. L'obtention de cette juste part a donné lieu à des politiques publiques et à des manœuvres politiques ingénieuses et parfois audacieuses, comme la mesure incitative Ford, le Yokohama Squeeze de Lumley...

Ce sont des éléments dont il a été question plus tôt dans le livre.

... ou les décrets de remise des droits, qui visaient tous à accroître la part de l'industrie détenue par les Canadiens. À court terme, ces mesures ont sans aucun doute permis d'attirer des investissements ou de la production vers le secteur canadien, et à long terme, elles ont établi le Canada comme une force légitime en

Amérique du Nord et dans le monde dans le domaine de la production automobile, même si la plupart des politiques elles-mêmes ont fini par être démantelées.

Je vais m'arrêter ici un instant.

• (1320)

J'ai parlé, et nous y avons tous fait référence, de l'unanimité relative que nous avons peut-être au sein du Comité, et certainement des différents gouvernements de différentes allégeances, pour le soutien au secteur, soutien qui a été, je pense, temporairement remis en question lors de la crise financière immédiate, lorsqu'il semblait que le gouvernement fédéral de l'époque ne serait pas aussi présent pour le secteur que nécessaire. Cependant, les esprits les plus sensés ont prévalu, et un engagement tripartite très habile entre les gouvernements fédéral, provincial et américain a permis de sauver de nombreuses usines au Canada.

M. Anastakis y fait allusion, et je cite encore une fois son ouvrage:

Il a également été utile que les Canadiens puissent compter sur une bureaucratie soudée à Ottawa, une volonté de coopérer avec les provinces dans la plupart des cas et une détermination sans faille lorsqu'il s'agissait de négocier avec d'autres États, des entreprises, des associations et surtout les États-Unis. Négocier avec une puissance hégémonique est une tâche intimidante, mais les politiciens et les décideurs politiques canadiens se sont montrés extrêmement compétents à cet égard. Dans bien des cas, du Pacte de l'automobile aux efforts avortés visant à interdire les encouragements et aux négociations de libre-échange, les diplomates et les fonctionnaires canadiens ont fait preuve de préparation, d'audace et d'une volonté de se tenir dangereusement près de l'éléphant agité et grognon qu'étaient les États-Unis.

Ce sont ses paroles, pas les miennes.

Nous revenons à M. Anastakis:

Les Canadiens ont dû se mobiliser d'une manière que les États-Unis n'ont pas eu à faire, étant donné l'importance des enjeux pour les premiers. Et dans la plupart des cas, les Canadiens se sont révélés être des négociateurs efficaces.

Il poursuit en disant:

Les différences entre les structures gouvernementales ont également joué un rôle dans l'issue des négociations sur le commerce automobile, généralement en faveur du Canada. Le régime parlementaire, avec son exécutif et son législatif fusionnés, le niveau élevé de coopération entre ses principales agences et la proximité entre les hauts fonctionnaires et les élus, a rendu l'élaboration de stratégies et leur mise en œuvre tactique beaucoup moins difficiles qu'à Washington. Dans la capitale américaine, la séparation des pouvoirs, les batailles de compétence et la nature tentaculaire de la gigantesque bureaucratie américaine ont ralenti les réactions américaines et entravé les négociations musclées. De plus, le Canada restait en bas de la liste des priorités de Washington, une position qui a sans doute aidé les Canadiens à certains moments, mais qui les a également gênés à d'autres.

Je vais vous expliquer à quel point je pense que cet élément historique est important dans le contexte actuel. Au fil des années et des décennies, et au-delà des clivages politiques, nous avons dû acquiescer au sein du gouvernement la capacité de travailler dans l'intérêt supérieur du secteur canadien. Même lorsqu'il y a des débats animés, même si ces 445 interventions à la Chambre ne sont pas toujours favorables à un parti ou à un gouvernement en particulier, nous avons, dans l'ensemble, un alignement politique à l'heure actuelle et depuis des décennies sur les mesures à prendre pour soutenir le secteur.

Cela existe dans le contexte parlementaire. Cela existe entre les parlementaires. On peut même le constater, je pense, au sein de l'ancien comité parlementaire sur le commerce entre le Canada et les États-Unis, qui était multipartite et disposait de nombreux moyens pour communiquer avec l'administration américaine de l'époque afin de veiller à ce que les intérêts du Canada soient pris en compte lors de la renégociation de l'ALENA à l'époque.

Je pense que cette citation montre également les avantages que nous tirons du fait que nous ne sommes peut-être pas autant dans le collimateur des Américains en ce qui concerne ce secteur précis que les Américains le sont dans celui du Canada. Nous savons que nous sommes confrontés à certaines conséquences de l'attention portée par la nouvelle administration à ce secteur et de certaines déclarations très précises qu'elle a faites.

En fait, M. Anastakis a lui aussi abordé cette question dans son histoire. Revenons à son livre:

Mais, au bout du compte, les décideurs politiques américains ont jugé que la marge de manœuvre considérable dont bénéficiaient les Canadiens dans le commerce automobile, surtout en vertu du Pacte de l'automobile, était tout simplement excessive. L'accord lui-même avait toujours été considéré comme un problème insoluble par certains éléments du gouvernement américain, et au milieu des années 1980, ses plus fervents défenseurs américains, les constructeurs automobiles eux-mêmes, ont réalisé que les efforts canadiens en matière de politique automobile profitaient en fait aux producteurs étrangers, à leur détriment. Lorsqu'il en a été question lors des négociations de l'ALE, les trois grands constructeurs automobiles n'ont vu aucune raison de continuer à défendre le Pacte de l'automobile, si ce n'est pour en conserver une version édulcorée. En effet, le succès du Pacte pour les Canadiens explique en partie sa disparition et l'émergence subséquente de l'Accord de libre-échange. Au moment où l'idée du libre-échange était en cours de négociation, l'industrie était au sommet de sa forme. La plupart des promesses d'investissement que les trois grands constructeurs automobiles canadiens avaient faites à Herb Gray...

C'est un ancien député de Windsor et ministre du gouvernement Trudeau.

... en 1981 étaient en passe d'être tenues. AMC s'était engagée à investir 8 millions de dollars pour convertir son usine de Brampton de la production de Jeep à celle de voitures, et en 1984, elle a enfin annoncé la construction d'une nouvelle usine d'une valeur de près de 800 millions de dollars à Brampton pour construire de nouvelles voitures. Comme promis, l'usine Ford de St Thomas a été convertie à un coût de 73 millions de dollars afin de produire des véhicules à traction avant EXP et LN7, Oakville a ajouté une deuxième équipe pour produire uniquement des voitures, et l'usine Essex Aluminum, d'une valeur de 40 millions de dollars, a ouvert ses portes, sans parler du succès fulgurant de l'usine Essex Engine. GM Canada a dépensé 3 milliards de dollars pour moderniser ses installations à Windsor, Oshawa et St Catharines. Au milieu de la décennie, les Japonais ont également pris de l'ampleur, Honda doublant la taille de son usine, Toyota agrandissant ses installations et l'usine Suzuki de GM complétant les implantations « étrangères » opérant au Canada avec près d'un milliard de dollars de nouveaux investissements.

● (1325)

Ces investissements étaient en dollars de l'époque, leur valeur actuelle a donc augmenté. Ce paragraphe est un rappel très important que le changement, les conflits et les intentions, y compris avec nos principaux partenaires commerciaux, peuvent déboucher sur des résultats très positifs. Ce paragraphe résume très bien une nouvelle série d'investissements qui ont eu lieu à un moment où le Canada était confronté à de réels défis et changements. Dans une certaine mesure, une certaine désindustrialisation s'est produite, comme dans de nombreuses économies occidentales, mais regardez tous les investissements mentionnés dans ce paragraphe. Ils sont soit toujours en vigueur, soit à l'ordre du jour du Comité aujourd'hui.

Je vais poursuivre avec M. Anastakis:

Les plus grandes craintes de l'industrie canadienne — qu'elle soit laissée pour compte alors que les trois grands constructeurs automobiles se réorganisaient pour la prochaine génération de véhicules et que les producteurs étrangers n'implantent pas d'usines au Canada — avaient été évitées. L'État avait joué un rôle indispensable dans cette réussite. En 1981, le président du groupe de travail sur l'automobile du gouvernement fédéral, Campbell Stuart, a énuméré avec triomphe les différentes formes d'aide gouvernementale à l'industrie automobile » à son ministre, Herb Gray. La longue liste comprenait des garanties de prêt [de 200 millions de dollars] pour Chrysler, une subvention de 10 millions de dollars du gouvernement de l'Ontario à Chrysler pour un centre de recherche et développement, la subvention fédérale-provinciale de 68 millions de dollars pour l'usine Ford Essex Engine, la « flexibilité » prévue par le Pacte de l'automobile

et deux programmes de remise de droits de douane (le décret général et le décret élargi) qui avaient fourni « un encouragement majeur aux constructeurs automobiles étrangers à s'approvisionner en pièces au Canada », ce qui avait permis de réaliser des exportations de plus de 88 millions de dollars dans le cadre de ces programmes en 1980. Au milieu de la décennie, les décideurs politiques canadiens pouvaient ajouter à cette liste les restrictions volontaires à l'exportation, les ralentissements dans les ports et la production supplémentaire basée sur les décrets de remise de droits, qui avaient tous contribué à convaincre les Japonais de venir au Canada. C'était un bilan impressionnant, qui reflétait un interventionnisme étatique dynamique et une volonté de repousser les limites de la politique publique. Dans un discours prononcé en 1984, Bob White a parfaitement résumé l'attitude de l'État canadien à l'égard de l'industrie: « L'importance de cette industrie, a-t-il déclaré à ses confrères syndicalistes, signifiait que nous ne pouvions pas simplement laisser sa survie aux diktats du marché. »

C'est une citation très importante de Bob White. Cela ne fait pas partie de l'histoire, mais comme nous le savons, il a contribué à la création des TCA, qui sont devenus l'un des syndicats cofondateurs d'Unifor. Il s'agissait d'une négociation clé dans le secteur de l'automobile dans les années 1980, qui fait d'ailleurs l'objet d'un documentaire fascinant de l'Office national du film, *La dernière offre*. Je le recommande à tous les députés qui veulent approfondir leurs connaissances du secteur de l'automobile. Bob White a piloté la sortie des travailleurs canadiens de l'automobile des TUA vers les TCA. Cette citation est vraiment importante: « L'importance de cette industrie signifiait que nous ne pouvions pas simplement laisser sa survie aux diktats du marché. »

Je pense que, dans cette partie de l'histoire, nous voyons les résultats de l'élaboration des politiques et des mesures prises par des gouvernements de différentes allégeances politiques, ce qui souligne vraiment l'importance, comme la motion le mentionne, des « travailleurs dont les moyens de subsistance dépendent d'un accord favorable au Canada » et le caractère effectivement injustifié de ces droits de douane.

Je pense que plusieurs d'entre nous en avons fait l'expérience, dans notre travail dans nos propres circonscriptions, en empruntant les routes 401, 403 et QEW, comme je l'ai mentionné. Je vais revenir à M. Anastakis au sujet du sentiment de connexion:

En regardant de près une carte politique de l'Amérique du Nord, on est frappé par la façon dont le Sud de l'Ontario s'avance de manière proéminente dans le cœur automobile du Midwest américain d'un côté et dans l'un de ses plus grands marchés régionaux, le Nord-Est, de l'autre... En bref, il est toutefois important de noter que le Sud de l'Ontario est devenu le cœur de l'industrie automobile canadienne grâce à sa situation géographique favorable, à proximité du commerce florissant des voitures de luxe du Midwest (avec son homologue du Sud de l'Ontario), juste de l'autre côté du fleuve, à Détroit. Le risque, tel que l'ont démontré les premiers entrepreneurs comme Gordon M. McGregor de Ford Canada, a joué un rôle, tout comme, bien sûr, les politiques protectionnistes de John A. Macdonald, qui ont donné naissance à l'industrie canadienne des usines filiales.

● (1330)

Il écrit ensuite:

Premièrement, le succès de l'industrie et la capacité qu'ont eue les décideurs canadiens d'utiliser une vaste gamme d'approches sont en partie attribuables à la concentration du secteur dans la grande grappe de production automobile qui s'étendait vers le nord-est à partir de Windsor. La théorie des grappes a joué un rôle de premier plan pour expliquer le succès de certaines industries régionales au Canada et ailleurs, et le secteur canadien de l'automobile a fait l'objet d'un certain nombre de ces évaluations.

Je vais m'interrompre un instant pour souligner qu'il y a un lien important avec notre étude sur la productivité, qui porte sur les endroits où il peut y avoir des concentrations d'industries qui seront suivies d'autres investissements et de créations d'emploi. M. Meier nous en a parlé tout à l'heure.

Je reviens à M. Anastakis:

La concentration de l'assemblage automobile et de la production de pièces détachées dans le sud-ouest de l'Ontario a incité les décideurs politiques, tant à Ottawa qu'à Queen's Park, à créer une politique industrielle cohérente pour la région, et certainement à rappeler aux élus l'importance du pouvoir politique que représentait cette région très peuplée. Pourtant, l'influence de la grappe ontarienne ne signifiait pas que d'autres régions étaient abandonnées lorsqu'il s'agissait de soutenir le développement industriel automobile. Les efforts du gouvernement fédéral pour étendre le secteur de l'automobile à l'extérieur de l'Ontario, souvent au nom du développement régional, se sont multipliés dans les années 1970 et 1980. Lorsque Honda a annoncé en 1985 que son usine canadienne serait située dans le sud de l'Ontario, le député néo-démocrate de la Colombie-Britannique, Ian Waddell, s'est plaint en disant « bien que nous accueillions favorablement l'usine Honda [...] pour les travailleurs ontariens, le ministre doit comprendre que les Canadiens de l'Ouest aimeraient eux aussi avoir leur part ». L'argument de Waddell s'inspirait en partie de la logique selon laquelle Toyota avait déjà une usine de roues en Colombie-Britannique. De plus, la Colombie-Britannique n'était pas loin de la Californie, le plus grand marché automobile au monde, où la coentreprise GM-Toyota NUMMI avait été annoncée récemment. En réponse à ces demandes, le ministre des technologies de l'information et des communications, Ed Lumley, a répondu que la nature de cette industrie, puisqu'elle était axée sur un modèle juste-à-temps, exigeait « que les fournisseurs se trouvent dans un rayon de 75 milles d'une installation d'assemblage ». Quoi qu'il en soit, M. Lumley a soutenu que le gouvernement fédéral avait fourni « près de la moitié de l'aide financière nécessaire pour faire installer cette usine Toyota » en Colombie-Britannique, alors qu'il n'avait pas versé d'argent directement à l'usine ontarienne de Honda.

Je conclurai cette citation en rappelant les effets et les avantages de ce secteur. Oui, il s'agit de leurs travailleurs et de la chaîne d'approvisionnement, mais il y a aussi d'autres investissements et avantages en aval qui, je pense, sont évoqués dans ce paragraphe. Citons notamment l'ouverture de routes commerciales, plus généralement par le passage entre Detroit et Windsor, par Buffalo et par les multiples passages dans le sud-ouest et dans la région du Niagara. Il s'agit d'un patrimoine considérable parce que nous avons des échanges commerciaux très importants dans un secteur clé. Le commerce dans ce secteur clé et les camions qui empruntent l'autoroute 401, l'autoroute 403, le Queen Elizabeth Way, l'autoroute 420 et d'autres autoroutes majeures créent une demande pour des infrastructures de transport et de connectivité qui profitent non seulement au secteur automobile, mais aussi à toute une série d'autres secteurs de production de biens.

S'agissant de la concentration géographique de ce secteur dans le sud de l'Ontario — et je pense que tous les membres du Comité s'en réjouissent —, nous mettons l'accent sur ses répercussions dans cette région et nous sommes conscients que, même si cette concentration ne profite pas autant à nos circonscriptions qu'aux autres, elle a des effets en aval qui vont au-delà des économies de ces agglomérations dans un rayon de 75 milles.

Voilà un aperçu de ce que M. Anastakis écrit au sujet de la concentration.

Ailleurs dans son livre, je pense qu'il expose l'idée générale de la façon suivante. Je cite encore une fois M. Anastakis :

L'industrie automobile est le secteur industriel le plus important, le plus complexe, le plus concurrentiel et le plus difficile d'Amérique du Nord. Il y a énormément d'informations sur l'automobile et son industrie, et le flux est intarissable ; un siècle de quotidiens, d'hebdomadaires, de magazines et des tonnes de données brutes provenant des gouvernements et des groupes de consommateurs, sans parler des passionnés de l'automobile, des historiens amateurs de l'automobile, et les cabinets professionnels dont la raison d'être est d'analyser l'industrie. Il y a des pans entiers du gouvernement qui travaillent sur le secteur de l'automobile, et la taille et la portée des entreprises en cause ajoutent une dimension que l'on ne retrouve pas dans la plupart des industries. Il y a aussi le fait que, bien que l'industrie de l'automobile soit un sujet d'intérêt historique, ses principales entités — les entreprises de fabrication d'automobiles et de pièces — sont des entreprises commerciales, dont certaines ont plus d'un siècle, qui ne tiennent pas à partager leurs connaissances organisationnelles. Les gouvernements n'y sont guère enclins non plus, compte tenu de la sensibilité politique et économique du secteur automobile. En bref, il y a un brouillard de données automo-

biles, qui est compliqué par le fait que certaines de ses sources d'information les plus importantes sont inaccessibles.

● (1335)

Dans son livre, il dit :

Il est tout à fait impossible d'examiner chaque question, même pour la période ciblée et les thèmes restreints que j'ai choisis. Par nécessité, j'ai omis un certain nombre de questions, d'éléments et d'acteurs dans ce livre. On parle peu, par exemple, du commerce de détail ou du marché secondaire, sans parler de la conception, du financement, de la publicité et du marketing... Le livre ne porte pas non plus sur les automobiles elles-mêmes, ni ne traite de quelque façon que ce soit des fabricants spécialisés de camions lourds, d'autobus urbains, d'autocaravanes ou de motocyclettes. Les motoneiges, qui sont devenues très populaires et constituent un enjeu dans le commerce entre le Canada et les États-Unis à la fin des années 1960 et au début des années 1970, ne sont pas non plus traitées dans cet ouvrage.

J'aimerais parler de chacun de ces secteurs et expliquer en quoi chacun d'eux a une incidence réelle et importante sur ce débat.

Par exemple, il y a la conception, le financement, la publicité et le marketing. Nous savons que ce secteur crée un certain nombre d'emplois et qu'il est relié à plusieurs éléments. Nous avons peut-être certaines images en tête et, à nouveau, je vous recommande de regarder le film intitulé *La dernière offre* pour voir à quoi ressemblait la fabrication à l'usine GM d'Oshawa dans les années 1980. Si j'ai bien compris, la situation est très différente maintenant. À l'époque, dans les usines, les gens utilisaient des machines-outils, et il y avait surtout des hommes, pour faire le travail d'assemblage, de rembourrage et divers autres travaux.

Ce secteur a toujours été l'un des plus gros dépensiers en publicité au Canada. En fait, l'un des éléments clés de ce secteur est qu'il a aidé à soutenir l'industrie de la presse dans les années 1970, 1980 et 1990 grâce à d'importantes publicités commerciales, avec des sections entières consacrées aux automobiles. Le *Toronto Star* avait son propre chroniqueur de l'assurance automobile, qui était très dévoué.

Il y a toutes sortes de retombées dans le secteur. Inutile de rappeler aux membres du Comité que l'assurance automobile est un produit obligatoire en Ontario et, je crois, dans toutes les provinces. Si vous avez un secteur de l'automobile, cela veut dire que vous avez un secteur de la vente au détail d'automobiles, ce qui signifie que vous avez des utilisateurs d'automobiles et que vous avez les effets en aval de l'achat d'assurance automobile, de la vente au détail et, évidemment, de l'activité des mécaniciens et des ateliers de toutes sortes.

J'en profite pour rappeler à tous les membres du Comité de préparer leurs pneus d'hiver, parce qu'ils sont indispensables.

Le fait que nous pouvons avoir un avenir solide pour tous ces différents secteurs, même si les détails changent, est un indicateur de la demande constante du secteur.

M. Anastakis parle aussi de la vente au détail. Nous avons entendu tout à l'heure les représentants des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, qui sont très représentés dans le secteur manufacturier. De plus, il ne fait aucun doute que la très grande présence de Toyota et de Honda dans le sud de l'Ontario en est un élément très important.

Les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada comptent un certain nombre de membres qui ne fabriquent pas actuellement au Canada, mais qui vendent au détail, et nous savons que l'appétit des Canadiens pour les véhicules est vaste et comprend des véhicules européens, asiatiques et de diverses autres origines. Nous savons aussi que, grâce à certains des investissements dont il a été question et à l'histoire, nous commençons maintenant à attirer au Canada nos premiers constructeurs automobiles européens avec l'usine de St. Thomas et les activités qui y sont associées.

J'ai parlé de la conception, du financement, de la publicité et du marketing. C'est ce qu'on pourrait généralement considérer comme des emplois de cols blancs, des emplois qui ont un passé glorieux ici, et il y a aussi des entreprises de commercialisation. Il y a toutes sortes de moyens de communication. Il y a toutes sortes de professionnels créatifs qui travaillent dans le secteur et qui contribuent à ce travail.

M. Anastakis écrit: « Le livre ne parle pas non plus des automobiles elles-mêmes. » Nous savons que la culture automobile au Canada est très forte. Comme vous le savez, M. Volpe a parlé du véhicule qu'il conduit avec une certaine fierté. En ce qui me concerne, c'est un véhicule familial: l'Impala avec la banquette à l'avant. D'autres personnes ont d'autres véhicules qui leur plaisent vraiment. Il y a une grande histoire de l'automobile, et nous avons des collectionneurs en Ontario et partout au Canada qui sont fiers de leur travail et de l'histoire de leurs véhicules. Je crois que cela s'applique également à d'autres secteurs connexes.

Le secteur des courses automobiles, par exemple, est très présent au Canada comparativement à d'autres pays. Avec ma famille, je suis allé régulièrement au circuit de Merrittville et j'ai vu les différentes façons dont les gens gonflent leur véhicule. Je n'y suis pas encore allé pour assister à la course d'autobus scolaire, mais cela existe.

• (1340)

Nous savons que la fabrication d'autobus scolaires a une histoire unique au Canada, dont il est question dans la citation sur les fabricants spécialisés de camions lourds, d'autobus urbains, de motocyclettes et de motoneiges. La fabrication de motoneiges est très importante pour la culture du pays et c'est l'une des histoires fondatrices d'une de nos grandes entreprises, Bombardier.

De plus, à mesure que nous avons vu la fabrication spécialisée disparaître, nous en avons subi les contrecoups. Je pense que la motion, y compris l'amendement de M. Ste-Marie, est dans l'esprit des véhicules lourds et en particulier de ce qui arrive à Paccar. Nous savons que ces différents éléments du secteur sont très importants.

Cette motion, qui demande au gouvernement de respecter la promesse qu'il a faite pendant la campagne électorale et de condamner les droits de douane injustifiés imposés par les États-Unis à ce secteur, s'inscrit dans un esprit où l'automobile est vraiment liée à l'expérience vécue par les Canadiens tous les jours.

M. Anastakis ajoute: « Certains acteurs sont traités uniquement sous des angles particuliers. Par exemple, les points de vue des consommateurs sont pris en compte lorsqu'ils ont une incidence sur la politique, les politiques et la rentabilité du secteur. » Fin de citation.

Je pense que nous avons déjà eu un débat assez vigoureux au sein de ce comité sur l'attrait des véhicules à faibles émissions et le désir des Canadiens d'en acheter. Il semble y avoir des tendances du

marché mondial en faveur d'une plus grande électrification, et il y a peut-être des tendances du marché mondial, malgré les choix de M. Volpe, qui vont légèrement à l'encontre de certaines modes relatives aux voitures musclées.

Nous savons que les opinions des consommateurs sont le résultat de la politique — dont il est question dans cette citation — non seulement au Canada, mais aussi aux États-Unis. Nous savons que les normes californiennes sur les émissions des véhicules ont une influence réelle sur la façon dont le capital est déployé au Canada et que le décrochage — ou le décrochage apparent — du reste des États-Unis, et donc du Canada, qui semble résulter des normes d'émissions de la Californie, va avoir une incidence sur les préférences des consommateurs.

M. Anastakis poursuit en disant: « Il est largement question du syndicat des travailleurs de l'automobile, mais moins des travailleurs eux-mêmes — c'est inévitable pour des raisons de temps et d'espace. » Je pense que tous les membres du Comité et de la Chambre des communes abordent probablement les 445 interventions dont j'ai parlé essentiellement au nom des travailleurs. J'ai le plaisir de rencontrer des travailleurs dans ma circonscription, comme nous tous, je crois.

Il y a quelques semaines, j'ai eu le plaisir de rencontrer les représentants de Mitacs, qui joue un rôle important pour créer des liens entre les entreprises, la recherche universitaire et l'apprentissage. L'un des lauréats du prix Mitacs était en fait quelqu'un qui travaillait à l'amélioration et à l'innovation dans le secteur de l'automobile, ce qui a profité aux entreprises du Sud de l'Ontario. Cette personne ne se considérait pas nécessairement comme un travailleur du secteur de l'automobile, et pourtant elle est issue de la recherche et est à l'origine d'une innovation qui profite maintenant au secteur.

Je veux simplement souligner à quel point le retrait des travailleurs canadiens du secteur de l'automobile du TUA dans les années 1980 a été important pour susciter la confiance et inspirer tout un mouvement syndical au Canada, un mouvement qui disait que les travailleurs syndiqués canadiens pouvaient se représenter eux-mêmes avec fierté et former leur propre syndicat. Bien sûr, il n'y a de ma part ni commentaires ni manque de respect à l'égard des nombreux syndiqués canadiens qui font partie d'une grande centrale internationale. Nous avons un certain nombre de ces syndicats, et certains œuvrent dans le secteur.

Je pense qu'un autre élément important de notre histoire de souveraineté, c'est que nous avons obtenu ce qui est maintenant Unifor à la suite d'une négociation assez importante menée par le Canada avec les travailleurs du secteur automobile américain. M. Anastakis poursuit:

Même quelques fabricants importants ne jouent qu'un rôle mineur dans le livre. Étant donné que l'accent est mis sur les trois grands, qui contrôlaient plus de 90 % de l'industrie jusqu'aux années 1980, des entreprises comme l'American Motors Corporation, l'AMC et International Harvester, bien qu'elles soient de véritables constructeurs dans le cadre du pacte automobile, ne sont pas examinées en détail.

Comme nous le savons, AMC a ensuite fait partie des trois grands et a conservé sa marque Jeep. Il poursuit: « Hyundai ne l'est pas non plus, même si cette entreprise a connu beaucoup de succès en tant qu'importateur au Canada dans les années 1980 et a par la suite ouvert une usine de fabrication au Québec en 1989. »

• (1345)

Nous savons que Hyundai est un sujet intéressant. Il s'agit d'une entreprise en pleine croissance et de nombreuses administrations souhaitent attirer ses investissements. Nous savons que la ministre Joly a récemment rendu visite à ses représentants. Nous savons qu'il s'agit d'un fabricant automobile très novateur qui a beaucoup de potentiel et qui vend évidemment beaucoup de véhicules ici au Canada en ce moment. Pour ce qui est de l'électrification, je crois que la Kona est un véhicule Hyundai et qu'il s'agit d'un modèle hybride rechargeable très populaire.

Je reviens à M. Anastakis:

En fin de compte, ce livre ne décrit pas une sorte d'âge d'or de l'étatisme ou de l'utopie interventionniste, mais il éclaire une période d'élaboration active et créative de politiques dans un secteur économique continental et mondial hautement concurrentiel. En effet, il est sans aucun doute vrai que l'État canadien, ainsi que les provinces, a joué un rôle central et positif dans la création et le maintien de politiques industrielles dans le secteur automobile qui ont duré deux décennies, des politiques qui ont apporté une grande prospérité au Canada, et particulièrement à l'Ontario. Même si l'industrie automobile était concentrée en Ontario, le succès du secteur s'est fait sentir à l'extérieur de cette région, et cette prospérité a été partagée par tous les Canadiens au moyen des recettes fiscales, de la péréquation et des possibilités d'emploi. Ces politiques industrielles ont également aidé à maintenir une grappe d'innovation qui a offert de nouvelles possibilités sous la forme de l'industrie émergente des pièces détachées, appartenant à des intérêts canadiens, qui a généré ses propres occasions entrepreneuriales, mais aussi en matière de recherche et développement et de retombées. Au début des années 2000, l'Ontario produisait plus de véhicules que tout autre territoire en Amérique du Nord, y compris le Michigan, et l'industrie automobile demeure aujourd'hui son principal moteur économique et le plus important secteur d'exportation canadien à valeur ajoutée.

Je le répète, ce sont les propos de M. Anastakis de 2013.

Je pense qu'il est important de souligner la prospérité partagée et générale qui découle du secteur, une prospérité dont nous voyons les échos avec le virage vers l'électrification. Je sais que l'électrification est une préoccupation de certains membres du Comité. Nous avons eu des motions et des déclarations à la Chambre et au Comité qui ont semblé laisser entendre, du moins pour les députés de ce côté-ci, que l'électrification n'est pas quelque chose de souhaitable ou que nous devrions tout simplement laisser cela aux autres sans reconnaître les avantages réels qu'elle peut apporter non seulement pour aider à atteindre nos objectifs climatiques, mais aussi en répondant aux goûts des consommateurs en faisant appel aux capacités existantes et à l'infrastructure que nous sommes en train de créer pour la prochaine génération d'investissements dans le secteur automobile, ce qui en fait vraiment le prochain secteur d'exportation à haut potentiel.

En fait, les observations de M. Anastakis que j'ai lues dans le compte rendu montrent que l'élaboration de politiques souples, inventives et agressives a toujours été une caractéristique du secteur canadien de l'automobile et qu'il y a eu pas mal de coopérations bipartites ou fédérale-provinciale. Je pense que tous les députés de la Chambre souhaiteraient que cela soit davantage le cas dans d'autres domaines où il y a peut-être plus de désaccords.

Le virage vers l'électrification, dont ma collègue Mme O'Rourke a parlé lors de réunions précédentes, je crois, est mieux réparti et se traduit par une prospérité partagée grâce à la chaîne d'approvisionnement et parce que les avantages qui découlent de ce travail s'étendent de façon plus générale. Nous pouvons avoir l'électrification, avec notamment des filiales électriques créées par de grandes sociétés pétrolières et gazières comme Parkland. Parkland a une filiale d'électrification qui, d'après ce que nous savons, emploie environ 250 personnes et apporte des infrastructures pour véhicules électriques dans différentes régions du Canada.

De toute évidence, l'électrification nécessite également un plus grand nombre d'intrants pour les composantes des batteries et les minéraux critiques, une chose à laquelle notre gouvernement s'est beaucoup intéressé dans le cadre de la stratégie sur les minéraux critiques. On met vraiment l'accent sur la souveraineté en matière de minéraux critiques, en concluant des ententes avec d'autres pays et faisant en sorte que, grâce à des initiatives comme notre Bureau des grands projets, les minéraux critiques peuvent effectivement être introduits dans la chaîne d'approvisionnement de fabrication automobile. Ensuite, comme le dit la motion, nous pouvons respecter la promesse faite pendant la campagne électorale de rendre hommage aux « travailleurs dont les moyens de subsistance dépendent d'un accord favorable au Canada » et condamner les tarifs américains injustifiés imposés au secteur de l'automobile.

Ce ne sont que quelques-uns des avantages de l'électrification.

• (1350)

Je pense qu'un élargissement de la prospérité partagée découle de cette décision stratégique. Le contexte et l'historique fournis par M. Anastakis nous aident vraiment à comprendre que nous devons constamment innover en matière de politiques pour continuer de bénéficier des avantages de ce secteur en rapide mutation, un secteur où il y a une forte accumulation de capitaux.

M. Anastakis, cependant, n'est pas seulement un historien. Il a aussi écrit plus récemment. J'aimerais citer un article d'opinion du *Globe and Mail* qu'il a écrit avant les élections, mais après que les États-Unis ont annoncé des tarifs en mars et en avril. Il écrit:

On dit souvent que tel ou tel moment représente un changement de paradigme dans l'histoire. Dans les années 1910, Henry Ford inaugure la deuxième révolution industrielle de la production et de la consommation de masse avec l'utilisation d'une chaîne de montage mobile, de nouvelles techniques de production, de l'intégration verticale et horizontale et des économies d'échelle. Le résultat a été le « Fordisme » et ses conséquences colossales; comme l'a dit Ford avec une certaine arrogance, « J'ai inventé l'ère moderne ».

Des années 1960 aux années 1980, la méthode de production de Toyota d'Eiji Toyoda s'est améliorée par rapport au Fordisme en utilisant des techniques de production juste-à-temps, d'auto-amélioration continue et de production allégée. Conjuguée à de nouvelles approches en matière de main-d'œuvre et aux progrès de l'informatisation, l'industrie automobile — et une grande partie de la société — a été transformée à nouveau.

Depuis les années 2000, nous sommes au cœur d'un autre tournant décisif: l'industrie 4.0, la quatrième révolution industrielle, est l'adoption de la robotique et des processus de production avancés, de la numérisation, de l'informatisation, de l'intelligence artificielle et des nouveaux matériaux et systèmes de propulsion. Mais la révolution des véhicules électriques n'est pas seulement un bond en avant technologique qui représente l'avenir du secteur automobile et de la mobilité, c'est un impératif stratégique dans le cadre de la concurrence avec la Chine, et une partie essentielle de la réponse au défi du changement climatique.

J'apprécie vraiment les commentaires de M. Anastakis dans cet article d'opinion, car là encore, il met en contexte certaines actions du gouvernement. Cela montre à quel point il est important — comme nous en convenons dans la motion — de condamner les tarifs américains injustifiés imposés au secteur pour soutenir « les travailleurs dont les moyens de subsistance dépendent d'un accord favorable au Canada », mais cela montre vraiment quelle forme pourrait prendre une prospérité partagée de façon plus large. Le Comité examinera cette question dans le cadre de sa prochaine étude sur l'intelligence artificielle. Dans l'esprit de cette motion, je recommande au Comité d'entendre des témoins qui pourront parler du rôle de l'intelligence artificielle et de l'informatisation dans le secteur automobile.

À l'occasion, on entend dire que des choses préoccupantes se produisent concernant l'expérience à bord des véhicules avec les assistants virtuels qui utilisent l'intelligence artificielle, mais nous savons qu'un rôle plus vaste de l'intelligence artificielle dans l'informatisation et la numérisation, et c'est déjà d'actualité, sera potentiellement avantageux pour le Canada. Encore une fois, je contextualise le secteur automobile au-delà des gens qui travaillent dans les usines, qui sont très importants et qui sont le point d'ancrage de ce travail. Je vais au-delà de ces derniers pour parler des innovateurs qui créent de nouvelles entreprises et de nouvelles technologies; les gens des mines et des sociétés minières qui extraient les minéraux essentiels dont nous avons besoin dans ce secteur et les constructeurs qui sont en train de construire les nouvelles usines. À Windsor, il y en a déjà une. Deux sont en construction à St. Thomas et dans les environs.

Dans le contexte plus général des investissements que nous voyons dans le secteur, avec les décideurs du gouvernement à l'avant-plan, avec une certaine entente au-delà des lignes de parti, avec une très forte harmonisation entre les ordres de gouvernement et avec ces différentes technologies... Ce sont des caractéristiques très importantes du secteur automobile canadien dont il est question dans cette motion.

Je pense qu'il est vraiment important que l'électrification vers laquelle nous nous dirigeons, et que le monde entier va... La question est de savoir à quel rythme et avec quel soutien stratégique cela se fera. Nous sommes convaincus que les politiques que nous avons mises en place pour appuyer une partie du secteur manufacturier ainsi que la stratégie sur les minéraux critiques, en particulier, auront un impact beaucoup plus grand et de nombreux avantages pour nos électeurs dans toutes les régions du Canada. Il serait également

conforme à l'esprit de la motion de vraiment considérer cette connectivité comme importante.

Je sais que cette motion ne parle pas d'électrification, mais l'électrification est un élément clé de notre secteur automobile actuel et futur, c'est un fait, qu'il s'agisse des tendances en matière de consommation, des usines qui sont actuellement en exploitation à Windsor et qui le seront bientôt à St. Thomas, ou de certaines des lignes de production que nous essayons d'attirer ailleurs. Il est important de souligner cette tendance et de la célébrer.

● (1355)

L'histoire de M. Anastakis montre de façon très convaincante que l'évolution continue de l'élaboration des politiques en réponse aux nouvelles menaces a été essentielle pour avoir un secteur dynamique, qu'il s'agisse de nouvelles menaces commerciales, de nouvelles menaces technologiques ou de nouvelles menaces sur le retrait d'investissements. Oui, nous pouvons et nous devons condamner les droits de douane injustifiés imposés par les États-Unis sur le secteur canadien de l'automobile, mais nous devons aussi faire le travail très important au Parlement pour adopter le budget et pour tenir des débats sur ces questions, comme je l'ai mentionné s'agissant des 445 interventions...

Le président: Monsieur Bardeesy, je suis désolé de devoir vous interrompre, mais je vais le faire quand même.

Chers collègues, nous avons épuisé nos ressources pour la réunion d'aujourd'hui. J'ai beaucoup apprécié la conversation.

Je propose que nous levions la séance. Nous en reparlerons.

Merci, chers collègues.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 des communes.

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

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

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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

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

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

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>