

2002 – une année **presque record** pour l'industrie automobile ontarienne

Forte d'une réputation bien méritée de qualité, de productivité et d'innovation soutenues, l'industrie automobile de l'Ontario a surpassé les attentes des analystes pour 2002 et a connu une année presque record selon Mark Nantais, président de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules.

Voilà de bonnes nouvelles pour l'industrie, qui occupe une place très importante en Ontario, comme en témoignent ces quelques statistiques. Comptant près de 50 000 travailleurs hautement qualifiés dans le secteur du montage et 100 000 autres dans ceux de la mise au point et de la fabrication de pièces, la province est au huitième rang mondial des producteurs d'automobiles. L'an dernier, les usines de montage ontariennes ont produit plus de 2,6 millions de véhicules, ce qui représente 16 pour 100 de la production totale en Amérique du Nord. Seul le Michigan produit plus de véhicules, et encore!

Six des principaux constructeurs mondiaux exploitent d'importantes usines en Ontario. Au fil des ans, ils ont investi des milliards de dollars dans des technologies et des installations de pointe. L'an dernier seulement, les investissements ont dépassé les 2 milliards de dollars, l'Ontario se classant au troisième rang mondial au chapitre des investissements dans le secteur automobile. (Source : communiqués biennaux de l'AMPA sur les investissements des principales usines de montage de véhicules automobiles.)

suite à la page 8



Le Conseil du
Partenariat pour le
secteur canadien
de l'automobile
page 2



Investissements des
constructeurs
d'automobiles en
Ontario
page 9



Ouverte aux
affaires : Oshawa
page 14



Algonquin
Automotive
page 15



Le Conseil du partenariat pour le secteur canadien

de l'automobile veille à ce que l'industrie demeure compétitive

L'industrie automobile de l'Ontario – la plus importante industrie de la province, qui représente près de 20 pour 100 de son produit intérieur brut manufacturier – est un excellent exemple de réussite. Toutefois, au cours des dernières années, elle a été confrontée à une concurrence sans cesse grandissante provenant du sud des États-Unis, du Mexique et de l'Asie du Sud-Est.

« Les pressions concurrentielles s'intensifient à l'échelle mondiale, déclare Michael Grimaldi, président de la General Motors du Canada. Par le passé, notre secteur de l'automobile a connu un très grand succès, mais l'environnement a changé et les pays se font concurrence pour la croissance économique et les investissements créateurs d'emplois. Il est de plus en plus nécessaire d'assurer un climat commercial favorable afin que les fabricants d'automobiles investissent chez nous. »

Déterminée à accroître sa compétitivité, l'industrie automobile de l'Ontario se défend avec vigueur, appuyée par les gouvernements fédéral et provincial.

Conscient qu'une stratégie à long terme est essentielle à la réussite, le gouvernement fédéral, de concert avec les gouvernements de l'Ontario et du Québec et des représentants de l'industrie, a mis sur pied le Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile (CPSCA) en juin 2002.

Coprésidé par M. Grimaldi et Don Walker, président d'Intier Automotive, le Conseil a reçu le mandat de cerner trois axes d'intervention et de les classer par ordre de priorité : les enjeux critiques de l'industrie, les mesures nécessaires pour renforcer l'industrie à court et à long terme et les occasions d'innovation et d'investissements futurs.

Le CPSCA a agi rapidement, confirmant tout d'abord qu'une stratégie globale dans le secteur de l'automobile devrait aborder cinq principaux enjeux : la mise en valeur des ressources humaines, l'innovation,



General Motors, Oshawa

l'infrastructure, les mesures stratégiques à l'égard de l'investissement et de la fiscalité, ainsi que l'harmonisation de la réglementation. Des groupes de travail ont été formés pour aborder chacune des questions cernées.

Les groupes de travail ont effectué leurs premières présentations à la mi-décembre 2002. En résumé, ils ont demandé des réductions d'impôt, un allègement des formalités administratives, de l'aide pour la mise en valeur des ressources humaines, un investissement dans

Suite à la page 11

Efficacité et sécurité garanties

L'industrie automobile ontarienne est confrontée à des délais de livraison très serrés. Elle doit donc compter sur l'efficacité des mouvements transfrontaliers, ce qui est devenu plus difficile à la suite des événements du 11 septembre 2001.

Ainsi, lorsque le nouveau programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) est entré en vigueur en décembre 2002, les usines de montage et les fabricants de pièces ont applaudi l'initiative. EXPRES est un programme canado-américain visant à simplifier les expéditions commerciales transfrontalières tout en les rendant moins coûteuses et plus sécuritaires.

« EXPRES s'avère efficace pour les entreprises d'exportation renommées comme la nôtre, qui font appel à des transporteurs et à des conducteurs bien connus », déclare Faye Roberts, directrice, Relations avec les pouvoirs publics de la General Motors du Canada.

« L'industrie automobile ontarienne est hautement intégrée à celle des États-Unis, explique-t-elle. Des milliers d'expéditions de marchandises semblables traversent la frontière dans les deux directions chaque jour. À elle seule, la GM expédie quotidiennement 1 100 charges complètes. Grâce au programme EXPRES, ces expéditions dites à faible risque peuvent être traitées rapidement, ce qui nous permet de respecter nos échéanciers. »

Provenant de trois programmes de sécurité existants – les programmes canadiens d'autoévaluation des clients et Partenaires en protection et le programme américain de partenariat de lutte contre le terrorisme aux douanes (C-TPAT) – EXPRES simplifie le processus d'autorisation de sécurité aux frontières pour les importateurs préautorisés dont les produits sont livrés par des transporteurs et des conducteurs préautorisés.

Pour être admissibles au programme, l'importateur, le transporteur et le conducteur doivent tous recevoir l'approbation des deux gouvernements à l'issue d'un processus très strict d'évaluation des demandes. Les participants approuvés signalent leurs expéditions par voie électronique au moins 15 minutes avant d'arriver à la frontière. Une fois au poste frontalier, les expéditions sont identifiées à l'aide d'un code à barres ou d'un transpondeur. Il faut quelques minutes pour les traiter, puis elles reprennent la route. Le programme comprendra bientôt une voie rapide réservée, ce qui devrait accélérer davantage le traitement.

« Les autorités canadiennes et américaines travaillent en étroite collaboration à l'élaboration et à la mise en œuvre du programme EXPRES, indique M^{me} Roberts. C'est ce qui explique son succès. »



La plupart des jeunes rêvent de posséder leur première voiture, ce qui leur procure leur premier véritable goût d'autonomie et de liberté. En vieillissant, ils la voient davantage comme un outil pratique, qui leur permet de se rendre au travail ou d'emmener leurs enfants du point A au point B. Ils peuvent même la considérer comme essentielle à leur emploi. En Ontario, un poste sur six est lié à l'industrie automobile. Notre gouvernement reconnaît l'importance de l'industrie automobile et la félicite pour sa réussite. À titre de ministre, il me fait toujours plaisir de souligner que l'Ontario n'est dépassé que par le Michigan en matière de production d'automobiles en Amérique du Nord. En outre, je suis tout à fait conscient que l'industrie automobile est l'un des principaux moteurs de notre économie.



L'industrie automobile représente quatre pour 100 du produit intérieur brut de l'Ontario et près de 20 pour 100 de notre GDP manufacturier, ce qui en fait l'élément le plus important du secteur de la fabrication. Les 13 usines de montage et plus de 400 importantes installations de fabrication de pièces automobiles situées en Ontario emploient directement quelque 140 000 personnes. Environ 191 000 autres travaillent dans les sous-secteurs du détail et de l'après-vente.

Notre gouvernement est déterminé à faire en sorte que l'industrie automobile continue de prospérer, de procurer des emplois aux Ontariens et d'être concurrentielle à l'échelle mondiale. Dans le présent numéro du *Cahier des affaires de l'Ontario*, nous nous entretenons avec certaines des entreprises, des associations et des personnes qui œuvrent aux premières lignes de ce secteur innovateur. Nous examinons également les mesures que notre gouvernement a prises pour assurer sa réussite soutenue. (L'an dernier, nous avons tenu une table ronde de l'automobile afin de définir, avec les chefs de file du secteur, des stratégies permettant d'en accroître la compétitivité mondiale.) Nous avons investi dans la formation professionnelle afin de répondre aux besoins de l'industrie. Nous avons également affecté 625 millions de dollars de plus sur cinq ans à l'enrichissement des programmes de recherche et développement et de formation dans divers secteurs, dont celui de l'automobile. Nous pourrions ainsi favoriser la création d'emplois par des investissements à grande échelle dans la province.

En 2002, l'industrie automobile ontarienne a expédié pour environ 95 milliards de dollars en véhicules montés et en pièces. Notre gouvernement est déterminé à faire en sorte que cet atout continue de croître. Nous nous engageons à fournir tout autant d'efforts pour tous les autres secteurs ontariens, dans l'intérêt de notre province et de sa population.

Le ministre de l'Entreprise, des Débouchés et de l'Innovation,
Jim Flaherty

L'industrie du marché de l'après-vente assure l'entretien et l'approvisionnement des véhicules automobiles

Actuellement, 16,8 millions de voitures et de camions légers sont immatriculés pour circuler sur les routes canadiennes. Ces véhicules parcourront chacun 225 000 kilomètres en moyenne au cours de leur durée utile. Pour continuer à bien fonctionner en toute sécurité, la plupart d'entre eux auront besoin d'un entretien régulier ou de pièces de rechange au fil des ans. En outre, selon ses propres préférences, un propriétaire peut vouloir augmenter la performance de son véhicule ou y ajouter des accessoires.

Toutes les pièces et tous les accessoires, les outils, le matériel et les services nécessaires à un véhicule après son montage sont considérés comme des produits et services du marché de l'après-vente.

« L'industrie du marché de l'après-vente englobe chaque étape du processus de distribution, du fournisseur au grossiste en passant par le distributeur-entrepôt, explique Ray Datt, président de l'Association des industries de l'automobile (AIA) du Canada. Il existe actuellement plus de 20 000 combinaisons différentes de moteurs et de modèles de carrosserie d'automobiles. Le système de distribution en trois étapes de l'industrie permet de veiller à ce que les grandes surfaces (comme Canadian Tire) et le garage du coin puissent tous accéder rapidement à des milliers de pièces uniques sans devoir les garder en stock. »

Chaque année, les Canadiens investissent en moyenne 14,5 milliards de dollars dans les produits et services du marché de l'après-vente, les Ontariens dépensant environ 6,7 milliards de dollars, soit près de 46 pour 100 de l'investissement pour le Canada. La majorité des activités du marché de l'après-vente découlent de la vente et de l'installation de composants des systèmes de refroidissement, de filtration, d'allumage et du système électrique, de produits de sécurité, de pièces du moteur et de produits situés sous la voiture, notamment les freins et les amortisseurs.

L'industrie du marché ontarien de l'après-vente emploie directement plus de 100 000 personnes. En l'an 2000, le coût moyen des réparations d'automobiles s'élevait à 754 \$ par année, le marché principal étant composé de véhicules ayant de cinq à douze ans.

« La remise à neuf constitue un segment en plein essor de notre industrie, déclare M. Datt. Par exemple, chaque

moteur possède des composants qui ne bougent pas et qui, par conséquent, s'usent peu ou pas du tout. Ces pièces peuvent être démontées jusqu'à leur noyau et remises en état afin de satisfaire à la norme initiale ou de la dépasser. La remise à neuf offre une option écologique et économique aux propriétaires de véhicules. »

L'AIA travaille également au nom de ses 1 400 membres pour répondre aux préoccupations soulevées à l'égard de la pénurie de travailleurs qualifiés dans le domaine de la réparation d'automobiles. « Nous sommes très heureux que le gouvernement améliore le système d'apprentissage. Nous prévoyons qu'au cours des cinq à sept prochaines années, le nombre de personnes prenant leur retraite sera supérieur au nombre de personnes entrant dans ce domaine et nous travaillons activement à combler cet écart, déclare M. Datt. En outre, la réparation d'automobiles est de plus en plus perfectionnée et elle a radicalement changé en seulement dix ans. De nos jours, un technicien d'entretien automobile doit être en mesure de lire des diagnostics informatisés et de fonctionner dans un environnement de haute technicité. L'éducation, la formation et le recyclage sont extrêmement importants. »

On estime que d'ici 2004, le segment de l'industrie du marché de l'après-vente qui croîtra le plus rapidement sera celui de la réparation « maison » de véhicules de plus de 13 ans. « Notre industrie continuera de changer et de s'adapter afin de satisfaire les besoins des consommateurs et de répondre aux complexités croissantes des véhicules, indique M. Datt. Nous espérons nous centrer davantage sur les clients et être encore plus conscients de l'environnement. »

Pour obtenir de plus amples renseignements, consultez le site www.aiacanada.com ou composez le (613) 728-5821.

de pièces d'automobiles sont attirés par l'Ontario

En 2001, la société autrichienne Starlim-Sterner GmbH – un chef de file mondial dans le moulage par injection de silicone, utilisé dans la fabrication de pièces pour l'industrie automobile – cherchait un endroit où implanter son installation de production nord-américaine. Après avoir soigneusement évalué les emplacements aux États-Unis et au Canada, Starlim-Sterner a choisi London, en Ontario.

Starlim-Sterner fait partie du nombre croissant de fabricants internationaux de pièces qui s'installent en Ontario, venant ainsi s'ajouter aux plus de 400 fournisseurs de pièces qui prospèrent déjà dans la province.

Au cours des dernières années, des sociétés reconnues telles que Magna International, Amino Corporation, Futaba Industries, TG Minto, Trim Masters, Keiper Limited et ZF Lenksysteme ont annoncé l'établissement de nouvelles installations en Ontario. Des dizaines d'autres ont annoncé des agrandissements d'installations déjà établies.

13 importantes usines de montage – et qu'elle offre des avantages considérables aux concepteurs et aux fabricants de pièces.

Au sommet de la liste se trouve la main-d'œuvre hautement qualifiée de l'Ontario. « L'industrie compte plus de 90 000 travailleurs instruits et très bien formés, déclare M. Fedchun, et ils ont la réputation bien méritée de travailler fort et d'innover. »

Vient ensuite la proximité des marchés. L'Ontario se trouve au cœur de l'industrie nord-américaine de l'automobile, ce qui signifie que les fabricants de pièces de l'Ontario sont situés à moins de 10 heures de route



Qu'est-ce qui rend l'Ontario si populaire pour les activités liées aux pièces d'automobiles?

Gerald Fedchun, président de l'Association des fabricants de pièces d'automobiles, affirme que cela s'explique simplement par le fait que la province possède une industrie automobile bien établie – l'Ontario fabrique des automobiles depuis 100 ans et compte

en camion des usines de montage américaines. Cet avantage est critique pour une industrie qui exige une livraison juste à temps et qui exporte les deux tiers de sa production aux États-Unis.

« Il est essentiel de conserver une libre circulation des échanges », affirme M. Fedchun, pour qui cela constitue le principal défi dans l'après 11 septembre. Les autorités

Suite à la page 11

unit la recherche, l'enseignement et l'industrie automobile

Le Centre pour les matériaux et la fabrication d'automobiles (CMFA) améliore la compétitivité de l'industrie automobile de l'Ontario. Fondé en 1998 dans le cadre d'une initiative conjointe de l'Université Queen's, d'Alcan International et du Fonds d'encouragement à la recherche-développement du gouvernement de l'Ontario, le CMFA assure un leadership et fournit une structure visant à aider l'industrie automobile à tirer parti de la recherche et de l'enseignement universitaires. Depuis, le partenariat s'est élargi pour inclure l'Université McMaster et l'Université de Waterloo.

« Le CMFA établit des partenariats importants et son programme prend de plus en plus d'ampleur, déclare Floyd Tuler, directeur général du Centre. En 1999, nous avons participé à quatre projets de recherche. Cette année, nous travaillons à 61 projets de concert avec six universités et 32 partenaires industriels. Près de 300 chercheurs du corps professoral, associés de recherche, étudiants diplômés et étudiants de premier cycle participent présentement à l'élaboration de nouvelles connaissances sur les matières et la fabrication pour l'industrie automobile. »

Le CMFA est régi par un conseil d'administration indépendant, composé de représentants de l'industrie, d'universités et d'organismes de recherche. Un comité consultatif sur la recherche examine tous les projets et émet des recommandations à l'égard des progrès réalisés et de l'orientation à adopter afin de mieux favoriser la compétitivité du secteur de l'automobile. Depuis 1998, le CMFA et ses partenaires industriels et institutionnels ont investi 11,6 millions de dollars dans la recherche innovatrice. Une grande partie de cette recherche a lieu à l'installation de pointe du CMFA

située à Kingston, qui comprend un laboratoire et une salle de classe couvrant quelque 5 000 m². La recherche s'effectue également aux autres universités participantes du CMFA.

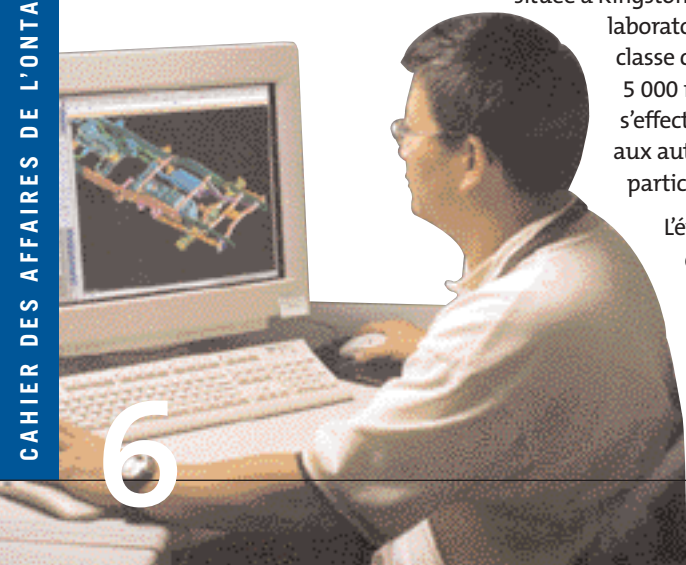
L'éventail des recherches du CMFA comprend les métaux légers, les systèmes électriques perfectionnés, l'économie de la fabrication, les plastiques, les

composites, les revêtements et la fabrication de pièces et de composants. Des projets du CMFA ont donné naissance à trois entreprises, qui ont toutes créé de nouveaux emplois. Il s'agit de Medusa Computing, qui vend des systèmes informatiques et des logiciels servant à calculer les pressions causées par l'estampage, de Kingston Process Metallurgy, qui fournit des données quantitatives aidant à l'élaboration de nouveaux procédés de transformation des métaux légers, des métaux de base et des matières de spécialité, ainsi que de Free Forming Technologies, qui utilise une nouvelle technologie permettant un prototypage rapide des formes métalliques complexes grâce à une technique spéciale de formage progressif sans moule. Les constructeurs d'automobiles de l'Ontario emploient des chercheurs ayant travaillé à des projets du CMFA, qui demeure une source importante d'employés hautement qualifiés aptes à répondre efficacement aux besoins de l'industrie.

« Le CMFA a connu des réussites remarquables, indique M. Tuler. Le corps professoral et les étudiants publient d'importants documents de recherche. Nous avons contribué à faire profiter l'industrie des ressources universitaires et les étudiants apprennent d'une façon très pratique le fonctionnement de celle-ci. En outre, nous offrons une formation fondamentale, nous accroissons la capacité d'emploi et nous mettons au point des technologies qui sont d'une utilité et d'une valeur considérables pour le secteur de l'automobile. »

Au cours des prochaines années, le CMFA prévoit poursuivre son programme de recherche actuel tout en déployant davantage d'efforts dans les technologies liées aux matières et à la fabrication pour les piles à combustible et en ce qui a trait aux aspects économiques des procédés de fabrication.

Pour obtenir de plus amples renseignements, consultez le site www.cammauto.com ou composez le (613) 547-6700.



Le centre de conception technique d'Oshawa montre la voie



Le centre régional de conception technique d'Oshawa de la General Motors (GM) du Canada, d'une valeur de 20 millions de dollars, représente l'un des plus importants engagements envers le développement de l'ingénierie et de la technologie pris par un constructeur automobile au Canada. Ouvert il y a seulement deux ans, le centre compte maintenant 260 ingénieurs et plus de 400 employés et abrite des ateliers de construction, des ateliers d'usinage et des laboratoires de métallurgie et de mesure.

*Entreprise : Centre de conception technique de la General Motors
Secteur : automobile
Emplacement : Oshawa
Site Web : www.gmcanada.com*



Les systèmes du centre permettent de transmettre les renseignements sur les produits en temps réel, grâce à un écran d'ordinateur de la taille de celui de cinéma et à une planche de croquis virtuelle reliant les centres de conception technique de GM à travers le monde. Le centre d'Oshawa fait partie d'un réseau technique mondial qui permet une collaboration entre les ingénieurs de GM aux États-Unis, au Japon, en Allemagne, en Australie, en Suède et au Mexique.

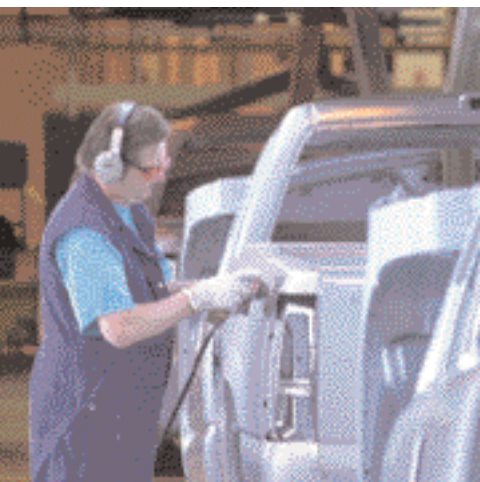
« Nous avons des employés de très haut calibre à Oshawa, déclare Maryann Combs, directrice générale des services techniques et de la planification de produits de la GM du Canada Limitée. La très grande majorité d'entre eux sont diplômés des collèges et universités de l'Ontario, qui constituent une source fantastique d'employés pour nous. »

L'installation de conception à grande échelle se charge principalement des systèmes de carrosserie et de châssis, des applications des carburants de remplacement (éthanol, propane, gaz naturel), des essais arctiques et des services techniques relatifs à la qualité. Le personnel technique de GM Canada a toujours offert des services d'ingénierie pour les véhicules fabriqués au Canada. Avec la construction du centre de conception technique, le rôle des employés s'est accru.

Le centre a été choisi récemment comme le principal centre de conception technique pour le nouvel Equinox de Chevrolet, un utilitaire sport compact qui sera fabriqué à l'usine CAMI (une coentreprise) située à Ingersoll.

« L'Equinox est le premier programme pour lequel nous sommes le principal centre de conception technique, affirme M^{me} Combs. Nous travaillons en collaboration avec d'autres centres partout dans le monde et nos ingénieurs dirigent la conception technique du véhicule. »

suite à la page 13



2002 – une année presque record pour l'industrie



Les fabricants automobiles du monde entier continuent également d'établir d'importantes gammes de produits chez nous. L'an dernier, GM a annoncé que son usine n° 2 d'Oshawa deviendrait le fournisseur nord-américain exclusif de la Grand Prix. Ford, DaimlerChrysler et Honda ont fait part de nouvelles semblables. En outre, l'usine de Toyota située à Cambridge (Ontario) a eu l'insigne honneur d'être choisie en tant que première usine hors du Japon pour monter un modèle destiné à la division de voitures de luxe, Lexus.

« La confiance des constructeurs d'automobiles à l'égard des installations de montage de l'Ontario est justifiée », affirme M. Nantais, qui souligne qu'en plus d'être très productives – les usines de l'Ontario présentent un avantage de productivité de 7 pour 100 sur celles des É.-U. – elles fabriquent également des véhicules de qualité supérieure. Le sondage 2002 de J.D. Power and Associates, dont les résultats sont suivis de près par l'industrie, a révélé que trois des dix plus importantes usines nord-américaines se trouvaient en Ontario et que l'usine n° 2 d'Oshawa de GM occupait le premier rang. L'usine n° 1 d'Oshawa, de GM, qui produit les Impala et les Monte Carlo de Chevrolet, s'est quant à elle classée au premier rang parmi 82 usines d'Amérique du Nord et du Sud selon le sondage 2003 de J.D. Power and Associates, portant sur la qualité initiale des véhicules.



L'industrie automobile de l'Ontario :

- a vu le jour en 1904;
- est le huitième plus important producteur de véhicules au monde;
- comprend 13 grandes usines de montage de véhicules et plus de 400 fabricants de pièces automobiles;
- a produit 2,6 millions de véhicules en 2002 – ce qui correspond à un véhicule sur six fabriqués en Amérique du Nord – dont 85 pour 100 ont été exportés aux États-Unis;
- emploie directement plus de 140 000 personnes en Ontario et 191 000 autres indirectement dans les sous-secteurs du détail, du gros et de l'après-vente;
- représente près de 20 pour 100 du PIB manufacturier de la province;
- a expédié pour 95 milliards de dollars en véhicules montés et en pièces en 2002;
- s'est classée troisième au monde en 2002 sur le plan de l'investissement, attirant 2,11 milliards de dollars en nouveaux investissements dans des usines de montage;
- a attiré près de 20 milliards de dollars provenant d'usines de montage et de fabricants de pièces au cours de la dernière décennie.

Coup d'œil

automobile ontarienne

La prospérité de l'industrie ontarienne du montage de véhicules touche également le secteur de l'approvisionnement, explique Gerald Fedchun, président de l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada. Plus de 400 entreprises sont en activité dans les domaines de la mise au point et de la fabrication de pièces dans la province et leur réputation bien fondée de mise en marché rapide de pièces novatrices a fait augmenter leur chiffre d'affaires, qui est passé de 12,5 milliards de dollars en 1991 à plus de 33 milliards l'an dernier.

L'industrie ontarienne des pièces continue également d'attirer de nouveaux investissements, souligne M. Fedchun, donnant l'exemple de sociétés comme Starlim-Sterner d'Autriche qui ouvre d'importantes installations dans la province.

Cependant, les spécialistes préviennent que, malgré sa prospérité actuelle, le secteur sera confronté à un certain nombre de défis.

« 2003 constitue un tournant décisif, déclare M. Nantais. Nous pouvons préparer un avenir radieux ou moins reluisant. »

Au premier rang de la liste de ces défis figure la féroce concurrence du Sud des États-Unis et du Mexique, qui offrent d'énormes incitatifs pour attirer les constructeurs. Le gouvernement de l'Ontario a pris des mesures décisives en réaction à ces pressions.

« Conscient que Ford, Mitsubishi et Toyota sont toutes à la recherche d'emplacements pour de nouvelles installations nord-américaines, le gouvernement a récemment annoncé le lancement d'une nouvelle stratégie pour le secteur automobile. Il affectera 625 millions de dollars sur cinq ans à l'accroissement de la RD dans le domaine de l'automobile, à la création de nouvelles possibilités de formation et à l'amélioration de l'infrastructure. Cette mesure, qui vise carrément à attirer de nouveaux investissements et des réinvestissements, est accueillie favorablement par l'industrie. »

Cette initiative fait suite à l'engagement de plus de 401 millions de dollars qu'a pris le gouvernement l'an dernier en vue d'améliorer l'autoroute 401 afin d'aider les fournisseurs de pièces et les usines de montage à respecter leurs échéances. Une autre somme de 150 millions, égale par le gouvernement fédéral, a également été réservée en vue d'accroître la circulation au poste frontalier de Windsor-Détroit, le plus achalandé d'Amérique du Nord, qui est essentiel pour l'industrie automobile ontarienne.

Au sein du Conseil du Partenariat du secteur canadien de l'automobile, le gouvernement de l'Ontario collabore également avec l'industrie et le gouvernement fédéral à l'élaboration de stratégies à long terme, visant à augmenter la compétitivité du secteur à l'échelle mondiale et à créer de nouvelles possibilités de croissance.

Voici quelques investissements annoncés ou effectués en Ontario par des constructeurs de véhicules automobiles en 2002 :

- 885 millions de dollars aux usines d'Oshawa et de St. Catharines de la General Motors;
- 650 millions de dollars à l'usine de Toyota située à Cambridge;
- 600 millions de dollars à l'usine de Ford située à Oakville;
- 500 millions de dollars à l'usine de CAMI située à Ingersoll;
- 460 millions de dollars à l'usine de DaimlerChrysler située à Windsor;
- 150 millions de dollars à l'usine de Ford située à St. Thomas;
- 32 millions de dollars à l'usine de Honda située à Alliston.

Voici quelques investissements annoncés ou effectués par des fabricants de pièces en 2002 :

- 90 millions de dollars par Nemak Canada Corporation à Windsor;
- 65 millions de dollars par Ube Automotive North America à Sarnia;
- 31 millions de dollars par Futaba Industries à Stratford;
- 27 millions de dollars par Starlim-Sterner à London;
- 25 millions de dollars par Magna à London;
- 20 millions de dollars par Dana Corporation à St. Marys;
- 12 millions de dollars par Amino Corporation à St. Thomas;
- 5 millions de dollars par Aisin à Woodstock.

Toyota Canada

obtient un important nouveau mandat



Lexus RX330

Entreprise : Toyota Motor Manufacturing Canada
Secteur : automobile
Emplacement : Cambridge
Site Web : www.toyota.ca

L'usine Toyota Motor Manufacturing Canada, ou TMMC, a le vent dans les voiles pratiquement depuis le moment où la première Corolla est sortie de la chaîne de montage de Cambridge en 1988.

TMMC, l'une des usines de fabrication de voitures les plus prospères en Amérique du Nord, a remporté jusqu'à maintenant sept prix J.D. Power récompensant la qualité des usines, dont quatre prix or. Elle emploie actuellement 3 200 personnes qui ont fabriqué plus de 200 000 modèles Corolla, Matrix et Solara l'an dernier, soit 18 pour 100 de la production nord-américaine totale de Toyota.

TMMC s'agrandit.

Compte tenu de la Corolla et de la Matrix qui se vendent presque aussi rapidement qu'elles sortent de la chaîne de montage et de la production du modèle Lexus RX330 qui doit commencer en septembre, la société embauche 700 employés de plus et augmente la production qui passe à 250 000 véhicules chaque année.



Toyota Matrix

« C'est un assez gros défi, déclare Greig Mordue, directeur de la planification d'entreprise de TMMC, mais nous sommes confiants d'avoir un plan qui assurera notre réussite. »

Pour s'adapter au nouveau mandat de TMMC, un agrandissement d'une valeur de 650 millions de dollars est en cours. On aménage de nouveaux ateliers de soudure et de travail des plastiques, ainsi qu'un autre atelier de peinture qui sera doté d'un système écologique de haute technologie. Une fois l'agrandissement terminé, l'investissement de la société dans l'installation de Cambridge totalisera 3,1 milliards de dollars.

La croissance de TMMC a un effet d'entraînement positif sur le secteur ontarien des pièces d'automobiles. Plusieurs sociétés ont annoncé qu'elles s'établiront pour la première fois en Ontario afin d'approvisionner la Lexus, dont Trim Masters Inc, qui fabriquera les sièges de la RX330, et Futuba Industrial Co. Ltd., qui fabriquera les assemblages de soudage. D'autres entreprises locales ont annoncé des agrandissements en vue de desservir le marché croissant de Toyota.

Quel est donc le secret de la réussite de TMMC?

« En fin de compte, les voitures sont construites par des personnes, explique M. Mordue. Des personnes extraordinaires travaillent ici. »

« L'Ontario est un excellent endroit pour fabriquer des voitures, ajoute-t-il. En plus de donner accès à un bassin de travailleurs de calibre supérieur, la province offre des prix de revient concurrentiels et une infrastructure qui nous permet d'obtenir efficacement des pièces et des composants et de commercialiser nos véhicules. »

Les fabricants de pièces d'automobiles sont attirés par l'Ontario

fédérales et provinciales et leurs homologues américaines, de concert avec l'industrie, s'emploient actuellement à trouver des façons de réduire les délais aux frontières tout en assurant la sécurité.

Les prix de revient peu élevés qu'offre l'Ontario viennent compléter les avantages concurrentiels du secteur. « Lorsque les sociétés procèdent à l'analyse des coûts, l'Ontario arrive en tête », souligne M. Fedchun.

Et ce ne sont pas que des déclarations patriotiques. L'étude de KPMG sur les choix concurrentiels, réalisée en 2002, confirme cet avantage en matière de coûts. L'étude, qui a comparé les prix de revient en Autriche, au Canada, en France, en Angleterre, en Italie, au Japon, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et aux États-Unis, a permis de découvrir que le Canada offre un avantage de 10 pour 100 sur les États-Unis en ce qui a trait aux activités de fabrication, grâce aux coûts moins élevés pour les salaires, la construction, les charges sociales et les impôts sur les sociétés, de même qu'au taux de change favorable.

Ce message dont le gouvernement de l'Ontario fait la promotion est de mieux en mieux reçu, comme en témoigne le nombre croissant d'investissements.



Le Conseil du partenariat...

la recherche et le développement et une amélioration de l'infrastructure, notamment au point de passage achalandé Détroit-Windsor. Les deux ordres de gouvernement ont assisté aux présentations.

Le budget fédéral, déposé à la mi-février 2003, comprenait un échéancier d'élimination de l'impôt sur le capital, un fardeau pour les fabricants de voitures et de pièces qui ont besoin de nombreux éléments d'actif pour fabriquer leurs produits. Une semaine plus tard, le gouvernement de l'Ontario a annoncé qu'il investirait 625 millions de dollars au cours des cinq prochaines années afin d'accroître la recherche et le développement dans le domaine de l'automobile, d'élargir les occasions de formation et d'améliorer l'infrastructure. Il a enchaîné avec d'autres bonnes nouvelles dans le dernier budget, qui prévoit une réduction de 10 pour 100 du taux de l'impôt sur le capital et la promesse de l'éliminer complètement d'ici 2008. En outre, le gouvernement a poursuivi la mise en œuvre de son plan pluriannuel, précédemment annoncé, qui réduira le taux de l'impôt sur le revenu des sociétés de 8 pour 100 d'ici 2006. Le budget a également présenté le nouveau crédit d'impôt

pour l'apprentissage remboursable visant à accroître le nombre de travailleurs qualifiés dans des secteurs stratégiques de l'économie, dont l'industrie automobile.

Enfin, le budget a augmenté le remboursement de la taxe sur les véhicules à carburant de remplacement, qui atteindra un maximum de 2 000 \$. Cette hausse fait partie d'un train global de mesures recommandé par le partenariat en vue de promouvoir l'adoption de technologies automobiles plus écologiques pour les consommateurs.

« Il ne fait aucun doute que tous les ordres de gouvernement prennent le CPSCA au sérieux, souligne M. Grimaldi. Mais il reste encore beaucoup de travail à faire, ce qui nécessite la collaboration de tous les intervenants de l'industrie. » Au nombre des défis à relever, il mentionne notamment l'harmonisation de la réglementation et l'amélioration de l'infrastructure.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le CPSCA, consultez le site www.strategis.ic.gc.ca/ssg/am01454e.html.

s'appuie sur **l'innovation** et une **vision à long terme**

Établie en tant qu'entreprise dérivée de Magna International Inc. au début des années 1980, Decoma International Inc. est maintenant une société ouverte distincte et un chef de file mondial dans le domaine des pièces et systèmes extérieurs pour automobiles, enregistrant des ventes de plus de 2 milliards de dollars américains par année.

Entreprise : Decoma International Inc.
Secteur : automobile
Emplacement : Concord
Site Web : www.decoma.ca



Decoma conçoit, met au point et fabrique des carénages frontaux (pare-chocs), des modules avant et arrière, des panneaux de carrosserie en plastique, des modules de toit, des composants de garniture extérieure, des systèmes d'étanchéité et de serre et des composants d'éclairage. Les véhicules munis des produits de Decoma couvrent toute la gamme des dimensions, des styles et des fonctions, de la Mini de BMW à l'Escalade de Cadillac.

La société, dont le siège social se trouve à Concord (Ontario), emploie 14 000 personnes dans 43 installations réparties au Canada, aux États-Unis, au Mexique, au Japon et en Europe.

« Nous avons une culture d'amélioration continue qui est profondément ancrée », déclare Al Power, président et chef de la direction de Decoma. Nous avons assuré notre croissance en mettant l'accent sur la création de nouveaux produits et l'efficacité de l'exploitation. Sur le marché concurrentiel d'aujourd'hui, où les équipementiers font de plus en plus pression sur les fournisseurs afin qu'ils réduisent leurs coûts, c'est plus important que jamais. »

Decoma est réputée pour son souci du détail, ce qui lui permet de satisfaire les clients les plus exigeants et de les fidéliser. Sa division Polybrite, située au nord de Toronto, a récemment décroché un contrat visant la fourniture de la calandre pour l'utilitaire sport Lexus RX330, une nouvelle édition d'un modèle très populaire. Accordant un solide vote de confiance à toute l'industrie automobile de l'Ontario, la société mère de Toyota a choisi son usine de Cambridge pour être la première hors du Japon à fabriquer une Lexus.

Pour se préparer à la production de la calandre de la Lexus, les employés de Decoma ont visité un établissement concessionnaire Lexus de la région ainsi que l'usine de Toyota à Cambridge pour voir de près la chaîne de montage de la RX330. Lorsque la production commencera plus tard cette année, la nouvelle usine Lexus de Cambridge recevra la calandre qu'il lui faut.

Compte tenu de la diminution de 3 pour 100 de la production nord-américaine des véhicules légers que prédisent les spécialistes de l'industrie en 2003, les fournisseurs comme Decoma doivent s'attacher à augmenter leur contenu par véhicule pour assurer leur croissance. L'obtention du contrat de la Lexus a déjà créé pour Decoma de nouvelles occasions d'affaires à long terme avec Toyota.

« Nous avons déjà une industrie de calibre international au Canada, indique M. Power. Ce développement montre que nous pouvons poursuivre notre croissance ici si nous répondons aux besoins des clients. »

Bien que certains concurrents aient déjà subi un repli compte tenu de la baisse de la production automobile, Decoma a adopté une vision optimiste à longue échéance.

La société a récemment acheté l'entreprise d'éclairage pour automobiles de Federal-Mogul, un important fournisseur américain offrant des extérieurs complets dotés d'un dispositif d'éclairage déjà installé. Grâce à cette acquisition, Decoma peut profiter de la synergie sur laquelle repose sa croissance soutenue.

« Il s'agit d'une année de transition pour nous, souligne M. Power. Nos nouveaux investissements dans les installations et les programmes nous permettront de réaliser de solides ventes à compter de 2004. »

Decoma adopte également une vision à long terme à l'égard de la conception des produits. Elle est l'un des commanditaires des Connect National Student Design Competitions (avec le Design Exchange et DuPont Canada).

Dans le cadre de ce concours, Decoma invite les étudiants en dessin industriel et en ingénierie à concevoir une partie d'un pick-up hybride (tous les



éléments qui se trouvent derrière la cabine) ou à produire un modèle original de véhicule.

« L'excellence de la conception constitue une partie fondamentale de notre processus d'innovation, explique M. Power. Le fait de nous associer au Design Exchange et de commanditer un concours de conception automobile nous donne accès à un nouveau groupe de jeunes concepteurs canadiens talentueux. Ils peuvent nous aider à voir d'un nouvel œil la conception des véhicules. »

suite de la page 7

Le centre de conception technique d'Oshawa montre la voie

Pour s'assurer que le nouveau personnel technique est prêt à travailler sur ces projets mondialement reliés en réseau, GM Canada (avec ses partenaires Sun Microsystems et Electronic Data Systems) a offert une contribution d'une valeur de 185 millions de dollars en logiciels, en matériel et en formation sur la conception, la fabrication et l'ingénierie assistées par ordinateur à l'Université de Toronto, l'Université de Waterloo et l'Université Queen's. Le programme Partenaires pour l'avancement de l'enseignement en conception, fabrication et ingénierie assistées par ordinateur (PACE) est en train de créer une nouvelle génération d'ingénieurs ontariens.

« En ce moment, nous devons former des personnes qui pourront utiliser les systèmes axés sur les mathématiques dont nous nous servons à l'échelle mondiale, indique M^{me} Combs. Mais dans un proche

avenir, grâce à notre programme PACE, un grand nombre de nos nouveaux employés connaîtront déjà les systèmes. C'est un autre excellent avantage. »

L'usine CAMI de la General Motors du Canada et de Suzuki Motor Corporation investit plus de 500 millions de dollars pour fabriquer le nouvel utilitaire sport compact Equinox (qui sera lancé l'an prochain en tant que modèle 2005) à Ingersoll. La proximité du principal centre de conception technique apportera d'autres avantages.

« L'un des grands atouts que confère l'emplacement du centre ici, en Ontario, est que nous tablons réellement sur la synergie avec les usines de montage, souligne M^{me} Combs. Puisque la conception technique joue un rôle crucial dans la qualité des produits que nous fabriquons, elle contribue également à notre réputation de qualité à long terme. »

Oshawa

« La ville d'Oshawa peut retracer ses racines économiques jusqu'au début du XVIII^e siècle, lorsque la tribu des Mississaugas a commencé à faire la traite des fourrures avec les Anglais et les Français. Les Mississaugas chargeaient celles-ci dans des canots à l'endroit où se trouve maintenant le port d'Oshawa. En fait, le nom « Oshawa » se traduit littéralement par « le point au passage du cours d'eau où le canot a été échangé contre le sentier ».

Le nouvel établissement concessionnaire Mackie Harley-Davidson Buell, ouvert en avril 2003 à Oshawa



Aujourd'hui, les visiteurs et les résidents profitent encore du secteur riverain et des nombreux réseaux de sentiers qui sillonnent Oshawa. La ville de 146 000 habitants bénéficie également d'une économie diversifiée, ce qui lui permet d'accueillir des entreprises cherchant à investir et à se développer.

« L'un des principaux avantages est notre accès à une vaste main-d'œuvre hautement qualifiée, déclare Cindy Symons-Milroy, directrice de l'expansion économique pour la ville d'Oshawa. On recense plus de 80 000 travailleurs instruits et très qualifiés à Oshawa et plus de 300 000 qui demeurent à 20 minutes de la ville. Beaucoup de terres sont disponibles pour les projets commerciaux comme pour les projets industriels, à des prix concurrentiels. En outre, nous sommes bien reliés aux marchés canadiens et américains par de nombreux moyens de transport. »

Oshawa se trouve sur la rive nord du lac Ontario, dans la région de Durham, et on la considère comme la porte Est de la Région du Grand Toronto. Située aux abords de l'autoroute 401, elle est localement desservie par l'aéroport municipal d'Oshawa, le port d'Oshawa (qui donne accès au réseau de la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent), des trains de banlieue, des autobus et deux chemins de fer nationaux pour le transport de marchandises.

La General Motors du Canada est le plus important employeur de la ville. La société a commencé à exercer ses activités à Oshawa en 1918 et elle emploie maintenant quelque 13 800 personnes (25 000 dans tout le Canada, principalement en Ontario). Elle produit environ un million de véhicules par année, dont 90 pour 100 sont exportés. La proximité de la General Motors a attiré d'autres entreprises de l'industrie automobile, qui emploient 5 000 personnes de plus. « Le secteur de l'automobile est l'une des principales forces de notre économie et nous travaillons fort pour le soutenir et le développer, souligne M^{me} Symons-Milroy. En outre, nous cibons activement les secteurs des plastiques et des centres d'appel, ainsi que d'autres secteurs qui peuvent tirer profit de notre bassin de main-d'œuvre et nous les encourageons à s'établir dans notre collectivité. »

« M^{me} Symons-Milroy fait observer qu'Oshawa connaît une croissance fulgurante. En 2002, l'activité liée aux permis de construire a plus que doublé par rapport à l'année précédente. On attribue de 60 à 65 pour 100 de cette croissance à l'expansion non résidentielle et de 35 à 40 pour 100 à l'expansion résidentielle. « Nous ne sommes pas une ville-dortoir, souligne-t-elle. Oshawa est le centre économique de la région. Nous continuons de créer les emplois que recherchent les gens ainsi que la collectivité dans laquelle ils désirent vivre. »

Le centre régional anticancéreux de Durham est présentement en construction et il devrait ouvrir ses portes en 2005. L'Institut universitaire de technologie de l'Ontario ouvrira en septembre 2003. En outre, dans sept à neuf ans, l'autoroute 407 devrait se prolonger jusqu'à Oshawa, entraînant une croissance supplémentaire pour l'extrémité nord de la ville.

« On a qualifié Oshawa de ville industrielle de cols bleus. C'est faux. Notre économie est extrêmement diversifiée et elle est de plus en plus axée sur la technologie. Nous aimons voir notre ville comme l'endroit où la technologie se met à l'œuvre, déclare M^{me} Symons-Milroy. Nous croyons qu'il s'agit d'une excellente conjoncture pour ceux qui y vivent. »

Pour obtenir de plus amples renseignements, consultez le site www.city.oshawa.on.ca ou composez le 1 800 667-4292.

www.city.oshawa.on.ca

De Muskoka au Mexique, **Algonquin Automotive** livre la marchandise

Algonquin Automotive profite du meilleur des deux mondes. Ce fournisseur d'accessoires primé produit des pièces d'origine de qualité pour les constructeurs d'élite comme Toyota, Mercedes Benz et GM. Il prouve qu'il n'est pas nécessaire de s'établir dans le sud de l'Ontario pour desservir l'industrie automobile : il le fait à partir de trois usines situées dans le pittoresque Muskoka.

Entreprise : Algonquin Automotive
Secteur : automobile
Emplacement : Huntsville
Site Web : www.algonquinauto.com

« **A**lgonquin a commencé à fabriquer des attelages pour les remorques il y a 35 ans », mentionne Anne Cool, vice-présidente de l'expansion des capacités stratégiques. Un contrat avec Toyota lui a donné la possibilité de créer un marchepied et Algonquin est passée du marché de l'après-vente à celui des pièces d'origine, se taillant ainsi une réputation d'expert en marchepieds. Aujourd'hui, Algonquin détient des brevets pour divers accessoires distinctifs, y compris des marchepieds tubulaires, des protège-calandres et des couvre-caisses.

Au siège social à Huntsville, le laboratoire d'essais veille au développement des produits, à l'ingénierie et à la conception. L'atelier de peinture est situé à Bracebridge, tandis que le montage et le contrôle de la qualité se font à Huntsville et à Gravenhurst. Un bureau de vente est établi près de Detroit. « Avec la mondialisation, l'emplacement n'est pas un problème, dit M^{me} Cool. Les produits sont montés ici puis expédiés en Alabama et au Mexique. »

Comptant 325 employés, Algonquin est l'un des plus importants employeurs locaux. Son emplacement dans le Nord présente toutefois des défis intéressants en ce qui a trait à l'embauche. « Nous cherchons un bon ensemble de compétences et des gens qui partagent nos valeurs, indique M^{me} Cool, surtout les personnes énergiques, désireuses de changer de mode de vie ainsi que les chefs de jeunes familles. » La société travaille avec les écoles secondaires pour promouvoir les carrières dans le secteur technique.

« Nous excellons dans la conception de produits innovateurs et la production de qualité à volume faible ou moyen, souligne M^{me} Cool. Nous ajoutons des



accessoires aux véhicules afin de les rendre plus attrayants. » Elle mentionne le Highlander de Toyota, arrivé sur le marché sans accessoires. Pour accroître les ventes, Toyota a demandé à Algonquin de créer un marchepied qui rendrait son VUS plus concurrentiel. Grâce à ce marchepied, Algonquin a remporté deux ans d'affilée le prestigieux prix Or de Toyota décerné aux fournisseurs. Algonquin est passée de la proposition au lancement en seulement cinq mois. « Nous commercialisons rapidement parce que nous sommes petits », indique M^{me} Cool.

Ce type de RD fait partie intégrante d'une réussite continue. L'équipe réunit près de 40 dessinateurs industriels, ingénieurs, techniciens et gestionnaires de programme. Un prototypage adapté aux clients et une conception propre aux véhicules permettent à Algonquin de concurrencer les géants comme Magna. « Avec Honda, nous avons créé un concept intéressant pour les ailerons qui devrait s'avérer très lucratif », déclare M^{me} Cool.

Les résultats sont éloquentes. Pour la première fois, Hyundai collaborera avec un fournisseur nord-américain pour accessoriser le VUS Santa Fe. Algonquin a obtenu le programme du Hummer III en cinq volets pour 2004. Son marchepied rétractable sera une prouesse technologique.

Algonquin évolue dans le créneau des fournisseurs d'accessoires de faible à moyen volume.

Le *Cahier des affaires de l'Ontario* remporte un prix convoité

La Société canadienne des relations publiques (SCRP), la plus importante association de relationnistes au Canada, a décerné au *Cahier des affaires de l'Ontario* du ministère de l'Entreprise, des Débouchés et de l'Innovation son Prix de distinction 2003 dans la catégorie Imprimés.



Dans l'ensemble des provinces et des territoires du Canada, la SCRP compte près de 2 000 membres qui œuvrent dans divers secteurs, notamment le commerce et l'industrie, les services financiers, les cabinets de relations publiques, le secteur public, les OSBL et les nouvelles technologies.

Dans le cadre de son programme de prix, la SCRP souligne chaque année les réalisations exceptionnelles de ses membres dans l'exécution de projets et de programmes de relations publiques. Les prix décernés dans la catégorie Imprimés récompensent l'excellence dans l'élaboration stratégique de documents et de produits qui favorisent la concrétisation des buts et des objectifs d'un programme général de relations publiques. Les candidatures sont examinées par un comité formé de chefs de file canadiens du domaine des relations publiques.

En janvier 2002, le *Cahier des affaires de l'Ontario* a fait peau neuve. Dans le but de lui donner une apparence moderne et raffinée, on a prêté une attention particulière à la relation entre le texte, les images et les espaces blancs. À la nouvelle conception, on a allié des éléments visuels plus nombreux et plus gros, des articles plus courts et plus informatifs, ainsi que des thèmes spéciaux afin de créer un véhicule plus pertinent, plus centré et plus utile pour promouvoir les entreprises ontariennes et le rôle du gouvernement dans la création d'un climat commercial positif.

« Nous sommes très heureux de recevoir ce prix, a déclaré Jim Flaherty, ministre de l'Entreprise, des Débouchés et de l'Innovation. Le *Cahier des affaires de l'Ontario* est une excellente publication qui présente des renseignements pertinents au sujet des affaires en Ontario, dans un format créatif et engageant. Le fait de remporter ce prix souligne une fois de plus le travail de grande qualité exécuté par le personnel de mon ministère. »

Le *Cahier des affaires de l'Ontario* est publié 10 fois par année. On peut le consulter sur le site Web du ministère de l'Entreprise, des Débouchés et de l'Innovation à l'adresse www.ontariocanada.com. Pour vous abonner gratuitement, envoyez un courriel à l'adresse www.ontariobusiness.program@eoi.gov.on.ca

CAO *Cahier des affaires de l'Ontario*

Ministère de l'Entreprise, des Débouchés et de l'Innovation
Direction des communications et des relations publiques
Édifice Hearst, 8^e étage
900, rue Bay
Toronto ON CANADA M7A 2E1

Téléphone : 416 325-6666 • Télécopieur : 416 325-6688

Ministre : L'honorable Jim Flaherty
Ministre associé : David Turnbull
Adjoint parlementaire : Al McDonald
Sous-ministre : Barbara Miller

Directeur de la rédaction : Robert D. Mikel
Ad. élec. : ontariobusiness.program@eoi.gov.on.ca

On peut consulter la version électronique du *Cahier des affaires de l'Ontario* à l'adresse suivante : www.ontario-canada.com.

Ce bulletin est axé sur les affaires en Ontario et vise à dégager les tendances, les possibilités, les défis et les questions qui influent sur le climat économique de la province. Les renseignements qu'il contient proviennent de ministères et d'organismes gouvernementaux et de diverses sources du secteur public jugées fiables. Tous les efforts ont été faits afin d'assurer l'actualité et l'exactitude des renseignements publiés.

The English version of the *Cahier des affaires de l'Ontario* is available under the title *Ontario Business Report*.

Nous vous invitons à nous communiquer vos commentaires et projets de collaboration, par la poste ou par télécopieur.