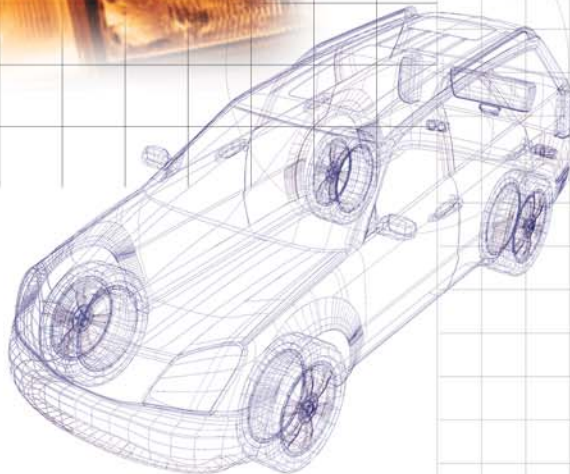
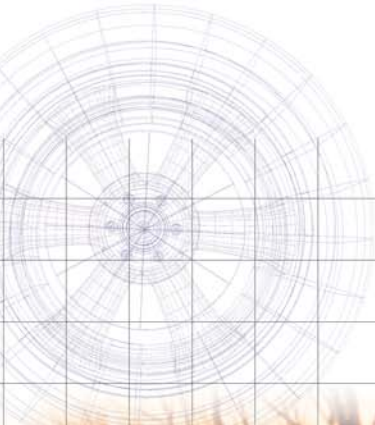


Un appel à l'action:

Cadre pour une stratégie automobile canadienne



Sommaire

Les origines du changement

Le Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile (CPSCA) a été créé en septembre 2002. Composé de cadres supérieurs et d'intervenants de l'industrie, le Conseil procure aux intervenants de l'industrie, du gouvernement et du domaine de la recherche une tribune où ils peuvent discuter de questions d'intérêt commun et identifier les mesures nécessaires au renforcement à court et à long terme de l'industrie canadienne de l'automobile. Le Conseil a aussi mis sur pied une série de groupes de travail qui, tout au long des deux dernières années, ont soutenu son orientation générale.

Remarque: Les opinions et recommandations contenues aux présentes émanent d'un consensus résultant des délibérations collectives des membres du CPSCA et des groupes de travail. Elles ne représentent cependant pas nécessairement l'opinion individuelle des particuliers ou représentants des organisations ou gouvernements qui ont participé au processus du CPSCA.

L'industrie canadienne de l'automobile: moteur de croissance

L'industrie canadienne de l'automobile est un moteur essentiel de l'innovation et de la croissance économique au Canada. Sa contribution directe ou par effet de retombée dans l'économie canadienne est impressionnante sous pratiquement tous les aspects quantifiables :

Capacité d'assemblage

Douze grandes usines d'assemblage construisent chaque année plus de 2,5 millions de véhicules et classent le Canada au huitième rang mondial des pays constructeurs d'automobiles. Alors qu'il représente moins de 10 pour cent des ventes nord-américaines, le Canada construit environ 16 pour cent des véhicules nord-américains et 13 pour cent des véhicules vendus en Amérique du Nord.

Emplois

Les secteurs de l'assemblage automobile et de la fabrication de pièces et composantes emploient plus de 150 000 Canadiens et Canadiennes; les commerces de location, de vente en gros et de vente au détail de produits automobiles en emploient 250 000 autres; enfin, des centaines de milliers d'emplois additionnels sont attribuables aux retombées

de l'industrie de l'automobile et au pouvoir d'achat des gens qu'elle emploie.

Innovation, technologie et productivité

La construction automobile fait appel à des technologies de pointe du côté des produits comme des procédés et les usines canadiennes sont les meneuses de l'industrie sur le plan de la productivité. La capacité d'innovation de l'industrie est essentielle à l'avancement économique et technologique global du Canada.

Contribution à la balance commerciale

Les exportations automobiles atteignent environ 100 milliards de dollars par année et produisent une balance commerciale nette positive.

Développement économique

Les achats de pièces et composantes et de services effectués par les constructeurs d'automobiles auprès de fournisseurs établis au Canada s'élèvent à plus de 30 milliards de dollars par année.

Investissements de capitaux:

Les investissements annuels en capital fixe (usines et équipement) de l'industrie automobile canadienne sont de l'ordre de 3 à 4 milliards de dollars.

Investissement et innovation: vision et voie à suivre

Les intervenants ont convenu d'un énoncé qui résume la vision fondamentale du CPSCA pour l'industrie canadienne de l'automobile :

Devenir l'emplacement privilégié pour la construction automobile en Amérique du Nord, sous l'impulsion d'une capacité d'innovation mondialement concurrentielle au sein d'un marché des véhicules neufs rentable et en croissance.

Cet énoncé reconnaît implicitement que l'avenir de l'industrie canadienne de l'automobile dépend de son succès dans deux domaines prioritaires déterminants et complémentaires: l'obtention de nouveaux investissements dans les usines canadiennes d'assemblage et de fabrication de pièces et composantes, d'une part, et l'amélioration des capacités et des investissements canadiens dans l'innovation automobile, d'autre part. *Investissement et innovation* constituent donc le double objectif à l'origine des recommandations et propositions spécifiques développées par les divers groupes de travail du CPSCA.

Un succès à l'avenir incertain

Bien que la production de l'industrie canadienne de l'automobile soit disproportionnée par rapport à l'importance du marché canadien, la conservation de cet avantage n'est pas assurée. Ces dernières années, l'industrie canadienne a connu un ralentissement considérable selon plusieurs indicateurs: production, exportations, nouveaux investissements et emplois directs. Les facteurs complexes à l'origine de ce ralentissement sont notamment les suivants :

Surcapacité mondiale

D'après les estimations des analystes, la surcapacité mondiale atteindrait l'équivalent de la production de 40 grandes usines d'assemblage.

Facteurs politiques

Pour les constructeurs automobiles (OEM) qui songent à faire des grands investissements ou réinvestissements, l'étendue considérablement supérieure du marché américain et les fortes pressions des représentants élus et d'autres intervenants américains exercent naturellement plus d'attrait et d'influence que les mêmes forces au Canada – ce qui accroît d'autant l'importance des efforts de promotion de l'investissement au Canada.

Coûts

Le Canada est appelé à relever d'importants défis pour pouvoir continuer d'attirer des investissements dans une industrie mondiale de plus en plus intégrée, notamment compte tenu des subventions à l'investissement offertes par plusieurs États américains, de l'augmentation de la qualité, de la productivité et de la compétitivité des coûts des usines mexicaines, ainsi que de la présence accrue de la Chine et d'autres pays en développement en tant que producteurs hautement concurrentiels de produits automobiles à bas prix.

Part de marché

Les produits fabriqués à l'extérieur de l'Amérique du Nord augmentent leur part de marché au détriment de celle des producteurs qui ont d'importantes installations au Canada. Si elle se maintient, cette tendance pourrait donner lieu à d'importants bouleversements chez les OEM et au sein de leur base de fournisseurs.

Un appel à l'action... Priorités à court et à moyen terme

Depuis que le CPSCA a été créé, des progrès ont été réalisés pour amener le gouvernement et la société à reconnaître l'importance économique et sociale de cette industrie et la nécessité de freiner l'érosion de la position que le Canada occupe dans cette industrie. Depuis sa formation il y a moins de deux ans, le CPSCA a contribué à l'avènement de changements dans l'environnement automobile canadien, destinés à soutenir la viabilité de l'industrie en tant que source durable d'investissement et de croissance. Il reste beaucoup de travail à faire, mais parmi les changements intervenus à ce jour, citons les suivants :

- les décideurs politiques et la collectivité en général ont mesuré et reconnu la nature unique de l'industrie de l'automobile et son importance pour l'économie canadienne;
- tous les intervenants de l'industrie ont accru leur collaboration afin de travailler ensemble et de s'exprimer "d'une même voix";
- les gouvernements de l'Ontario et du Canada ont annoncé des engagements de plus de 1 milliard de dollars pour soutenir les investissements des établissements d'ingénierie et de construction automobiles dans les technologies de pointe;
- un engagement a été pris à l'effet de consacrer 300 millions de dollars à l'amélioration de l'infrastructure transfrontalière;
- le Conseil des ressources humaines du secteur de l'automobile a été créé;
- plusieurs OEM ont pris des initiatives afin de multiplier leurs activités d'ingénierie canadiennes et leurs achats en pièces et composantes canadiennes, ainsi que pour approfondir leurs relations avec les universités canadiennes.

Bien entendu, la réussite de la mise en oeuvre d'une stratégie de renforcement et de revitalisation de l'industrie automobile canadienne exigera de la concentration et de la discipline. Suite à l'examen approfondi des défis que l'industrie est appelée à surmonter, le CPSCA constate que les plus grandes priorités d'action à court terme se répartissent dans cinq grands domaines :

1. Soutiens aux grands investissements

Il faut améliorer la compétitivité du Canada à attirer des investissements automobiles, en définissant mieux la mission des mesures gouvernementales d'incitation et en les rendant plus flexibles et plus accessibles, puisqu'elles sont désormais essentielles à l'obtention de grands investissements ou réinvestissements dans l'industrie de l'automobile. Ces mesures d'incitation peuvent être liées à l'innovation, à la mise en oeuvre de technologies, à l'amélioration des compétences et à la viabilité.

2. Infrastructure

Des mesures urgentes s'imposent pour régler les problèmes d'engorgement aux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis, notamment en ce qui a trait à la mise en oeuvre accélérée de la stratégie "Avancement du plan Windsor-Essex" et à la mise en oeuvre d'un plan d'urgence/de secours destiné à garantir la fiabilité des livraisons juste à temps des fournisseurs canadiens.

3. Innovation

Il faut que l'innovation devienne un élément central de la compétitivité de l'industrie canadienne de l'automobile. Pour ce faire, des mesures doivent dès maintenant être prises pour renforcer (du côté des constructeurs et du côté de leurs fournisseurs) la capacité d'innovation sur les plans des procédés et des produits, les technologies et la capacité de recherche et développement, ainsi que pour créer des mesures d'incitation améliorées et axées sur l'innovation automobile, comme un crédit d'impôt sur la commercialisation hâtive, des soutiens aux consommateurs pour encourager l'achat de véhicules à technologie avancée sur le plan environnemental et des soutiens plus efficaces axés sur l'innovation dans les procédés de fabrication.

4. Harmonisation réglementaire

Il faut que des mesures soient prises pour harmoniser et simplifier l'aspect réglementaire (notamment en matière de sécurité des véhicules, de certification et d'émissions) entre le Canada et les États-Unis et entre les différentes juridictions canadiennes, compte tenu de la nature

intégrée de l'industrie nord-américaine et de la nécessité pour les juridictions canadiennes de coordonner la promotion des investissements automobiles.

5. Ressources humaines

Pour que la main-d'œuvre qualifiée, flexible et innovatrice demeure un atout de l'industrie canadienne de l'automobile, il faut que des initiatives soient mises en oeuvre dès à présent, notamment par le biais du nouveau Conseil des ressources humaines du secteur de l'automobile et d'autres avenues, dans le but d'analyser les possibilités et programmes de formation existants, de contrer l'impact des tendances démographiques sur la main-d'œuvre de

métier, de renforcer les programmes d'apprentissage et d'attirer plus de jeunes vers les carrières de l'industrie automobile.

Fiche de progression


Pour surveiller la progression du CPSCA dans la mise en oeuvre de sa vision et de ses recommandations politiques, une fiche de progression similaire à celle qui suit (qui reproduit les cinq grands domaines prioritaires susmentionnés) sera utilisée sur une base constante. Cette démarche permettra au CPSCA de rester fermement axé sur les résultats.


L'énergie positive et la collaboration qui ont marqué le processus du CPSCA jusqu'à présent ont été essentielles à son succès. Cependant,


elles ne se maintiendront que si les intervenants de l'industrie demeurent convaincus que le processus peut produire un changement réel dans l'environnement politique et, par la suite, dans la performance mesurable de l'industrie.

La fiche de progression révèle d'ailleurs que des progrès ont déjà été réalisés dans certains domaines prioritaires, notamment la création d'un nouveau conseil sectoriel axé sur le renforcement des compétences et des programmes de formation dans l'industrie de l'automobile. Dans d'autres domaines, cependant, il reste beaucoup de travail à faire. L'objectif central du CPSCA et de ses membres est de faire passer toutes les initiatives au vert.

Initiative	Élément du plan d'action	Resp.	Date cible	État
INITIATIVE D'ÉCHELON ÉLEVÉ	1: Soutiens aux grands investissements			J
	2: Infrastructure			R
	3: Innovation			J
	4: Harmonisation réglementaire			R
	5: Ressources humaines			V

 Exécuté – mise en oeuvre en cours et dans les délais.

 Plans, engagements et délais mal définis – attention requise.

 Non encore exécuté.

Plan stratégique à long terme pour renforcer l'industrie canadienne de l'automobile

De nouvelles pressions et menaces ont continué de se dessiner, même pendant le déroulement du processus du CPSCA. Pour concrétiser notre vision et rétablir rapidement le Canada en tant qu' "emplacement privilégié", des mesures efficaces doivent être

prises dans chacun des cinq domaines identifiés dans l' "appel à l'action" du présent rapport. Chaque élément de la fiche de progression doit passer au vert.

Cependant, à plus long terme, il faudra aussi réaliser des progrès considérables par rapport à une série de questions fondamentales. Les mesures à prendre impliquent la collaboration et la participation de tous les intervenants de

l'industrie. Combinées, elles constituent un plan stratégique à long terme pour renforcer l'industrie canadienne de l'automobile. Les recommandations spécifiques de ce plan se répartissent selon trois grandes catégories, qui impliquent :

1. d'éliminer les faiblesses;
2. d'attirer des investissements;
3. de bâtir des fondations pour l'avenir.

Catégorie	Domaine d'action
<p>Éliminer les faiblesses Mesures destinées à éliminer ou à atténuer les faiblesses réelles ou perçues dans le climat d'investissement canadien</p>	<p>Barrières tangibles et intangibles: Dans un environnement où plus de 90 pour cent de ses marchandises sont exportées, le Canada doit viser comme objectif de se distinguer des États-Unis – sans s'en dissocier. L'élimination de la frontière en tant qu'obstacle à l'efficacité et à la rationalisation des opérations commerciales doit être le principe directeur des décideurs politiques canadiens. Pour ce faire, il faut non seulement accélérer la concrétisation d'éléments tangibles d'infrastructure massive, notamment au moyen de la stratégie "Avancement du plan Windsor-Essex", mais il faut aussi harmoniser nos politiques avec celles de nos concurrents/partenaires sous des aspects comme l'environnement, la sécurité, les lois du travail, etc.</p> <p>Réseau de transport: Le renouvellement de l'infrastructure canadienne de transport doit figurer en tête de liste du programme politique canadien. Il est essentiel de disposer d'un réseau de transport moderne et intégré pour assurer les livraisons d'unités complètes et de pièces et composantes à destination et en provenance des principaux marchés. Cela comprend l'élaboration d'un plan d'urgence/de secours qui permettra à l'industrie de l'automobile et à d'autres de maintenir un mouvement ininterrompu des marchandises.</p> <p>Énergie: Il faut un plan stratégique viable garantissant l'accès à des approvisionnements fiables en énergie électrique à prix concurrentiel.</p>
<p>Attirer des investissements Mesures destinées à attirer des investissements automobiles au Canada</p>	<p>Mesures d'incitation: Offrir des soutiens aux grands investissements liés à la capacité d'innovation, à l'amélioration des compétences et à la viabilité, ainsi qu'aux initiatives favorisant le groupage, comme les parcs de fournisseurs.</p> <p>Réglementation: Harmoniser et simplifier la réglementation entre les différentes juridictions canadiennes et entre le Canada et les États-Unis, notamment en matière d'émissions.</p> <p>Promotion: Coordonner la promotion des investissements liés à l'automobile entre les juridictions canadiennes et analyser d'éventuels partenariats avec d'autres juridictions nord-américaines.</p> <p>Approvisionnement: Encourager les OEM à prioriser davantage les approvisionnements auprès de fournisseurs canadiens.</p> <p>Fiscalité: Éliminer la taxe provinciale sur le capital et l'impôt fédéral des grandes sociétés; créer un crédit d'impôt à l'intention des manufacturiers et producteurs; et créer un crédit d'impôt sur la commercialisation hâtive (pour les applications environnementales et autres à forte concentration technologique).</p>
<p>Bâtir des fondations pour l'avenir Mesures destinées à bâtir les fondations de la compétitivité à long terme de l'industrie canadienne</p>	<p>Gestion de l'environnement: Faire du Canada et de son industrie de l'automobile des chefs de file en matière de gestion environnementale et de conservation des ressources naturelles, au moyen :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de soutiens aux consommateurs pour l'achat de véhicules à technologie avancée sur le plan environnemental; • de soutiens aux investissements écologiques et à la correction des propriétés existantes; • de soutiens au développement des infrastructures de ravitaillement en carburants de remplacement.

Catégorie	Domaine d'action
Bâtir des fondations pour l'avenir (suite)	<p>Innovation et compétitivité: Pour que l'industrie automobile canadienne demeure compétitive et obtienne de futurs investissements grâce à sa productivité et à son leadership sur le plan des coûts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • améliorer et multiplier les avantages des groupes automobiles canadiens en élaborant des mécanismes de soutien qui mettront en valeur les avantages mutuels découlant d'une collaboration plus étroite entre les établissements canadiens de recherche et l'industrie canadienne de l'automobile. • offrir des soutiens à l'innovation dans les procédés de fabrication, notamment en apportant des modifications au programme de RS-DE (recherche scientifique et développement expérimental) pour en faire un outil plus convivial/accessible qui encourage l'innovation. <p>Ressources humaines: Continuer d'améliorer la capacité du Canada et des Canadiennes et Canadiens dans le développement de technologies de pointe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • en effectuant une revue des initiatives de formation par le biais du Conseil des ressources humaines du secteur de l'automobile; • en atténuant l'impact des tendances démographiques et d'autres obstacles à la capacité de l'industrie à attirer des jeunes et d'autres personnes dans les métiers spécialisés.

Paramètres de performance

Du court au moyen terme, la fiche de progression fournira le moyen d'évaluer les progrès réalisés sur le plan des mesures stratégiques à prendre. Globalement, le succès du CPSCA et de l'industrie dans la concrétisation de leur vision globale sera mesuré en fonction des paramètres quantitatifs précis de performance que les partenaires du CPSCA ont définis dans quatre domaines clés de l'industrie. Ces objectifs de performance sont ambitieux, mais réalisables.

Toutefois, ils ne pourront pas être atteints sans un effort concerté de tous les intervenants de l'industrie axé sur la mise en oeuvre des recommandations et mesures proposées par le CPSCA et essentielles à l'avenir de l'industrie. Ces objectifs sont les suivants:

Production du secteur de l'assemblage

Augmenter la part des véhicules assemblés au Canada à 15 pour cent du marché nord-américain des véhicules neufs d'ici 2010.

Production du secteur des pièces et composantes

Augmenter la valeur totale des ventes de pièces et composantes fabriquées au Canada de 20 milliards de dollars d'ici 2015.

Emplois

Continuer d'améliorer la productivité tout en maintenant à 150 000 ou plus le nombre total d'emplois dans l'assemblage et la fabrication de pièces et composantes automobiles.

Commerce extérieur

Améliorer la balance commerciale automobile du Canada à 15 milliards de dollars ou plus d'ici 2010.

Prochaines étapes

Pour faire suite à ces deux années de collaboration entre les divers intervenants, le CPSCA propose les étapes suivantes :

- Adopter la "fiche de progression du CPSCA" afin de suivre et de mesurer les progrès réalisés conjointement par l'industrie/le gouvernement en regard des objectifs et principales recommandations du CPSCA et afin de signaler à l'attention des parties les obstacles qui nuisent à leur mise en oeuvre.
- Organiser une assemblée annuelle des intervenants du CPSCA, des premiers ministres du Canada, du Québec et de l'Ontario et de leurs ministres de l'Industrie

pour discuter de la vision stratégique, des paramètres de performance et de la fiche de progression du CPSCA – la première assemblée devant avoir lieu à Ottawa en novembre 2004

- Identifier, au niveau hiérarchique le plus élevé des trois gouvernements, les responsables officiels du secteur de l'automobile qui veilleront à la mise en oeuvre, à la résolution des problèmes et à l'élimination des obstacles entre les ministères et les gouvernements ou entre les gouvernements et l'industrie.
- Maintenir le CPSCA et ses groupes de travail en tant qu'instance de concertation chargée de contribuer à l'élaboration d'approches pratiques et efficaces sur le plan des coûts pour la mise en oeuvre de ses recommandations et d'analyser et de discuter d'autres questions pertinentes.

Table des matières

A.	Contexte	7
B.	Processus de planification du CPSCA et résultats	7
C.	Mandat du Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile	7
D.	Une vision pour l'industrie canadienne de l'automobile	8
E.	Situation actuelle	
	Forces	8
	Faiblesses	9
	Possibilités pour le Canada	9
	Menaces pour le Canada	10
F.	Concrétisation de la vision stratégique du CPSCA	11
G.	Paramètres de performance pour l'industrie canadienne de l'automobile	12
	Secteur de l'assemblage	14
	Secteur des pièces et composantes	15
	Emplois	16
	Commerce étranger	17
H.	Recommandations du CPSCA: Plan stratégique pour renforcer la construction automobile canadienne	18
I.	CPSCA: Que faire maintenant?	20
	Annexes :	
	A. Sommaire des recommandations du CPSCA	21
	B. Membres du CPSCA	25

A. Contexte

Dans les années 1990, le Canada a accru sa part de la production nord-américaine et mondiale de véhicules et de pièces et composants automobiles. Le secteur de l'assemblage automobile a connu son sommet en 1999 en atteignant plus de trois millions de véhicules, ce qui a classé le Canada au rang de quatrième constructeur mondial d'automobiles.

Dernièrement, la part canadienne de la production et des investissements a diminué, surtout dans le secteur de l'assemblage. Bien que l'activité innovation de l'industrie de l'automobile (selon divers indicateurs, dont les dépenses de recherche et développement) soit en croissance au Canada, elle est de beaucoup inférieure, comparativement à sa valeur ajoutée totale, à celle des autres pays constructeurs d'automobiles.

En dépit des défis qu'elle est appelée à relever, l'industrie continue d'apporter une contribution essentielle à l'économie canadienne. Cette contribution se constate à plusieurs niveaux, notamment dans la quantité et la qualité des emplois directs que l'industrie procure, dans sa contribution à la balance des paiements du Canada, dans le rôle croissant des fournisseurs de pièces et composants et de services automobiles, dans sa participation à la croissance des activités canadiennes de recherche et développement, dans ses efforts constants pour adopter rapidement les technologies émergentes et dans sa contribution disproportionnée à la croissance de la productivité.

Au début de la décennie en cours, lorsque la compétitivité mondiale de l'industrie a commencé à montrer des signes de déclin, les leaders de l'industrie ont décidé de se réunir pour définir des mesures et des stratégies destinées à soutenir ce moteur essentiel de la croissance économique canadienne.

Le Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile (CPSCA) a ainsi tenu sa séance inaugurale le 4 septembre 2002. Michael Grimaldi, président de General Motors du Canada et Don Walker, président, chef de la direction d'Intier Automotive, ont été désignés coprésidents du CPSCA.

Dès sa première séance, le Conseil a confirmé la création de six groupes de travail thématiques pour soutenir les travaux du Conseil et de l'industrie en général :

1. Développement des ressources humaines
2. Innovation
3. Politique fiscale et d'investissement
4. Infrastructure commerciale
5. Harmonisation réglementaire
6. Viabilité de l'environnement/changement climatique

Depuis la séance inaugurale, la composition et les mandats des groupes de travail ont évolué. Certains ont réduit leur champ de responsabilité, d'autres ont entrepris de nouvelles initiatives et deux sous-comités ont été créés :

7. Vision stratégique
8. Politique commerciale

Le sous-comité sur la vision stratégique a pour mandat de veiller à l'harmonisation des travaux des différents groupes de travail, de définir les paramètres de performance de l'industrie et de surveiller les progrès de l'industrie en regard d'une série de critères de performance.

Les membres du Conseil comprennent les chefs de la direction des cinq constructeurs automobiles canadiens, les chefs de la direction d'entreprises chefs de file du secteur de la fabrication de pièces et composants automobiles, des dirigeants d'associations industrielles, le président du syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile, le président de l'Université de Windsor et les ministres provinciaux et fédéral de l'Industrie. Les groupes de travail sont constitués de membres du CPSCA et d'autres spécialistes issus de différents secteurs d'activité. Tous ces gens se sont engagés à analyser, sur une base continue, les grands défis de compétitivité que l'industrie canadienne de l'automobile est appelée à relever. La liste des membres du Conseil est jointe en annexe.

B. Processus de planification du CPSCA et résultats

Les régions sud des provinces de l'Ontario et du Québec sont un bassin d'innovation, de connaissances et de savoir-faire pour l'industrie de l'automobile. Les mécanismes commerciaux y sont bien développés et

l'industrie y trouve des infrastructures, de la main-d'œuvre et des services spécialisés.

À l'heure actuelle, l'industrie de l'automobile vaut 12 pour cent du PIB manufacturier canadien et 23 pour cent du commerce canadien de marchandises. Elle est la pierre angulaire de l'économie canadienne. Son succès est vital à l'économie canadienne en général et ses retombées positives s'étendent à toutes les provinces.

Comme l'industrie de l'automobile est fortement concentrée et que nous en sommes grandement dépendants, il est essentiel de lui accorder toute l'attention nécessaire pour qu'elle maintienne son statut de plus importante industrie de technologie de pointe du Canada.

Le présent document décrit le processus qui a été suivi pour élaborer le plan stratégique du CPSCA, ses principaux éléments et les mesures proposées dans l'avenir afin de concrétiser la vision d'une industrie automobile canadienne dynamique et concurrentielle, telle que définie par le CPSCA.

C. Mandat du Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile

Le Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile a défini comme suit les cinq grands volets de son mandat :

1. Définir, selon un certain ordre de priorité, les mesures qui s'imposent pour renforcer l'industrie canadienne de l'automobile à court et à long terme.
2. Cerner les questions clés et les principaux objectifs se rapportant à la compétitivité de l'industrie.
3. Cerner les possibilités qu'il y aura dans l'avenir d'innover et d'investir dans l'industrie de l'automobile, et définir les priorités à respecter et les démarches à adopter pour en profiter.
4. Fixer des objectifs au Conseil et présenter un bilan annuel de progression.
5. Examiner un rapport annuel dressé par les gouvernements sur la performance de l'industrie canadienne de l'automobile et sur les tendances mondiales de l'industrie, et définir les paramètres de performance et les politiques d'après ce qui existe dans les juridictions concurrentes.

D. Une vision pour l'industrie automobile canadienne

Après d'amples consultations et discussions, les membres du CPSCA ont défini pour l'industrie canadienne de l'automobile la vision suivante:

Devenir l'emplacement privilégié pour la construction automobile en Amérique du Nord, sous l'impulsion d'une capacité d'innovation mondialement concurrentielle au sein d'un marché des véhicules neufs rentable et en croissance.

Pour définir cette vision, compte a été tenu :

- de ce qui est réalisable (à condition que les mesures proposées par le CPSCA soient mises en oeuvre);
- des priorités de l'industrie, du monde du travail, du gouvernement et de la collectivité;
- des contraintes et possibilités mondiales;
- des forces et aptitudes existantes au sein du groupe automobile canadien.

Bien qu'ambitieuse, la vision du CPSCA n'est cependant pas irréaliste. Par les années passées, le Canada a joui d'un leadership mondial dans cette industrie dynamique à valeur élevée, en partie parce que les décideurs politiques canadiens et les intervenants de l'industrie ont délibérément pris des mesures pour soutenir l'établissement d'une grande industrie automobile concurrentielle au Canada. Nous pouvons retrouver ce leadership mondial, avec les retombées économiques et sociales qui en découlent, mais seulement à condition de mettre de nouveau en oeuvre des politiques ciblées et efficaces pour encourager l'investissement et l'innovation.

E. Situation actuelle

L'évaluation suivante de la situation actuelle de l'industrie canadienne de l'automobile (sous la forme d'une analyse FFPM: forces, faiblesses, possibilités et menaces) plante le décor des recommandations d'action du CPSCA.

Forces

Stock de capital actualisé

La plupart des usines canadiennes d'assemblage ont récemment été réoutillées et elles sont raisonnablement pleinement utilisées. Ces investissements sont largement responsables

des excellents résultats de qualité, de sécurité, de coût et de productivité qu'affichent généralement les usines canadiennes en regard de la plupart des principaux indicateurs de performance.

Résultats sur le plan de la productivité

Les études indépendantes arrivent invariablement à la conclusion que les usines canadiennes des OEM sont hautement productives. Le rapport Harbour de 2004 sur la productivité des usines d'assemblage nord-américaines révèle que les usines canadiennes sont parmi celles dont la performance est la plus élevée en Amérique du Nord.

Résultats sur le plan de la qualité

Des études montrent que les usines canadiennes sont généralement capables d'une grande qualité (J.D. Power).

Main-d'œuvre de qualité

- Le Canada est un leader mondial pour ce qui est de la disponibilité d'une main-d'œuvre bien formée et qualifiée. Par exemple :
 - Le taux de chômage au Canada (7,3 pour cent) est plus élevé qu'aux États-Unis (5,6 pour cent), ce qui implique que le Canada jouit d'un plus grand bassin de bons candidats plus qualifiés que la moyenne.
 - Le roulement est faible (la durée moyenne de service à temps plein d'un employé est de neuf ans). Cet aspect est favorable à la continuité des affaires, à la réduction et à la récupération des coûts de formation, de même qu'au maintien de la qualité.
 - Le Canada se classe au premier rang des pays développés (même chez les nations du G-8) en termes de pourcentage de la main-d'œuvre représenté par les travailleurs du savoir.
- Il y a un lien étroit entre la créativité, la diversité, le talent et l'activité à forte concentration technologique. La plupart des villes-régions qui ont du succès sont celles où l'on trouve une concentration élevée de résidents nés à l'étranger et une population importante et diversifiée. Le Canada est donc bien placé en vue d'une croissance dans les domaines de la recherche et développement et des activités manufacturières à la fine pointe de la technologie.

- Les travailleurs manufacturiers canadiens sont perçus comme ayant le plus bas taux d'absentéisme et une bonne "éthique du travail".
- Les usines canadiennes d'assemblage figurent invariablement parmi les plus productives en Amérique du Nord.
- Le mouvement syndical canadien est conscient de l'importance de la productivité et des investissements pour l'avenir de l'industrie et il collabore avec l'entreprise afin d'améliorer la performance des usines existantes et de développer davantage l'industrie. Au Canada, les grèves ne sont permises qu'à l'échéance de la convention collective et, même là, elles sont rares dans l'industrie de l'automobile.

Coûts directs de production

- *Coûts de main-d'œuvre*
Nos coûts horaires de main-d'œuvre sont inférieurs à ceux des États-Unis, mais significativement supérieurs à ceux du Mexique (bien qu'une fois divers aspects comptabilisés, notamment les coûts d'infrastructure et la productivité, le désavantage concurrentiel du Canada par rapport au Mexique est considérablement réduit). S'ajoutent les coûts liés à l'embauche d'expatriés et de cadres de direction – qui sont plus bas au Canada qu'au Mexique.
- *Avantages sociaux*
Les coûts des avantages sociaux sont plus bas au Canada (environ 20 pour cent de la rémunération au Canada contre environ 29 pour cent aux États-Unis). La principale raison qui explique cette différence vient du fait qu'au Canada, les coûts de santé sont financés par le gouvernement. Les coûts des avantages sociaux du Mexique sont pratiquement équivalents à ceux du Canada.
- *Tarifs douaniers*
Les tarifs douaniers sur les pièces et composants non régies par l'ALENA sont de 0 pour cent au Canada contre 2,5 pour cent aux États-Unis et 15 pour cent au Mexique; cependant, les tarifs mexicains sont négociables.

Coût après impôt de la R-D

Les crédits d'impôt à la R-D au Canada sont parmi les plus attrayants du monde (en Ontario, le coût après impôt de la R-D est

d'environ 50 cents par dollar). De plus, le rapport coût-efficacité des projets de recherche universitaires s'avère beaucoup plus élevé au Canada que dans les autres pays concurrents, grâce aux pratiques canadiennes en matière de partage des frais généraux et de rémunération du corps professoral et à la qualité élevée du système canadien d'éducation.

Base de fournisseurs

Avec cinq OEM (douze usines à huit endroits) établis au Canada, une base de fournisseurs fiable et accessible a évolué pour soutenir les opérations canadiennes (au Canada ou à l'étranger). De plus, ces dernières années, le secteur canadien de la fabrication de pièces et composants a accru sa capacité et sa valeur ajoutée en offrant une plus grande fiabilité et en multipliant ses capacités d'intégration de systèmes.

Infrastructure du savoir automobile

Les gouvernements fédéral et provinciaux ont démontré une volonté de développer une infrastructure du savoir automobile en créant un éventail d'organisations de soutien, notamment :

- AUTO21
- Partenariat automobile Québec
- Canadian Innovation Centre
- Fonds R-D de Transports Canada
- Programmes du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie
- Centre for Automotive Materials and Manufacturing
- Centre de développement des transports
- Programmes du Conseil national de recherche
- Initiative canadienne de recherche sur les matériaux légers
- Fonds ontarien d'encouragement à la recherche-développement
- Fondation canadienne pour l'innovation

Faiblesses

- **Le Canada n'est pas les États-Unis**
 - *Implications pour le secteur de l'assemblage*
Le marché se trouve à 93 pour cent aux États-Unis. Chez nos voisins du sud, les investissements dans l'assemblage sont plus faciles à rationaliser – il n'y a pas de frontière, les hauts décideurs s'attendent à ce qu'on leur recommande de s'y établir.

– Impact sur la R-D

Malgré son infrastructure, sa main-d'œuvre et son système fiscal favorable à la R-D, il reste que le Canada accueille peu de sièges sociaux. Même s'il s'y fait un peu de R-D, le Canada n'est pas l'emplacement premier qui vient à l'esprit et ses avantages/capacités sont mal compris et doivent être communiqués plus efficacement.

• Frontière

Pour dire les choses simplement, le fait d'investir aux États-Unis élimine environ 93 pour cent des risques et incertitudes liés à la frontière. Près de 87 pour cent de nos véhicules finis et 60 pour cent de nos pièces et composants automobiles sont exportés aux États-Unis. Il est donc essentiel que le passage frontalier se fasse sans accroc et n'ait pas l'effet d'une "barrière non tarifaire". L'infrastructure actuelle, surtout au passage Windsor-Detroit, le plus important du Canada, est désuète et ne permet pas de concrétiser les progrès apportés récemment aux procédures et programmes douaniers, dont le Programme d'autocotisation des douanes (PAD), le Programme d'expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) et le programme Partenaires en protection (PEP), etc. Il est important de développer des processus communs aux deux pays et de coordonner sur une base binationale les objectifs commerciaux et de sécurité.

- L'incertitude et le temps d'attente aux passages frontaliers sont des menaces constantes en ce qui a trait aux exigences de livraison juste à temps, à la productivité et aux niveaux de production, sans parler du fait qu'ils imposent des coûts supplémentaires considérables aux constructeurs et compromettent les investissements futurs. Comme la croissance projetée du commerce étranger excédera de beaucoup la capacité des passages frontaliers existants, les décisions relatives à l'ajout d'un passage frontalier à Windsor-Detroit doivent être prises d'urgence.

• Électricité

D'après les perceptions, la fiabilité de l'approvisionnement en électricité est en baisse tandis que ses coûts sont en hausse.

• Mesures d'incitation à l'investissement

Par rapport à celles des pays concurrents, les mesures d'incitation à l'investissement

du Canada sont perçues comme incohérentes et non harmonisées entre les divers paliers de gouvernement (et exclusivement au niveau gouvernemental). Dans d'autres pays concurrents, le processus est bien coordonné, il implique l'industrie, le mouvement syndical et le gouvernement, et il livre un message professionnel, réaliste et bien informé d'une manière cohérente et unifiée.

• Infrastructure du savoir automobile

En dépit de l'engagement des gouvernements fédéral et provinciaux à développer une infrastructure du savoir, la performance réelle d'au moins quelques-unes des initiatives susmentionnées (liste des "forces") est plutôt faible. Les mandats des initiatives se chevauchent, sont mal compris par l'industrie et, pour certains, sont gravement sous-financés. Par conséquent, ni le gouvernement ni l'industrie ni le milieu universitaire n'en tirent le meilleur avantage.

• Perception des syndicats et des lois du travail

Certains investisseurs éventuels pourraient croire que les syndicats canadiens sont trop puissants ou que les lois du travail entravent indûment la flexibilité et la rentabilité des investissements automobiles.

• Coûts de main-d'œuvre

Les coûts horaires de main-d'œuvre sont significativement plus élevés au Canada qu'au Mexique, partenaire de l'ALENA (mais les salaires mexicains sont en hausse), et dans d'autres pays constructeurs d'automobiles en développement comme la Chine, le Brésil et l'Inde.

• Taux de change

Les manufacturiers canadiens – les fournisseurs surtout – ont traditionnellement profité de la valeur anormalement basse du dollar canadien. Toutefois, les perspectives à long terme du dollar canadien tendent vers une hausse constante. De plus, le dollar canadien s'est distingué par une volatilité accrue. Les décideurs aiment avoir des certitudes.

Possibilités pour le Canada

• Potentiel de croissance

La plupart des grands joueurs sont déjà aux États-Unis. Ceux qui y sont déjà pourraient être en mesure/capables de songer au Canada pour établir leurs futures usines nord-américaines.

- **Mesures d'incitation**

Avant subvention, les usines canadiennes d'assemblage demeurent compétitives sur le plan des coûts d'exploitation, même comparativement aux usines non syndiquées du sud des États-Unis. En fait, l'étude détaillée des coûts d'exploitation des usines d'assemblage réalisée récemment par KPMG pour le CPSCA confirme qu'avec un taux de change du dollar canadien sous les 75 cents américains, les usines ontariennes et québécoises offrent les coûts d'exploitation les plus bas au Canada et aux États-Unis, avant la comptabilisation des subventions à l'investissement. L'étude de KPMG confirme également que les mesures d'incitation à l'investissement en espèces qu'offrent actuellement certaines juridictions comme l'Alabama et le Mississippi sont suffisamment importantes pour combler la différence de coûts d'exploitation, ce qui fait *qu'après subvention*, le sud des États-Unis est l'emplacement privilégié pour les investissements dans le secteur de l'assemblage. Il est donc possible, avec des mesures canadiennes d'incitation à l'investissement, de rétablir la compétitivité de coût des emplacements canadiens pour les nouveaux investissements dans l'assemblage.

- **Innovation**

Le Canada bénéficie de l'un des plus hauts taux de participation du monde sur le plan des études postsecondaires, ce qui lui procure une main-d'œuvre très adaptable et flexible, capable à la fois de créer de nouvelles innovations et de tirer parti des nouveaux développements émanant de l'étranger. Notre programme élargi de crédits d'impôt et autres soutiens financiers à la recherche-développement, ainsi que nos initiatives de recherche universités-industries, permettent à l'industrie d'orienter ses ressources dans une très grande mesure et d'obtenir un rendement maximum de ses investissements en R-D. Le Canada et plusieurs gouvernements provinciaux ont aussi créé des programmes spécialisés de recherche appliquée sur l'automobile, qui ont procuré un bon soutien à leurs partenaires industriels et pourraient faire encore plus s'ils avaient davantage de ressources et si les liens entre l'industrie et le milieu de la recherche étaient renforcés.

- **Coordination**

Les investisseurs potentiels réagissent favorablement aux messages conjoints, bien coordonnés, livrés de façon professionnelle et bien étayés. Ils apprécient aussi de traiter avec un seul intervenant lorsqu'ils ont des questions, des préoccupations ou des problèmes réglementaires.

- **Productivité**

En Ontario, le PIB par personne est de presque 14 pour cent inférieur à la moyenne des 16 juridictions nord-américaines comparables, un écart de performance qui vaut près de 6 000 dollars par personne. Cette situation contribue à la faiblesse relative du dollar canadien et à la faiblesse comparative des salaires canadiens. Toutefois, les preuves existantes suggèrent que les usines canadiennes d'assemblage automobile ont tendance à être plus productives que les usines américaines. Par conséquent, même si les usines canadiennes sont avantagées par une main-d'œuvre productive, leurs coûts de main-d'œuvre sont révélateurs d'une sous-performance de l'économie en général.

- **Marchés non traditionnels**

Les usines canadiennes d'assemblage ont presque exclusivement concentré leurs efforts sur le marché nord-américain. Toutefois, certains produits manufacturés au Canada pourraient être adaptés à d'autres juridictions/marchés. Les agences gouvernementales et les initiatives de politique commerciale pourraient avoir un rôle à jouer à cet égard.

- **Frontière**

Il faut un engagement à mettre en oeuvre en accéléré les améliorations d'infrastructure aux passages frontaliers, en particulier à Windsor-Detroit. Il faut également un équilibre binational approprié et coordonné entre les objectifs commerciaux et de sécurité. L'occasion se présente aujourd'hui de prendre les décisions nécessaires pour l'ouverture d'un nouveau passage frontalier à temps pour compenser l'augmentation de capacité.

- **Harmonisation des programmes**

Le développement de l'industrie automobile canadienne est directement attribuable à la nature intégrée de l'industrie nord-américaine.

Une plus grande harmonisation pourrait donner lieu à des résultats positifs sous les aspects suivants:

- promotion et développement économiques (p. ex., un partenariat avec l'État du Michigan qui marierait la plate-forme à faible coût du Canada avec la concentration de sièges sociaux et la forte concentration technologique du Michigan);
- recherche et développement (p. ex., initiatives de piles à combustible de part et d'autre de la frontière);
- environnement réglementaire (p. ex., harmonisation des normes environnementales et de sécurité liées à l'automobile).

- **Parcs de fournisseurs**

Le développement de parcs de fournisseurs autour des usines d'assemblage des OEM pourrait permettre d'accroître l'intégration des fournisseurs et des OEM, d'encourager le plus long terme dans les relations avec les fournisseurs, de réduire les dépenses de manutention sans valeur ajoutée, de réduire le coût des facteurs de production et de stabiliser davantage les investissements des OEM et des fournisseurs au Canada.

Menaces pour le Canada

- **Surcapacité**

La surcapacité mondiale était estimée à 11,5 millions d'unités en 2003 (contre 13,9 millions en 2001). Elle continue d'équivaloir à la capacité de 40 grandes usines d'assemblage. Elle donne lieu à une concurrence vigoureuse et à une dépendance constante aux grandes subventions. Faciliter ces dernières pourrait donner lieu à des fermetures d'usines.

- **Impératifs politiques**

Pour les OEM investisseurs, les pressions politiques des États-Unis sont plus convaincantes que celles du Canada. Un grand investissement aux États-Unis est vu comme un moyen efficace d'accroître leur influence auprès des décideurs politiques américains et de se donner une image favorable auprès des consommateurs américains. Chez les fournisseurs syndiqués, une forte opposition des TUA aux fermetures d'usine pourrait aussi être un élément à prendre en considération dans les décisions

d'allocation des investissements. Pour toutes ces raisons, les OEM ont certaines difficultés politiques à surmonter quand vient le temps de fermer une usine américaine, et ils ont droit à de fortes incitations politiques lorsqu'il s'agit d'en ouvrir une. Ces conditions peuvent influencer leurs décisions à l'égard d'éventuels investissements canadiens.

- **Ajustement de la part de marché**

Comme la concurrence automobile s'est intensifiée en Amérique du Nord, la part de marché sur le plan des ventes de véhicules se répartit de plus en plus entre les constructeurs domestiques traditionnels, les purs importateurs et les "nouveaux constructeurs domestiques". Dans ce contexte d'évolution de la part de marché, la surcapacité des constructeurs domestiques traditionnels pose un problème important, en particulier pour le Canada. Les purs importateurs préfèrent généralement les États-Unis au Canada quand vient le temps d'installer leur première usine nord-américaine, puisqu'ils veulent d'abord pénétrer le marché américain.

- **Déplacement de la base de fournisseurs**

- *Migration vers le sud des États-Unis*

La multiplication et le succès des usines d'assemblage du sud des États-Unis montrent qu'une importante base expérimentée de fournisseurs à proximité ne suffit pas lorsqu'un investissement est envisagé. Certains sont d'avis que les OEM sont attirés par la présence d'une telle base. Toutefois, même si c'est un fait que les constructeurs pourraient développer des relations avec les fournisseurs locaux, l'histoire a prouvé qu'une fois qu'ils sont établis dans un nouvel endroit, ils sont plus enclins à se fier sur des relations de longue date. Il est clair cependant que les investissements ancrés et sûrs des constructeurs encouragent le développement et le maintien d'une bonne base de fournisseurs.

- *Migration vers des pays moins développés*

L'industrie automobile nord-américaine se tourne de plus en plus vers les pays à faible coût comme la Chine pour soutenir leurs opérations nord-américaines. Comme cette tendance se maintient, il est de plus en plus probable que des fonctions plus profondément ancrées dans la chaîne de valeurs (p. ex., outillage) vont éventuellement migrer vers ces pays, ce qui donnera lieu à une perte de propriété intellectuelle et d'emplois.

- **Pays en développement**

L'investissement automobile au Canada a toujours été tributaire d'un bon dossier commercial comparativement aux autres juridictions nord-américaines. Bien que le Canada demeure un emplacement nord-américain attrayant d'après ses indicateurs financiers (auxquels s'ajoutent ses coûts de main-d'œuvre, l'assurance-maladie et le taux de change), ses avantages pourraient perdre en importance dans l'avenir. Les opérations manufacturières à faible coût des pays en développement gagnent rapidement en compétitivité.

La compétitivité des pays en développement sur le plan des coûts, en particulier dans le domaine des composantes à faible valeur ajoutée, est connue depuis longtemps. Plus augmentera la capacité des pays en développement à fournir des pièces et composantes de qualité à meilleure valeur ajoutée, plus le Canada devra faire la preuve d'avantages importants en termes de qualité, de productivité et d'innovation pour rester compétitif mondialement. Les manufacturiers coréens ont déjà fait la preuve de leurs capacités en exportant des véhicules finis de bonne qualité à faible coût. Leur pénétration du segment des véhicules à valeur plus élevée – et à profits plus élevés – est inévitable.

En Chine, le salaire type est de 1,30 \$ l'heure. Les produits dont la valeur ajoutée est relativement faible et qui requièrent une

forte intensité de main-d'œuvre sont déjà vulnérables. Cependant, on peut aussi s'attendre à ce que les manufacturiers chinois se dirigent éventuellement vers l'exportation de pièces et composantes et/ou de véhicules assemblés à plus grande valeur ajoutée qui font intervenir davantage de capital.

- **Politiques économiques et réglementaires distinctes**

La quête de politiques réglementaires industrielles spécifiques qui isolent le Canada de son plus grand marché – les États-Unis – envoie un message confus aux investisseurs potentiels, ce qui n'aide en rien lorsqu'on sait que la vaste majorité des produits éventuellement manufacturés au Canada sera exportée aux États-Unis.

- **Pénurie de gens de métier**

Ne pas pourvoir au déséquilibre entre les départs à la retraite ou autres et les nouvelles arrivées chez les gens de métier compromettra la capacité de croissance à long terme de l'industrie.

F. Concrétisation de la vision stratégique du CPSCA

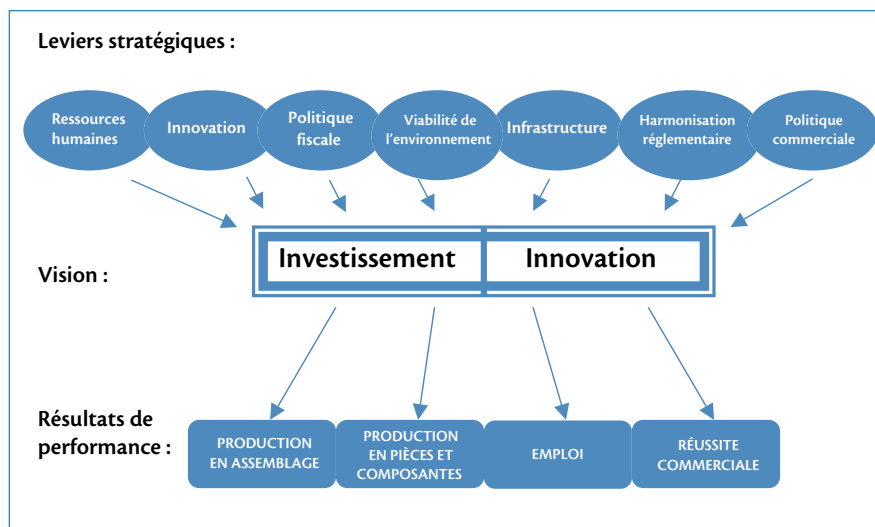
Comme nous l'avons mentionné plus haut, les intervenants du CPSCA ont convenu d'un énoncé qui résume leur vision ultime pour l'industrie canadienne de l'automobile :

Devenir l'emplacement privilégié pour la construction automobile en Amérique du Nord, sous l'impulsion d'une capacité d'innovation mondialement concurrentielle au sein d'un marché des véhicules neufs rentable et en croissance.

Cet énoncé reconnaît implicitement que l'avenir de l'industrie canadienne de l'automobile dépend de son succès dans deux domaines prioritaires déterminants et complémentaires : l'obtention de nouveaux investissements dans les usines canadiennes d'assemblage et de fabrication de pièces et

composantes, d'une part, et l'amélioration des capacités et des investissements canadiens dans l'innovation automobile, d'autre part. *Investissement* et *innovation* constituent donc le double objectif à l'origine des recommandations et propositions spécifiques développées par les divers groupes de travail du CPSCA. Le plan stratégique du CPSCA est donc le produit d'une série intégrée de recommandations et de mesures axées, d'une manière cohérente et mutuellement renforçante, sur l'amélioration des innovations et des investissements automobiles canadiens.

Le diagramme ci-contre résume le double objectif autour duquel s'articule le plan stratégique du CPSCA.



On sait que les décideurs politiques et les intervenants de l'industrie disposent de plusieurs "leviers stratégiques" : des mesures gouvernementales ou corporatives dans un éventail de domaines clés (ressources humaines, politique fiscale, infrastructure et autres) qui exerceront une influence significative sur le développement futur de l'industrie. Les groupes de travail du CPSCA ont en grande partie été créés de manière à correspondre à ces grands leviers stratégiques et leurs recommandations spécifiques (résumées à l'annexe A) indiquent les mesures essentielles à prendre dans chaque domaine.

Cependant, les recommandations des différents groupes sur leurs "leviers" respectifs sont toutes orientées vers la progression du double objectif d'amélioration de l'innovation et de l'investissement dans la construction automobile canadienne.

Si le processus du CPSCA et les recommandations qui en émanent parviennent à améliorer l'investissement et l'innovation, les retombées de la revitalisation de l'industrie canadienne de l'automobile se manifesteront par de meilleurs résultats pour plusieurs des grands paramètres quantitatifs de performance identifiés par le CPSCA : plus d'assemblage,

plus de fabrication de pièces et composantes, une saine part des emplois automobiles et une meilleure performance commerciale internationale. En fait, pour mesurer le rôle joué par le CPSCA et ses intervenants dans leur progression collective vers l'amélioration de la performance de l'industrie, le CPSCA a défini pour chacun de ces paramètres les objectifs quantitatifs précis décrits dans la section suivante.

Donc, nous sommes d'avis que les recommandations contenues dans ce rapport (et résumées en annexe) sont bien plus qu'une simple "liste de souhaits" d'une industrie en proie à une période difficile. Elles constituent un plan stratégique intégré et cohérent dont tous les éléments visent à renforcer les réalisations canadiennes en matière d'innovation et d'investissement automobiles.

G. Paramètres de performance pour l'industrie canadienne de l'automobile

Au bout du compte, l'industrie jugera de la réussite du CPSCA par son impact sur le maintien – ou la progression – de paramètres de performance précis dans quatre domaines :

1. Production du secteur de l'assemblage
2. Production du secteur des pièces et composantes
3. Emplois
4. Commerce étranger

Les sections qui suivent décrivent ces paramètres ainsi que les mesures et réalisations recommandées par les différents groupes de travail afin d'étayer la vision et le mandat du CPSCA.

Le plan stratégique du CPSCA identifie le double objectif d'améliorer l'investissement et l'innovation dans l'industrie automobile canadienne et ses diverses recommandations politiques (liées principalement à sept grands "leviers" politiques) sont axées sur l'atteinte de ce double objectif. Si on améliore les investissements futurs dans les usines canadiennes et que l'on rend l'industrie canadienne mondialement compétitive sur le plan de l'innovation, les fondations de la prospérité future de l'industrie seront en place. Le renforcement de l'investissement et de l'innovation au Canada donnera lieu à une augmentation de la production (dans les secteurs de l'assemblage et de la fabrication

de pièces et composantes), à une stabilité des emplois et à une plus grande réussite sur le plan du commerce automobile international.

Les participants du CPSCA ont convenu de définir des objectifs précis et quantifiables de performance dans chacune des quatre grandes catégories de "résultats": production du secteur de l'assemblage, production du secteur des pièces et composantes, emplois et commerce étranger. Ces objectifs ont été définis pour justifier les diverses recommandations et initiatives et pour encourager leur mise en oeuvre, en même temps que pour créer un modèle de référence transparent destiné à mesurer les progrès futurs de l'industrie.

Ces objectifs sont réalisables et constituent un effort pour reconquérir le dynamisme et le leadership mondial que l'industrie automobile canadienne a connu pendant la plus grande partie des années 1990.

Cependant, les objectifs ne pourront pas être atteints sans un effort concerté de tous les intervenants du CPSCA à mettre les recommandations en oeuvre. Ils ne seront pas atteints si on se contente simplement de régler quelques problèmes ou irritants en espérant connaître à nouveau de "bonnes années" comme par le passé. Un effort concentré et intégré sera nécessaire pour rétablir le succès et le leadership mondial de l'industrie automobile canadienne.

En ce sens, ces quatre objectifs quantifiables de performance représentent une épreuve et chaque élément de l'épreuve est déterminant pour la réussite du processus du CPSCA et la pertinence future du CPSCA. Si nous atteignons ces objectifs – et permettons aux Canadiennes et Canadiens de profiter des retombées économiques et sociales générées par une industrie automobile mondialement compétitive et en croissance – nous pourrions dire que le CPSCA a été un mécanisme efficace parce qu'il a permis :

- d'identifier les problèmes de l'industrie;
- d'élaborer un plan ciblé et cohérent pour s'attaquer à ces problèmes;
- d'œuvrer (avec l'aide des intervenants de l'industrie) à la mise en oeuvre de ce plan;
- de concrétiser sa vision.

Le CPSCA n'était pas destiné à devenir une table ronde ou un forum de discussion. Il a été créé parce que ses participants ont collectivement reconnu que la revitalisation de l'industrie exigeait que des mesures vigoureuses soient prises sans tarder – par le gouvernement comme par les autres intervenants de l'industrie. Nos objectifs quantifiables de performance nous diront si nous avons réussi notre mission.

Production du secteur de l'assemblage

But

Assembler une part des véhicules destinés au marché nord-américain plus importante que la part des véhicules neufs vendus sur le territoire canadien (autrement dit, demeurer un bon exportateur net de véhicules finis).

Objectif de performance

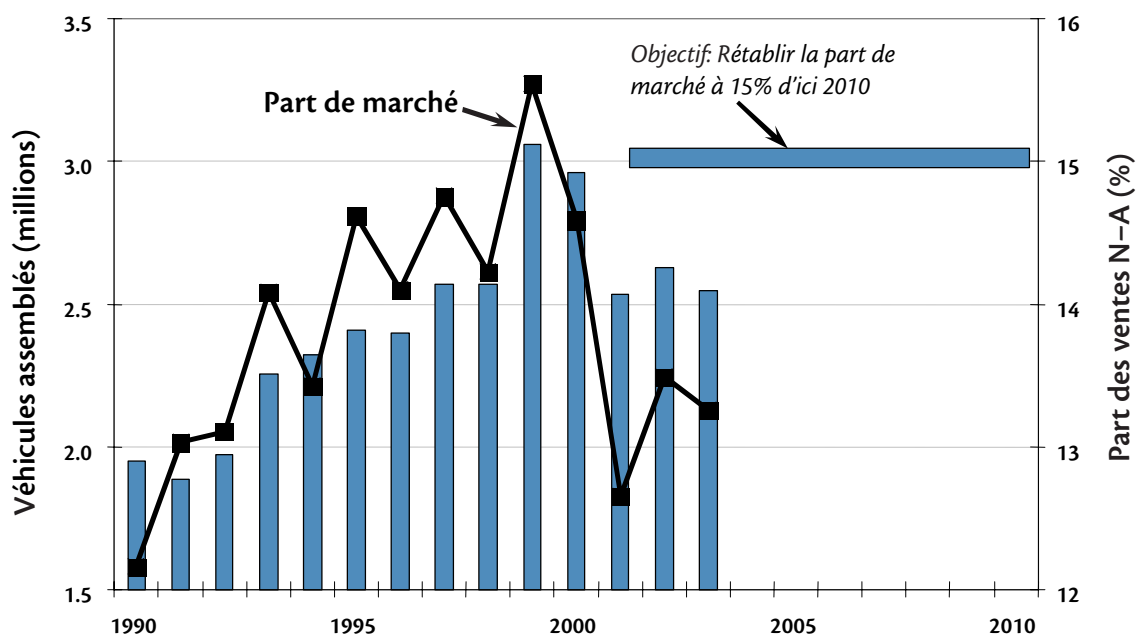
Viser le rétablissement de la part des véhicules assemblés au Canada à 15 pour cent du marché nord-américain des véhicules neufs d'ici 2010.

Contexte

Les véhicules assemblés au Canada représentaient en moyenne 14,5 pour cent des ventes nord-américaines de véhicules neufs de 1993 à 2000. Cette part de marché a connu son sommet en 1999 à 15,5 pour cent, mais elle a depuis décliné à environ 13 pour cent. Le rétablissement de la part canadienne du marché nord-américain à 15 pour cent impliquerait dans un premier temps de rétablir le volume total d'assemblage à 3 millions de véhicules par année (au moyen de

nouveaux investissements à la fois dans les usines existantes et dans de nouvelles usines) et, dans un deuxième temps, d'accélérer cette production selon l'importance du marché continental global.

Secteur canadien de l'assemblage



Source: Calculs à partir des rapports et annuaires de Ward's Automotive

Production du secteur des pièces et composants

But

Maintenir l'expansion du secteur canadien de la fabrication de pièce au rythme qu'elle a connu récemment pour desservir les OEM établis au Canada et les marchés d'exportation.

Objectif de performance

Viser à augmenter la valeur totale des ventes de pièces et composants de fabrication canadienne de 20 milliards de dollars d'ici 2015 (une hausse de cet ordre a été connue dans la dernière décennie).

Contexte

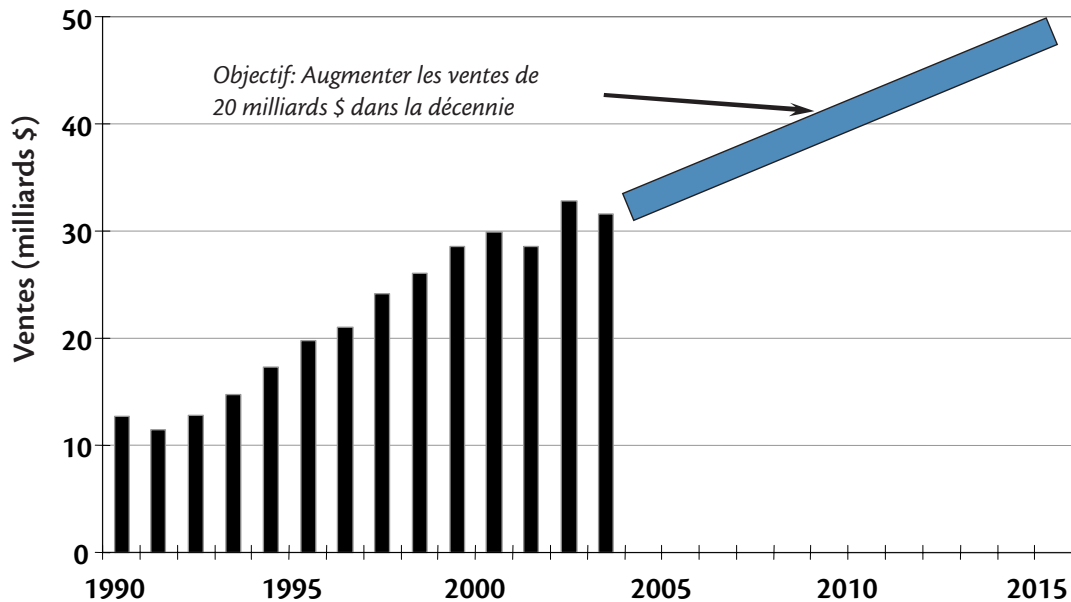
La production canadienne de pièces et composants a connu une croissance impressionnante dans les années 1990 en augmentant ses ventes de 20 milliards de dollars. En dépit du ralentissement qui sévit

depuis 1999 dans le secteur canadien de l'assemblage, le secteur des pièces et composants a connu une relative stabilité, avec une croissance modérée (quoique plus lente) en termes de ventes et de création d'emplois. Cependant, les dépenses d'investissement ont diminué depuis 1998, indiquant un risque de ralentissement futur de la production. Si les investissements dans le secteur des pièces et composants étaient revitalisés et que la voie expansionniste des années 1990 était maintenue, le rythme antérieur de croissance des ventes totales pourraient être rattrapé. On ne s'attend pas à ce que le taux de croissance des ventes revienne au niveau des années 1990 (de 8 pour cent en moyenne durant la décennie). Cependant, un taux moins rapide de 5 pour cent maintenu durant la prochaine décennie ferait augmenter les ventes totales de 20

milliards de dollars, ce qui donnerait lieu à une création continue d'emplois tout en réduisant le déficit commercial net du Canada dans le domaine des pièces et composants.

Trois éléments peuvent favoriser la croissance du secteur canadien de la fabrication de pièces et composants et tous les trois auront leur rôle à jouer dans l'atteinte de cet objectif: la croissance du secteur canadien de l'assemblage (qui donnera lieu à une augmentation des ventes de produits canadiens aux usines canadiennes d'assemblage), l'augmentation du contenu canadien moyen dans les achats des constructeurs canadiens et l'augmentation des exportations de pièces et composants canadiennes.

Secteur canadien des pièces et composants



Source: Calculs à partir de données de Statistique Canada et d'Industrie Canada.

Emplois

But

Maintenir l'industrie de l'automobile en tant qu'importante source d'emplois productifs, bien rémunérés et de qualité.

Objectif de performance

Viser à maintenir à 150 000 ou plus le nombre total d'emplois dans l'assemblage et la fabrication de pièces et composantes automobiles.

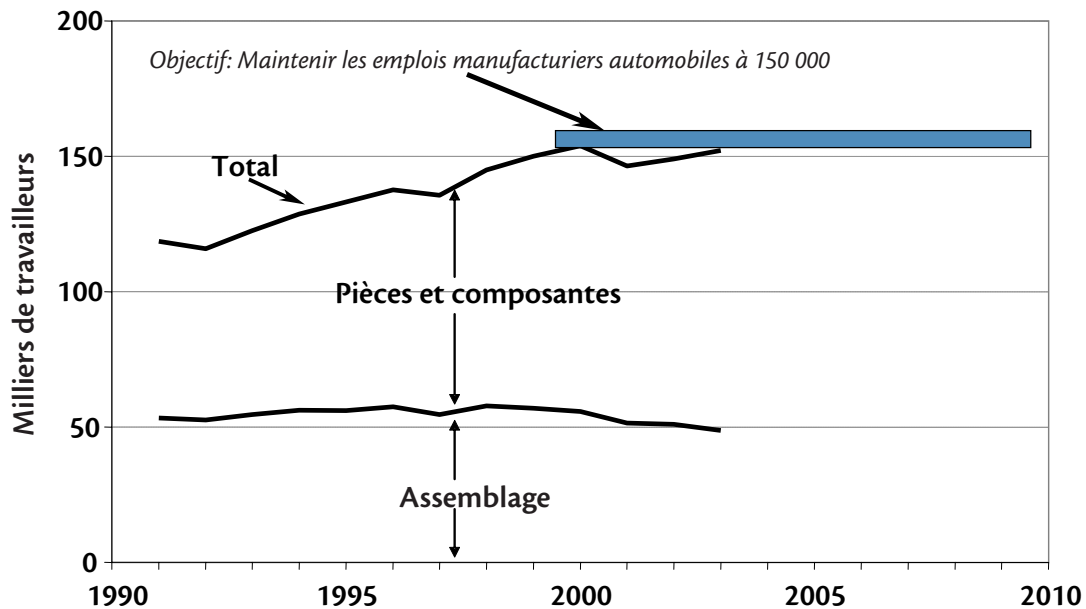
Contexte

L'emploi dans le secteur canadien de l'assemblage a connu une croissance constante tout au long des années 1990 pour atteindre 150 000 en 1999. Depuis, il a perdu environ 7 000 postes. Ce déclin a été compensé en partie par une croissance constante dans le secteur de la fabrication de pièces et composantes.

Présentement, l'emploi s'est globalement stabilisé à environ 150 000. La productivité réelle de la main-d'œuvre dans les secteurs de l'assemblage et de la fabrication de pièces et composantes est susceptible de continuer d'augmenter à un taux historique de 3 à 5 pour cent par année. Pour maintenir l'emploi au niveau actuel, il faudra donc que le total des ventes augmente au même rythme (de 3 à 5 pour cent par année) pour permettre le maintien de notre part de 15 pour cent de l'assemblage continental et la croissance continue du secteur canadien de la fabrication de pièces et composantes. Naturellement, plus les emplois dans les activités manufacturières centrales seront maintenus, plus le seront également les emplois dans les secteurs connexes qui sont tributaires d'une solide

base manufacturière. Ces secteurs connexes comprennent le secteur des pièces de rechange, la vente et l'entretien des véhicules, les industries d'approvisionnement de l'automobile et les industries de consommation.

Emplois



Source: Données de Statistique Canada.

Commerce étranger

But

Rétablir le statut du Canada en tant que grand exportateur net de produits automobiles, en augmentant les exportations nettes de véhicules assemblés et en réduisant les importations nettes de pièces et composantes (en les rajustant pour correspondre au niveau d'assemblage domestique).

Objectif de performance

Améliorer la balance commerciale automobile du Canada à 15 milliards de dollars ou plus d'ici 2010.

Contexte

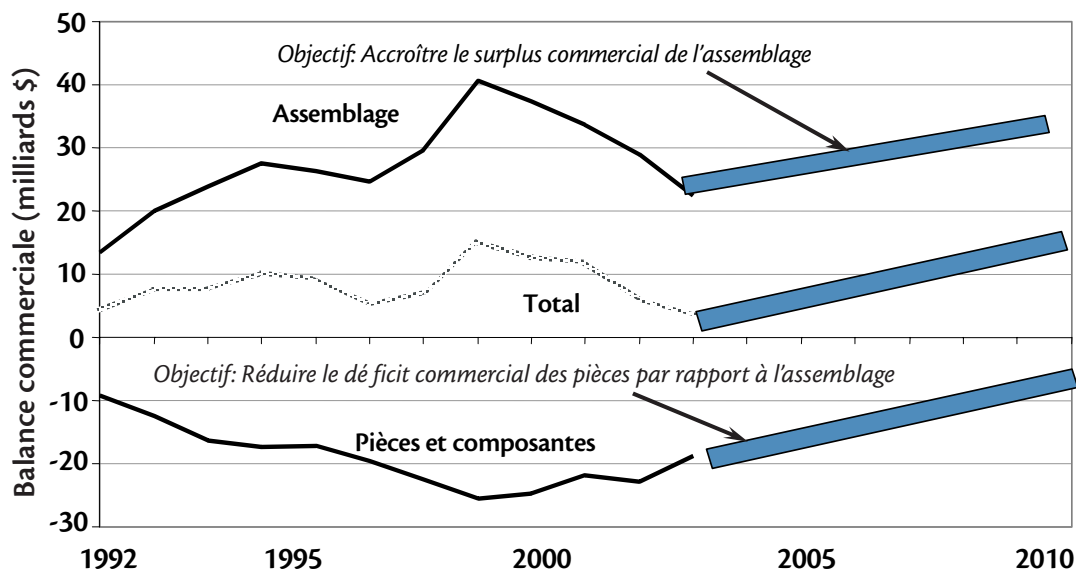
Le Canada a toujours été un grand exportateur net de véhicules assemblés (étant donné sa concentration d'usines d'assemblage) et un importateur net de pièces et composantes.

La croissance qu'a connu le secteur canadien de l'assemblage au cours des années 1990, combinée au développement qualitatif et quantitatif du secteur canadien de la fabrication de pièces et composantes, ont permis d'améliorer la balance commerciale automobile de deux façons. La balance commerciale nette (assemblage plus pièces et composantes) a atteint un sommet en 1999 pour s'établir à un peu plus de 15 milliards de dollars (selon les définitions sectorielles du SCIAN). Depuis, cependant, les exportations de véhicules assemblés ont décliné, résultat à la fois d'une diminution de la production et d'une augmentation des importations. Comme il y a moins d'assemblage, les importations nettes de pièces et composantes ont diminué. Mais globalement, la balance commerciale automobile a perdu 75 points de pourcentage de 1999 à 2003. Pour rétablir le

statut du Canada en tant que grand exportateur net de produits automobiles, il faudra une reprise au niveau de l'assemblage et une croissance constante au niveau de la fabrication de pièces et composantes.

La balance commerciale des pièces et composantes pourrait dans un premier temps se détériorer si l'assemblage augmente. Cependant, l'expansion subséquente des capacités d'approvisionnement domestiques en pièces et composantes et l'augmentation des achats de pièces et composantes canadiennes par les constructeurs établis au Canada produiront une réduction additionnelle des importations nettes de pièces et composantes, ce qui donnera lieu à une double amélioration de la balance commerciale automobile globale.

Commerce étranger



Source: Données d'Industrie Canada.

H. Recommandations du CPSCA: Plan stratégique pour renforcer la construction automobile canadienne

Pour appuyer la progression de l'industrie vers l'atteinte de nos quatre objectifs de performance, les groupes de travail du CPSCA ont élaboré plus de 40 recommandations spécifiques. Le but de ces recommandations est d'aborder les obstacles aux possibilités futures d'investissement et de production et de ménager un plan d'action ambitieux et spécifique correspondant à l'effort de

rétablissement du leadership canadien dans la construction automobile.

S'adressant à la fois au gouvernement et à l'industrie, ces recommandations constituent un "itinéraire" vers la réalisation de la vision d'un Canada en tant qu'emplacement mondialement concurrentiel pour les investissements automobiles, telle que définie par le CPSCA. Elles donneront lieu à des retombées économiques et sociales mesurables, qui se manifesteront sans doute davantage par une amélioration de la performance de l'industrie sous divers aspects quantifiables, notamment la production du secteur de

l'assemblage, la production du secteur de la fabrication de pièces et composants, les emplois et le commerce extérieur.

Une liste complète des recommandations du CPSCA est jointe à l'annexe A. Les recommandations peuvent être réparties dans les trois grandes catégories décrites au tableau suivant :

1. éliminer les faiblesses;
2. attirer des investissements;
3. bâtir des fondations pour l'avenir.

Catégorie	Domaine d'action
<p>Éliminer les faiblesses Mesures destinées à éliminer ou à atténuer les faiblesses réelles ou perçues dans le climat d'investissement canadien</p>	<p>Barrières tangibles et intangibles: Dans un environnement où plus de 90 pour cent de ses marchandises sont exportées, le Canada doit viser comme objectif de se distinguer des États-Unis – sans s'en dissocier. L'élimination de la frontière en tant qu'obstacle à l'efficacité et à la rationalisation des opérations commerciales doit être le principe directeur des décideurs politiques canadiens. Pour ce faire, il faut non seulement accélérer la concrétisation d'éléments tangibles d'infrastructure massive, notamment au moyen de la stratégie "Avancement du plan Windsor-Essex", mais il faut aussi harmoniser nos politiques avec celles de nos concurrents/partenaires sous des aspects comme l'environnement, la sécurité, les lois du travail, etc.</p> <p>Réseau de transport: Le renouvellement de l'infrastructure canadienne de transport doit figurer en tête de liste du programme politique canadien. Il est essentiel de disposer d'un réseau de transport moderne et intégré pour assurer les livraisons d'unités complètes et de pièces et composants à destination et en provenance des principaux marchés. Cela comprend l'élaboration d'un plan d'urgence/de secours qui permettra à l'industrie de l'automobile et à d'autres de maintenir un mouvement ininterrompu des marchandises.</p> <p>Énergie: Il faut un plan stratégique viable garantissant l'accès à des approvisionnements fiables en énergie électrique à prix concurrentiel.</p>
<p>Attirer des investissements Mesures destinées à attirer des investissements automobiles au Canada</p>	<p>Mesures d'incitation: Offrir des soutiens aux grands investissements liés à la capacité d'innovation, à l'amélioration des compétences et à la viabilité, ainsi qu'aux initiatives favorisant le groupage, comme les parcs de fournisseurs.</p> <p>Réglementation: Harmoniser et simplifier la réglementation entre les différentes juridictions canadiennes et entre le Canada et les États-Unis, notamment en matière d'émissions.</p> <p>Promotion: Coordonner la promotion des investissements liés à l'automobile entre les juridictions canadiennes et analyser d'éventuels partenariats avec d'autres juridictions nord-américaines.</p> <p>Approvisionnement: Encourager les OEM à prioriser davantage les approvisionnements auprès de fournisseurs canadiens.</p> <p>Fiscalité: Éliminer la taxe provinciale sur le capital et l'impôt fédéral des grandes sociétés; créer un crédit d'impôt à l'intention des manufacturiers et producteurs; et créer un crédit d'impôt sur la commercialisation hâtive (pour les applications environnementales et autres à forte concentration technologique).</p>

Catégorie	Domaine d'action
<p>Bâtir des fondations pour l'avenir Mesures destinées à bâtir les fondations de la compétitivité à long terme de l'industrie canadienne</p>	<p>Gestion de l'environnement: Faire du Canada et de son industrie de l'automobile des chefs de file en matière de gestion environnementale et de conservation des ressources naturelles, au moyen :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de soutiens aux consommateurs pour l'achat de véhicules à technologie avancée sur le plan environnemental; • de soutiens aux investissements écologiques et à la correction des propriétés existantes; • de soutiens au développement des infrastructures de ravitaillement en carburants de remplacement. <p>Innovation et compétitivité: Pour que l'industrie automobile canadienne demeure compétitive et obtienne de futurs investissements grâce à sa productivité et à son leadership sur le plan des coûts :</p> <ul style="list-style-type: none"> • améliorer et multiplier les avantages des groupes automobiles canadiens en élaborant des mécanismes de soutien qui mettront en valeur les avantages mutuels découlant d'une collaboration plus étroite entre les établissements canadiens de recherche et l'industrie canadienne de l'automobile. • offrir des soutiens à l'innovation dans les procédés de fabrication, notamment en apportant des modifications au programme de RS-DE pour en faire un outil plus convivial/accessible qui encourage l'innovation. <p>Ressources humaines: Continuer d'améliorer la capacité du Canada et des Canadiennes et Canadiens dans le développement de technologies de pointe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • en effectuant une revue des initiatives de formation par le biais du Conseil des ressources humaines du secteur de l'automobile; • en atténuant l'impact des tendances démographiques et d'autres obstacles à la capacité de l'industrie à attirer des jeunes et d'autres personnes dans les métiers spécialisés.

Pour favoriser une compréhension claire des priorités, les groupes de travail du CPSCA ont procédé à un classement afin de définir lesquelles de leurs recommandations sont les plus urgentes à court terme. La liste succincte qui suit vise donc à donner à l'industrie, au gouvernement et au public en général une idée claire des priorités d'action du CPSCA :

1. Mesures d'incitation aux grands investissements

Améliorer la définition, la flexibilité et l'accessibilité des mesures gouvernementales d'incitation afin d'attirer les grands investissements ou réinvestissements automobiles, notamment pour des initiatives axées sur l'innovation, la mise en oeuvre des technologies, l'amélioration des compétence et la viabilité.

2. Infrastructure

Mettre en oeuvre la stratégie d' "avancement du plan Windsor-Essex" et d'autres stratégies concernant d'importants passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis et mettre sur pied un plan d'urgence/de secours pour assurer la fiabilité des approvisionnements juste à temps canadiens.

3. Innovation

Renforcer la capacité d'innovation des procédés et produits, les technologies automobiles et la capacité de R-D (constructeurs et fournisseurs) du Canada en offrant des mesures d'incitation améliorées et axées sur l'innovation automobile, notamment des crédits d'impôt sur la commercialisation hâtive, des soutiens aux consommateurs

pour encourager l'achat de véhicules à technologie avancée sur le plan environnemental et des soutiens à l'innovation des procédés de fabrication, ainsi qu'en exerçant une plus grande influence sur les initiatives d'innovation de l'industrie nord-américaine.

4. Harmonisation réglementaire

Harmoniser la réglementation (notamment sur la sécurité des véhicules, la certification et les émissions) entre les différentes juridictions canadiennes et entre le Canada et les États-Unis pour soutenir la nature intégrée de l'industrie nord-américaine et améliorer la coordination des efforts de promotion des investissements automobiles des juridictions canadiennes.

5. Ressources humaines

Poursuivre le développement du nouveau Conseil des ressources humaines du secteur de l'automobile, y compris l'examen des initiatives de formation et la mise en oeuvre des projets prioritaires. Prendre des mesures pour atténuer l'impact des tendances démographiques et autres obstacles qui nuisent à la capacité de l'industrie d'attirer des jeunes et d'autres personnes dans les métiers.

I. CPSCA: Que faire maintenant?

Après deux années de collaboration fructueuse entre les intervenants de l'industrie et du gouvernement, le Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile (CPSCA) a défini dans le présent rapport intérimaire une carte routière menant à la concrétisation de sa vision d'un Canada en tant "qu'emplacement mondialement concurrentiel pour la construction automobile au sein d'un marché automobile canadien rentable et en croissance".

Depuis sa création en 2002, le CPSCA a analysé et débattu des grands enjeux liés à la compétitivité de l'industrie au Canada. Il a défini une vision qui permettra de mesurer son succès futur et il a élaboré plus de 40 recommandations destinées à court et à long terme à soutenir et à améliorer l'investissement, l'innovation et l'emploi dans l'industrie canadienne de l'automobile. Le travail a déjà commencé par rapport à certaines des principales recommandations du CPSCA.

Que faire maintenant?

Les indicateurs économiques prouvent que le Canada se doit de passer aux actes de manière assez urgente pour soutenir son industrie de l'automobile et assurer sa croissance. Le présent rapport intérimaire fournit l'occasion d'élargir le consensus général en ce qui a trait à l'action et il axe nos efforts collectifs sur la mise en oeuvre d'initiatives positives et consensuelles et sur l'élimination des obstacles à la réussite.

Prochaines étapes – Mise en oeuvre, collaboration, comptabilisation des résultats

Le CPSCA fournit aux grands intervenants de l'industrie automobile canadienne une tribune unique qui est axée sur le développement et la concrétisation de la vision de réussite future qu'ils partagent. Le Conseil a démontré sa capacité à harmoniser des intérêts différents pour définir une vision et un plan d'action communs. Le CPSCA est convaincu qu'il doit maintenant devenir un acteur de la concrétisation de cette vision et travailler en partenariat avec les gouvernements afin de contribuer à l'élimination des obstacles qui nuisent à l'atteinte de ses objectifs. Il propose donc les mesures suivantes afin d'accélérer la concrétisation de sa vision:

- Assurer auprès des décideurs du gouvernement, de l'industrie et du milieu universitaire une diffusion large (dans les deux langues officielles) du présent "Rapport intérimaire du CPSCA" à titre de projet de fondation d'une stratégie automobile pour le Canada. Inviter les intervenants à commenter et proposer l'adoption officielle de la vision stratégique du CPSCA.
- Élaborer et adopter une "fiche de progression du CPSCA" afin de suivre et de mesurer les progrès réalisés conjointement par l'industrie/ le gouvernement en regard des objectifs et principales recommandations du CPSCA et afin de signaler aux parties les obstacles qui nuisent à leur mise en oeuvre (un modèle de fiche de progression est présenté dans le sommaire).
- Collaborer avec les représentants officiels des trois paliers de gouvernement (Canada, Ontario et Québec) en vue de développer les mécanismes qui permettront de s'assurer que les politiques et programmes d'un ministère et d'un gouvernement à l'autre sont cohérents dans leur approche et que les problèmes ou obstacles entre les ministères sont promptement éliminés.
- Organiser une assemblée annuelle des intervenants du CPSCA, des premiers ministres du Canada, du Québec et de

l'Ontario et de leurs ministres de l'Industrie pour discuter de la progression du plan stratégique, des paramètres de performance et de la fiche de progression du CPSCA – la première assemblée devant avoir lieu à Ottawa en novembre 2004.

- Maintenir le CPSCA et ses groupes de travail en tant qu'instance de concertation chargée de contribuer à l'élaboration d'approches pratiques et efficaces sur le plan des coûts pour la mise en oeuvre de ses recommandations et d'analyser et de discuter d'autres questions pertinentes.

Le CPSCA est convaincu que la mise en application de ces cinq mesures pratiques constituera une étape importante de l'adoption et de la mise en oeuvre d'une stratégie automobile efficace pour le Canada.

Annexe A. Sommaire des recommandations du CPSCA

Le tableau suivant contient la liste des recommandations détaillées proposées par le CPSCA et ses divers groupes de travail. Le site Internet du CPSCA, www.cpscinfo.ca, contient des documents de référence du CPSCA et de ses groupes de travail. On y trouve des détails additionnels sur ces initiatives.

Groupe	Initiative	Priorité	Mesure proposée	Resp.
Politique fiscale	Appui à l'investissement	1	Élargir, mieux coordonner et améliorer la flexibilité des mesures d'incitation à l'investissement dans l'automobile	FÉD./PROV.
Politique fiscale	Appui à l'investissement	2	Créer un crédit d'impôt pour les investissements dans la machinerie et le matériel de fabrication	FÉD.
Politique fiscale	Appui à l'investissement	3	Éliminer la taxe provinciale sur le capital	PROV.
Politique fiscale	Appui à l'investissement	4	Éliminer l'impôt des grandes sociétés (IGS)	FÉD.
Politique fiscale	Appui à l'investissement	5	Créer un crédit d'impôt à l'intention des manufacturiers et producteurs	PROV.
Harmonisation	NSVAC 208	1	Harmoniser avec FMVSS 208	FÉD.
Harmonisation	Objectifs d'économies d'essence / changement climatique	1	Adopter des normes compatibles avec les exigences du NHTSA	FÉD.
Harmonisation	Autocertification	1	Reconnaître pleinement l'autocertification (y compris la certification électronique)	FÉD.
Harmonisation	Surveillance et déclaration des émissions	1	Harmoniser les exigences de surveillance et de déclaration des émissions (règl. 127 de l'Ont.)	FÉD.
DRH	Conseil du secteur de l'automobile	1	Poursuivre son développement: comité directeur; projet d'analyse de la situation; projet d'infrastructure 04-06	AUTRES/ FÉD.
DRH	Examen de la formation	2	Étude sur le système collégial ontarien – Analyse des programmes offerts	PIÈCES/ AUTRES/ FÉD.
DRH	Initiatives de formation	3	Travail avec le gouvernement provincial: projet SSI (universités); projet SSI (collèges); projet SMTT; projet FRP	AUTRES/ PROV.
DRH	Consultation avec le MDE	4	Aborder les questions industrielles: 90 millions de dollars – programmes techniques; projet pilote GIK	PROV.
DRH	Immigration	5	Accord sur les travailleurs étrangers temporaires, consultation continue	PIÈCES/ FÉD.
DRH	Projets de collaboration	6	Collaborer avec d'autres ONG, PEO; Compétences Canada/CAF; étude AFPAC sur l'apprentissage, CSERA; présidents des universités/collèges	AUTRES
DRH	Projets à long terme	7	Lobbying et promotion, tels que définis dans le document "Stratégies et points prioritaires"	TOUS
Innovation	Appui à la technologie et à l'innovation	1	Créer un crédit d'impôt sur la commercialisation hâtive pour la production d'une nouvelle technologie	FÉD./PROV.
Innovation	Financement de l'innovation	1	Créer un nouveau programme de financement axé sur l'automobile avec des critères et des lignes directrices adaptés au secteur de l'automobile	FÉD./PROV.

Groupe	Initiative	Priorité	Mesure proposée	Resp.
Innovation	Développement et promotion des partenariats publics et privés	1	Développer un cadre pour un modèle "Fabriqué au Canada"	AUTO/ PIÈCES
Innovation	Soutien au consommateur aux premiers stades de la commercialisation	1	Créer un crédit direct au consommateur pour les véhicules à technologie avancée sur le plan environnemental (VTAE)	FÉD.
Innovation	Appui à la technologie et à l'innovation	2	Cibler des fonds pour inciter les OEM et les fournisseurs de pièces et composants à faire leur R-D au Canada	FÉD./PROV.
Innovation	Développement et promotion des partenariats publics et privé	2	Examiner d'autres initiatives au fur et à mesure de la réalisation des travaux	GTI
Innovation	Financement de l'innovation	2	Allouer des montants appropriés puisés des fonds actuels destinés à l'industrie de l'automobile	FÉD./PROV.
Innovation	Soutien au consommateur aux premiers stades de la commercialisation	2	Achever la mise en oeuvre des améliorations annoncées au programme existant	PROV.
Innovation	Soutien au consommateur aux premiers stades de la commercialisation	3	Soutenir et encourager le développement des infrastructures de ravitaillement en carburants de remplacement	FÉD./PROV.
Innovation	Financement de l'innovation	3	Soutenir les changements au programme de RS-DE	FÉD./PROV.
Innovation	Financement de l'innovation	4	Créer un "portail" Internet et mettre en oeuvre	PIÈCES
Viabilité	Leader mondial du secteur manufacturier	1	Financer les programmes témoins de développement de technologies de fabrication de pointe	FÉD./PROV.
Viabilité	Programme automobile	1	Élaborer une réglementation pour assurer la qualité et la conformité des carburants aux technologies de pointe et à la réduction des émissions	FÉD.
Viabilité	Programme de soutien au consommateur	1	Créer des soutiens pour l'utilisation de véhicules et de carburants faisant appel à des technologies de pointe à faibles émissions	FÉD.
Viabilité	Fiabilité de l'approvisionnement en énergie électrique	1	S'assurer que la conversion à des sources moins polluantes de génération d'électricité ne compromet pas l'approvisionnement en électricité.	FÉD.
Viabilité	Infrastructure	2	Offrir des mesures d'incitation destinées aux investissements écologiques et à la correction des propriétés existantes	FÉD./PROV.
Viabilité	Leader mondial du secteur manufacturier	2	Soutenir les technologies éconergétiques à faibles émissions dans les investissements en usines	FÉD./PROV.
Viabilité	Programme automobile	2	Soutenir l'infrastructure initiale de ravitaillement en carburants de remplacement	FÉD.

Groupe	Initiative	Priorité	Mesure proposée	Resp.
Viabilité	Programme de soutien au consommateur	2	Mettre sur pied un programme national de sensibilisation à la conduite écologique (Drive Clean ^{MC}) qui insiste sur l'importance d'entretenir régulièrement son véhicule et d'adopter de meilleures pratiques de conduite pour réduire les émissions	FÉD./ PROV./ IND.
Viabilité	Leader mondial du secteur manufacturier	3	Soutenir la formation des employés dans les techniques de fabrication éconergétiques à faibles émissions	PROV./ IND.
Infrastructure	Infrastructure	1	Continuer de financer les améliorations de l'infrastructure pour la construction automobile	FÉD./ PROV.
Infrastructure	Corridor ferroviaire/ navires une autre forme de transport	1	Faire l'analyse des modes de transport de recharge pour veiller à la coordination et à l'harmonisation des intérêts de l'industrie de l'automobile et du gouvernement	FÉD./ PROV./ AUTO/ PIÈCES
Infrastructure	Questions commerciales et de sécurité	1	Coordonner ou harmoniser sur une base binationale les objectifs commerciaux et de sécurité	FÉD.
Infrastructure	Avancement du plan Windsor-Essex	1	Mettre le plan en oeuvre	FÉD./PROV.
Infrastructure	Plan d'urgence/ de secours	1	Élaborer un plan d'urgence/de secours pour le transport des produits et services de l'industrie automobile	FÉD./PROV./ AUTO
Infrastructure	Compétitivité du prix de l'énergie électrique	1	S'assurer que les choix en matière de génération d'électricité n'augmentent pas le coût de l'énergie électrique.	PROV.
Infrastructure	Fiabilité de l'approvisionnement en énergie électrique	1	Remplacer l'Entente sur l'atténuation de l'emprise sur le marché bien en avance de son échéance, le 1 ^{er} mai 2006	PROV.
Vision stratégique	Harmonisation des initiatives de R-D du Canada et des États-Unis	1	S'aligner sur les initiatives américaines en matière de technologies de pointe (p. ex., piles à carburant)	FÉD./AUTO
Vision stratégique	Partenariat avec l'État du Michigan	1	Creuser la possibilité d'un partenariat avec le Michigan pour la promotion des investissements	FÉD./ PROV./ AUTO
Vision stratégique	Développement de parcs canadiens de fournisseurs	1	Établir des parcs de fournisseurs au voisinage ou à proximité des usines d'assemblage canadiennes	IND./FÉD./ PROV.
Vision stratégique	Développement de bureaux d'approvisionnement canadiens chez les OEM	1	Nommer des gestionnaires d'approvisionnement canadiens chez les OEM pour favoriser les achats canadiens	IND.

Annexe B. Membres du Conseil du partenariat du secteur canadien de l'automobile (CPSCA) (2004)

Membres	Membres suppléants
M. Michael A. Grimaldi <i>Co-président, CPSCA, et Président General Motors du Canada Limitée</i>	M. David Paterson <i>Vice président, Affaires environnementales et corporatives General Motors du Canada Limitée</i>
M. Don Walker <i>Co-président, CPSCA, et Président et chef de la direction Intier Automotive Inc.</i>	M. Al Power <i>Président et chef de la direction Decoma International</i>
L'honorable Michel Audet <i>Ministre du Développement économique et régional Gouvernement du Québec</i>	M. Gilles Demers <i>Sous-ministre adjoint à l'industrie Ministère de l'Industrie et du Commerce Gouvernement du Québec</i>
M. Alain Batty <i>Président et chef de la direction Ford du Canada Limitée</i>	M. Norm Stewart <i>Vice président et avocat général Ford du Canada Limitée</i>
M. Robert Blair <i>Président et chef de la direction Carquest Canada Inc.</i>	M. Ray Datt <i>Président Association des industries de l'automobile du Canada</i>
M. John B.W. Carmichael <i>Président, Association des concessionnaires automobiles du Canada, et Président, City Buick Pontiac Cadillac</i>	M. Huw Williams <i>Directeur, affaires publiques et gouvernementales Association des concessionnaires automobiles du Canada</i>
L'honorable Joe Cordiano <i>Ministre du Développement économique et du commerce Conseil exécutif de l'Ontario</i>	M. Bob Seguin <i>Bureau du sous-ministre Développement économique et du commerce Gouvernement de l'Ontario</i>
M. Ray Finnie <i>Représentant officiel AFPAC – Association des fabricants de pièces automobiles du Canada</i>	M. Gerry Fedchun <i>Président Association canadienne des fabricants de pièces automobiles</i>
M. Basil "Buzz" Hargrove <i>Président TCA – Travailleurs canadiens de l'automobile</i>	M. Jim Stanford <i>Économiste TCA – Travailleurs canadiens de l'automobile</i>
M. Hiroshi Kobayashi <i>Président et chef de la direction Honda Canada Inc.</i>	M. Jim Miller <i>Vice président principal, Affaires corporatives Honda Canada Inc.</i>
M. Robert B. Magee <i>Président et chef de la direction The Woodbridge Group</i>	M. John Mavrak <i>Président Fondation Yves Landry</i>
M. Mark Norman <i>Président et chef de la direction DaimlerChrysler Canada Inc.</i>	Mme. Lori Shalhoub <i>Directrice, Affaires externes et publiques DaimlerChrysler Canada Inc.</i>
Dr. Ross H. Paul <i>Président et vice-chancelier Université de Windsor</i>	Dr. Peter R. Frise <i>Chef de programme, Auto 21 – Centres d'excellence nationaux Centre pour la Recherche automobile et l'éducation Université de Windsor</i>
L'Honorable David Emerson, P.C., M.P. <i>Ministre de l'Industrie Industrie Canada</i>	M. David Fransen <i>Sous-ministre adjoint, secteur industriel Industrie Canada</i>
Mme Jan Chaplin <i>Directrice générale Canadian General-Tower Limited</i>	
M. Ray Tanguay <i>Président Toyota Motor Manufacturing Canada Inc.</i>	M. Kenji Tomikawa <i>Président Toyota Canada Inc.</i>