



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

# Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 003**

Le mercredi 2 février 2022

---

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro





## Comité permanent du commerce international

Le mercredi 2 février 2022

• (1540)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la troisième séance du Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes.

Le Bureau de régie interne exige que les comités respectent les protocoles sanitaires suivants, qui sont en vigueur jusqu'au 28 février 2022. Toute personne présentant des symptômes doit participer par Zoom et ne pas assister à la réunion en personne. Le port du masque est obligatoire dans les salles de comité, sauf lorsque les membres sont à leur place pendant les travaux parlementaires. Toutefois, il est fortement recommandé aux membres de porter un masque même lorsqu'ils sont à leur place pendant les travaux parlementaires. Toutes les personnes à l'intérieur de la salle de comité doivent suivre les meilleures pratiques consistant à maintenir une distance physique d'au moins deux mètres des autres et une bonne hygiène des mains en utilisant le désinfectant à mains fourni dans la salle de comité et en se lavant régulièrement les mains avec du savon.

En tant que présidente, je ferai appliquer ces mesures, et je vous remercie beaucoup de votre considération.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride conformément à l'ordre de la Chambre adopté le 24 novembre 2021.

Je voudrais énoncer quelques règles à suivre.

Nous disposons de services d'interprétation. Vous pouvez vous exprimer dans la langue officielle de votre choix. Au bas de votre écran, vous pouvez choisir entre le parquet, l'anglais ou le français. Si vous n'arrivez plus à entendre l'interprétation, veuillez m'en informer immédiatement, nous veillerons à rétablir le service avant de poursuivre. La fonction « Lever la main » se trouve sur la barre d'outils principale si vous souhaitez prendre la parole. Lorsque vous parlez, veuillez vous exprimer lentement et distinctement. Quand vous ne parlez pas, mettez votre micro en sourdine. Je vous rappelle que toutes les interventions doivent passer par la présidence.

La greffière du Comité et moi-même assurerons la tenue de la liste, bien sûr, des membres qui souhaitent intervenir.

Nous commençons une étude sur la relation entre le Canada et les États-Unis et ses impacts sur les secteurs des véhicules électriques, du bois d'œuvre et autres.

Nous accueillons aujourd'hui par vidéoconférence Gian Paolo Vescio, avocat général, Association des fabricants de pièces d'automobile; Sean Strickland, directeur exécutif, Syndicats des métiers de la construction du Canada; Brian Kingston, président et directeur général, Association canadienne des constructeurs de véhicules;

Daniel Breton, président-directeur général, Mobilité électrique Canada; Scott MacKenzie, directeur national senior d'affaires extérieures, Toyota Motor Manufacturing Canada inc.; et Angelo DiCaro, directeur de la recherche, et Shane Wark, adjoint au président national, Unifor.

Bienvenue à vous tous.

On accordera jusqu'à cinq minutes pour les remarques préliminaires, après quoi nous procéderons à des périodes de questions.

Monsieur Vescio, je vous invite maintenant à présenter votre déclaration liminaire. Veuillez à respecter les cinq minutes, après quoi je devrai vous couper la parole.

Monsieur Vescio, la parole est à vous. Allez-y, s'il vous plaît.

**M. Gian Paolo Vescio (avocat général, Association des fabricants de pièces d'automobile):** Bonjour. Je m'appelle Gian Paolo Vescio et je suis l'avocat général de l'AFPA. Merci de me recevoir aujourd'hui.

La direction démocrate de l'administration Biden et le lobby des Travailleurs unis de l'automobile aux États-Unis ont travaillé ensemble en 2021 pour proposer un crédit d'impôt de 12 500 \$ aux consommateurs qui achètent des véhicules électriques fabriqués exclusivement aux États-Unis d'ici 2027, dans le cadre du projet de loi Build Back Better, qui est maintenant bloqué au Sénat. Bien que nous ayons été très actifs pour essayer d'amener les démocrates à changer de cap sur un instrument politique que nous considérons comme une menace existentielle pour le secteur automobile canadien, nous ne célébrons pas sa disparition actuelle. Nous savons que l'administration Biden est déterminée à ramener la législation sous une forme qui, selon elle, sera adoptée. La menace de l'incitatif plane toujours.

Les États-Unis, selon nos observations, ont tourné leur attention bipartisan vers un regain de protectionnisme sous la menace de la montée de la Chine. Le marché des véhicules électriques n'est qu'un élément de cette attention. Depuis que la proposition a vu ses premiers amendements rédigés par la sénatrice Stabenow du Michigan, nous avons travaillé en étroite collaboration avec l'ambassade du Canada à Washington et directement avec notre réseau du Congrès à Washington pour expliquer aux deux côtés de la Chambre que cette proposition aura un effet défavorable sur les fournisseurs de pièces établis aux États-Unis.

Bien que nous soyons l'association commerciale nationale du Canada pour les équipementiers de l'industrie mondiale de la construction automobile, l'AFPA représente également près de 40 entreprises qui possèdent et exploitent 156 usines dans 18 États américains et emploient 43 000 Américains. Nous avons averti les législateurs américains qu'il s'agit de mesures commerciales discriminatoires qui influenceront le secteur dans les deux pays et seront contestées avec vigueur.

Les arguments des intérêts canadiens contre cette proposition ont été bien articulés et, d'ailleurs, bien défendus par le gouvernement fédéral. Le premier ministre et la ministre du Commerce ont été des interlocuteurs clés, et l'AFPA a organisé et appuyé des réunions directement avec Équipe Canada. Cependant, notre objectif à Washington est de faire appel aux législateurs américains pour qu'ils comprennent les dommages qu'ils causeraient au secteur automobile américain, avec l'espoir que cela puisse donner un certain élan à la cause là-bas.

Au Canada, on fabrique deux millions de véhicules par an et on en achète deux millions par an dans une année normale, non pandémique. Aux États-Unis, on fabrique 12 millions de véhicules par an, mais on en achète 17 millions. En tant qu'importateur net d'environ cinq millions de véhicules, le pays peut accueillir une quantité incroyable de nouvelle production pour remplacer les importations qu'il choisit de bloquer.

C'est le calcul simple qu'effectuent les partisans du projet de loi, mais ils font abstraction de la façon dont le secteur automobile s'est construit au cours des 100 dernières années dans nos deux pays. Au Canada, la proposition causerait un préjudice irréparable aux investissements dans la production américaine. Outre ce fait, les trois constructeurs automobiles établis aux États-Unis — si l'on tient compte des sièges sociaux de Chrysler et de Dodge à Paris — fabriquent ici un million de véhicules pour les consommateurs américains chaque année, dans une année non pandémique. Ils contiennent également 50 % de pièces américaines et 60 % de matières premières américaines. Au total, cinq assembleurs exportent 80 % ou 1,6 million de véhicules par an du Canada vers les États-Unis.

Ils en souffriront tous, en particulier leurs fournisseurs américains. Nous avons clairement indiqué à la Maison-Blanche, par écrit, que ce n'est pas une décision intelligente si l'objectif est de renforcer le secteur de l'automobile américain.

Dans l'ACEUM récemment négocié entre les États-Unis, le Canada et le Mexique, nous nous sommes entendus et avons introduit les minimums de teneur en valeur régionale les plus élevés de l'histoire, conçus pour stimuler l'augmentation des affaires des fournisseurs locaux de pièces automobiles et de matières premières.

Si les États-Unis adoptent le projet de crédit d'impôt, ils inciteront de manière absurde à réduire les achats auprès des fournisseurs établis aux États-Unis. Un véhicule construit dans un État américain et destiné à un autre État américain ne traverse pas de frontière. Il ne s'agit pas d'une exportation au sens de l'ACEUM, et il n'est soumis à aucune exigence relativement au respect de la teneur en matière régionale. De ce fait, les entreprises américaines d'assemblage de véhicules réduiront certainement la teneur américaine en recherchant des solutions de rechange aux pièces étrangères à faible coût pour leurs véhicules. Sans menace tarifaire utilisée pour favoriser l'approvisionnement local, les plus grands gagnants seraient les fournisseurs de pays comme la Chine, le Vietnam, la Malaisie et d'autres intérêts non américains.

Nous avons été très clairs à ce sujet dans notre campagne de lobbying en personne sur la Colline depuis novembre. Lorsque je réfléchis à certaines des réunions que j'ai eues avec le sénateur Ossoff, le sénateur Warnock de la Géorgie et la dizaine de réunions de l'AFPA avec des sénateurs et des représentants du Congrès des deux partis, nous savons qu'il est temps pour les États-Unis de revoir sa ligne de conduite. Cependant, nous avons décidé de ne pas nous contenter de leur rappeler leurs obligations commerciales à notre égard, mais de nous concentrer sur la santé et la durabilité du secteur américain des pièces automobiles qui, à cause de cette mesure, nous semble avoir été laissé pour compte dans une tentative malavisée pour satisfaire un partenaire de travail à intérêt spécial et à but unique.

Merci.

• (1545)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Vescio.

Monsieur Strickland, vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

**M. Sean Strickland (directeur exécutif, Syndicats des métiers de la construction du Canada):** Merci beaucoup, madame la présidente. Je suis ravi d'être ici cet après-midi.

Merci de me donner l'occasion de présenter quelques remarques sur le projet de loi Build Back Better et l'impact potentiel qu'il pourrait avoir sur l'industrie canadienne des véhicules électriques, et sur la place qu'occupent les travailleurs de la construction et du bâtiment dans tout cela.

Je m'appelle Sean Strickland et je suis directeur exécutif des Syndicats des métiers de la construction du Canada, les SMCC, qui fait partie des Syndicats des métiers de la construction d'Amérique du Nord, les NABTU. Nous représentons 14 syndicats internationaux de la construction et avons des bureaux à Washington D.C. et à Ottawa. Les membres combinés des NABTU et des SMCC représentent plus de trois millions de travailleurs de la construction syndiqués, dont 600 000 au Canada.

Les femmes et les hommes des métiers de la construction sont employés pour construire tout, des petits projets aux grands projets de plusieurs milliards de dollars, partout au Canada. Le secteur de la construction et de l'entretien représente annuellement environ 6 % du PIB du Canada. Les travailleurs qualifiés sont souvent employés par la suite dans l'exploitation, la rénovation, l'entretien et la réaffectation d'usines, de fabriques et d'installations — nos membres et entrepreneurs les construisent et les entretiennent.

Je tiens à saluer le travail du gouvernement sur cette question jusqu'à présent, pour s'être prononcé rapidement et fermement contre les crédits pour véhicules électriques et les dommages potentiels qu'ils causeront.

Au nom des Syndicats des métiers de la construction du Canada, nous recommandons que le gouvernement canadien continue de plaider en faveur de la suppression des crédits d'impôt pour véhicules électriques qui favorisent les véhicules fabriqués aux États-Unis au détriment du secteur canadien de l'automobile; qu'il mette également en place une chaîne d'approvisionnement canadienne, de l'exploitation minière à la fabrication, pour la production de batteries de véhicules électriques afin de soutenir notre transition vers un bilan net zéro. Enfin, nous recommandons au gouvernement canadien de continuer de veiller à ce que les États-Unis respectent leur engagement à l'égard de nos accords commerciaux existants, notamment l'ACEUM, la Feuille de route pour un partenariat renouvelé États-Unis-Canada, signée l'an dernier par le président Biden et le premier ministre Trudeau, et le plan d'action Canada-États-Unis sur les minéraux critiques.

Malheureusement, comme nous le savons tous, et comme vous l'avez entendu des intervenants précédents, le président Biden et l'administration américaine se sont engagés dans des mesures protectionnistes comme Buy America et, récemment, Build Back Better. Ces mesures protectionnistes ne sont pas nouvelles. Au cours de notre longue histoire et de nos relations, le Canada et les États-Unis ont dû faire face à des enjeux et à des irritants commerciaux malgré les accords signés par les deux pays. Pour les Canadiens, cette situation est particulièrement frustrante.

Oui, nous sommes deux pays, mais pour l'industrie automobile, nous sommes une seule et même chaîne d'approvisionnement qui est intégrée de façon presque transparente à travers les deux frontières, et des milliers de travailleurs qualifiés dans les métiers du bâtiment sont employés des deux côtés de la frontière, ce qui permet à l'industrie de continuer de fonctionner. Par exemple, à titre de petit échantillon, au Canada, les membres des métiers du bâtiment travaillent en moyenne entre 170 000 et 200 000 heures-personnes dans les usines de Toyota, à Cambridge et à Woodstock, en Ontario. Cela représente environ 170 à 200 millions de dollars en salaires et en avantages sociaux. Il y a aussi 55 000 heures-personnes à l'usine GM de St. Catharines, en plus de milliers d'autres heures-personnes dans l'industrie automobile partout en Ontario, au Québec et dans le reste du Canada.

L'industrie automobile américano-canadienne, on le sait, est l'une des industries les plus intégrées au monde. Dans les régions frontalières comme le Michigan et l'Ontario, les pièces automobiles d'un véhicule traversent couramment la frontière six fois avant l'assemblage final, dans une activité qui représente au moins 100 milliards de dollars par an d'échanges entre les deux nations.

Pour ces raisons et d'autres encore, de l'avis des Syndicats des métiers de la construction d'Amérique du Nord et des Syndicats des métiers de la construction du Canada, et au nom de notre main-d'œuvre forte de trois millions de personnes dans les deux pays, nous croyons que le Canada — et nous travaillons fort pour cela — devrait être exempté de ces dispositions américaines sur le crédit pour véhicules électriques.

Il y a quelques considérations supplémentaires.

À l'heure actuelle, au Canada, notre crédit d'impôt pour l'achat de véhicules électriques s'applique également aux voitures fabriquées aux États-Unis. Les États-Unis devraient faire de même. De plus, les nouveaux crédits d'impôt pour véhicules électriques comprennent un crédit supplémentaire de 4 500 \$ pour les véhicules construits dans des usines syndiquées. Les syndicats canadiens sont tout aussi forts — dans certains cas plus forts — et les normes du

travail sont tout aussi égales qu'aux États-Unis, alors nous sommes alignés.

Le Canada s'est engagé à ce que 100 % des nouvelles automobiles vendues soient exemptes d'émissions d'ici 2035. Cet objectif est également aligné sur les objectifs climatiques des États-Unis. Fait intéressant, l'American Automobile Labelling Act identifie clairement la production automobile canadienne comme une production nationale aux États-Unis, en raison de notre relation interconnectée.

Lorsque nous examinons ces questions de plus près, nous constatons manifestement plus d'aspects où les États-Unis et le Canada sont alignés plutôt que désalignés au regard de l'objectif ultime de tout ce débat et de toute cette discussion: la transition vers des véhicules à faibles émissions et la réduction de l'empreinte carbone mondiale. Les deux pays peuvent certainement trouver un moyen de collaborer davantage sur la question du crédit d'impôt pour véhicules électriques afin d'élaborer une bonne politique qui fonctionne pour le Canada, les États-Unis et l'environnement.

● (1550)

Au-delà du commerce et pour se diriger vers les économies de l'avenir, le Canada doit également bâtir une chaîne d'approvisionnement authentiquement canadienne, de l'exploitation minière à la fabrication, pour la production de batteries de véhicules électriques. Il existe une grande occasion économique de positionner le Canada comme un chef de file dans la fabrication et la production de véhicules électriques tout en ramenant simultanément notre empreinte carbone à un niveau net zéro. Nous devons continuer de défendre les bons emplois canadiens et de combattre les pratiques commerciales déloyales à toutes les occasions.

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Strickland.

Nous passons à M. Kingston, pour cinq minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

**M. Brian Kingston (président et directeur général, Association canadienne des constructeurs de véhicules):** Bon après-midi, madame la présidente, mesdames et messieurs.

Merci de nous avoir invités à prendre part à votre étude aujourd'hui sur la relation entre le Canada et les États-Unis et ses impacts sur les secteurs des véhicules électriques, du bois d'œuvre et autres.

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules — l'ACCV — est l'association industrielle qui représente les principaux fabricants canadiens de véhicules automobiles légers et lourds. Parmi nos membres, citons Ford Motor Company du Canada; la compagnie General Motors du Canada; et Stellantis, FCA Canada.

Les membres de l'ACCV sont à l'avant-garde des nouveaux investissements dans le secteur automobile au Canada. Au cours des deux dernières années, Ford, General Motors et Stellantis ont annoncé des investissements de 6 milliards de dollars, qui créeront 3 700 emplois directs et des dizaines de milliers tout au long de la chaîne d'approvisionnement automobile. Plus de 4 milliards de dollars de cet investissement ont été réservés à l'assemblage de véhicules électriques ici même en Ontario.

Ces investissements font partie d'une transformation technologique sans précédent qui a lieu en ce moment même dans l'industrie automobile. À eux seuls, les investissements des constructeurs automobiles dans l'électrification sont estimés à 515 milliards de dollars américains au cours des 5 à 10 prochaines années, et le nombre de véhicules électriques offerts aux Canadiens devrait atteindre plus de 120 modèles d'ici 2023.

La transition vers l'électrification n'est tout simplement pas possible sans des efforts gouvernementaux ambitieux pour s'attaquer aux obstacles bien documentés à l'adoption des véhicules électriques. Réduire l'écart de prix entre les véhicules électriques et un véhicule traditionnel à moteur à combustion interne est l'outil le plus puissant pour aider les consommateurs à passer à l'électrique.

Pour cette raison, l'ACCV est un fervent partisan des propositions visant à stimuler l'adoption des véhicules électriques. Sans changements à grande échelle dans le comportement des consommateurs, soutenus par des mesures incitatives, il sera impossible pour les États-Unis ou le Canada d'atteindre leurs objectifs de ventes de véhicules électriques, soit 50 % des ventes de véhicules neufs d'ici 2030.

Des propositions comme l'incitatif fiscal américain pour les véhicules électriques dans le projet de loi « Build Back Better » soutiendront la transition vers les véhicules électriques, mais comme nous ne savons pas à quoi ressemblera un crédit américain révisé, il est difficile de dire à ce stade-ci quel sera l'impact sur la production canadienne. Nous exhortons le gouvernement fédéral à entreprendre une analyse détaillée de l'incidence qu'aura l'incitatif fiscal américain pour les véhicules électriques sur l'industrie automobile afin d'aider à orienter les solutions et les propositions potentielles.

Comme vous l'ont dit certains des témoins précédents, l'industrie automobile est hautement intégrée dans toute l'Amérique du Nord et, en raison de cette nature hautement intégrée, l'ACCV et nos entreprises membres appuient les politiques qui s'alignent sur l'intégration nord-américaine et la renforcent. Compte tenu de la mise en œuvre récente de l'ACEUM, il y a de solides arguments en faveur d'un incitatif pour les véhicules électriques qui soutient la production de ces véhicules dans la région visée par l'ACEUM.

En même temps, nous devrions prendre dès maintenant des mesures pour soutenir la transition vers les véhicules électriques et améliorer notre compétitivité en tant qu'administration manufacturière. La concurrence pour des investissements créateurs d'emplois est féroce, et nous devons prendre au sérieux la création d'un environnement manufacturier compétitif. Nous recommandons les mesures suivantes.

Premièrement, nous aligner sur les politiques américaines d'adoption des véhicules électriques. Il est essentiel que les politiques du Canada en matière de véhicules électriques soient alignées sur celles des États-Unis afin de soutenir la transition des consommateurs vers ces véhicules, notamment en ce qui concerne les mesures incitatives pour les consommateurs et l'infrastructure de recharge. Le Canada doit être prêt à la fois à poursuivre et à accroître...

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ):** J'invoque le Règlement, madame la présidente.

Le volume du canal d'interprétation est considérablement plus faible que celui du parquet.

Je vous remercie.

[Traduction]

**La présidente:** Donnez-nous juste un instant.

Pouvez-vous dire quelques mots, monsieur Kingston, et nous essaierons à nouveau l'interprétation?

**M. Brian Kingston:** Je m'appelle Brian Kingston, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, et je vous parle depuis Ottawa...

• (1555)

**La présidente:** Monsieur Savard-Tremblay, avez-vous un casque d'écoute? Veuillez le mettre. Fantastique. Merci beaucoup.

Nous allons essayer une fois de plus.

Monsieur Kingston, pourriez-vous dire quelques mots, s'il vous plaît?

**M. Brian Kingston:** Test. Brian Kingston, Association canadienne des constructeurs de véhicules, Ottawa, Ontario.

**La présidente:** Merci.

C'est bon, monsieur Savard-Tremblay?

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Pourriez-vous refaire le test en parlant tous les deux en même temps? Il y avait un petit décalage. Est-ce possible de faire le test quand il y a l'interprétation simultanée?

[Traduction]

**La greffière du Comité (Mme Dancella Boyi):** Je teste l'interprétation simultanée pour M. Savard-Tremblay.

Monsieur Savard-Tremblay, veuillez nous dire si vous entendez également l'interprétation en français.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** C'est beaucoup mieux.

Je vous remercie.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Kingston, veuillez poursuivre pour deux minutes de plus.

**M. Brian Kingston:** Merci.

La première mesure je recommande consiste à nous aligner sur les politiques américaines d'adoption des véhicules électriques, notamment en ce qui concerne les mesures incitatives pour les consommateurs et l'infrastructure de recharge. Le Canada doit être prêt à la fois à poursuivre et à accroître son propre incitatif d'achat par les consommateurs, l'iVZE, et à investir davantage dans l'infrastructure de recharge si nous espérons suivre le rythme des États-Unis, stimuler les ventes de véhicules électriques et attirer les investissements.

Deuxièmement, nous devons maintenir l'alignement réglementaire avec les États-Unis. Bien que l'on ait accordé beaucoup d'attention au crédit d'impôt américain pour les véhicules électriques et à ses répercussions sur la fabrication au Canada, le gouvernement fédéral met actuellement de l'avant des politiques qui constituent un défi plus direct pour la compétitivité du Canada en tant qu'administration manufacturière de véhicules électriques.

L'introduction d'une obligation réglementée de vente de véhicules à émission zéro ou d'un rajustement du carbone à la frontière sortira le Canada d'un alignement réglementaire de longue date avec les États-Unis. Le siège du Canada à la table de l'automobile nord-américaine et les centaines de milliers d'emplois que l'industrie fournit dépendent de cet alignement continu. Les politiques proposées constituent des menaces plus immédiates pour les investissements dans le secteur automobile, les emplois et la place du Canada dans la chaîne d'approvisionnement émergente des véhicules électriques.

Sur ce, je vous remercie de m'avoir fourni l'occasion de m'adresser au Comité et je suis impatient de répondre à vos questions.

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Kingston. Je suis désolée de vous avoir interrompu.

Nous passons maintenant à M. Breton.

Allez-y, s'il vous plaît, pour cinq minutes.

[Français]

**M. Daniel Breton (président-directeur général, Mobilité électrique Canada):** Est-ce que vous m'entendez bien?

[Traduction]

**La présidente:** Oui. Allez-y s'il vous plaît, monsieur Breton.

[Français]

**M. Daniel Breton:** Bonjour, tout le monde.

Nous tenons à remercier les membres du Comité permanent du commerce international de prendre le temps d'étudier les répercussions potentielles du plan Build Back Better des États-Unis sur l'industrie des véhicules électriques, ou VÉ, ainsi que de ses composantes au Canada.

Fondée en 2006, Mobilité électrique Canada, ou MÉC, est l'une des toutes premières organisations du monde en électrification des transports. Parmi nos membres, nous comptons, entre autres, des compagnies minières, des fabricants de véhicules légers, moyens, lourds et hors route, des fournisseurs d'électricité et d'infrastructures de recharge, des entreprises technologiques, des centres de recherche, des administrations municipales, des universités, des gestionnaires de parcs automobiles, des syndicats et des organisations non gouvernementales, ou ONG, à vocation écologique.

Mobilité électrique Canada est donc « la » voix nationale de l'électrification des transports.

[Traduction]

En février 2021, MÉC a appuyé sans réserve l'accord entre les gouvernements canadien et américain — lors de la première réunion bilatérale qu'ont tenue virtuellement le premier ministre canadien Justin Trudeau et le président américain Joe Biden — sur l'importance de l'élaboration d'une stratégie sur les batteries d'automobile et d'un avenir sans émissions pour les véhicules.

Comme l'indique la déclaration officielle:

Les dirigeants se sont mis d'accord pour bâtir ensemble les chaînes d'approvisionnement nécessaires pour faire du Canada et des États-Unis des chefs de file mondiaux de la conception et de la fabrication de batteries. Dans cette optique, ils ont convenu de consolider le plan d'action canado-américain pour la collaboration dans le domaine des minéraux critiques afin d'atteindre la carboneutralité par la transformation industrielle, la conception de batteries d'automobile non polluantes et le stockage de l'énergie renouvelable.

Plus tard la même année, lorsque le gouvernement des États-Unis a dévoilé son plan « Build Back Better » et ses mesures consacrées aux VE, MÉC et d'autres organisations ont averti le gouvernement canadien des risques que ce plan pouvait faire peser sur les relations canado-américaines concernant les VE, les travailleurs canadiens et l'ensemble de l'industrie automobile canadienne.

Voici quelques éléments du plan qui suscitent des préoccupations:

Un élément est la hausse supplémentaire de 500 \$ du rabais accordé pour l'achat d'un VE dont le bloc-batterie est composé à 50 % de pièces fabriquées aux États-Unis, y compris les éléments de batterie. Puisque tous les VE doivent être munis d'un bloc-batterie, on peut en déduire que le gouvernement des États-Unis souhaite que la majorité des composantes des batteries soit fabriquée en sol américain. Or, cela pourrait empêcher le Canada d'attirer des fabricants pour encourager la conception de batteries canadiennes, une activité qui sera essentielle dans l'industrie automobile de l'avenir. Bien que le Canada ne soit pas encore une super puissance dans le domaine des minéraux critiques, il a manifestement les moyens de le devenir grâce à ses équipes de recherche chevronnées, à sa main-d'œuvre qualifiée et aux 31 minéraux critiques découverts sur son territoire.

Un autre élément est le fait que, après les cinq premières années, le rabais de 7 500 \$ ne s'appliquera qu'aux VE fabriqués aux États-Unis et sera offert pendant cinq autres années. Puisque 9 véhicules fabriqués au Canada sur 10 sont expédiés aux États-Unis, il est évident que cette mesure menace l'avenir de l'industrie automobile au Canada, car presque tous les fabricants ont annoncé qu'ils cesseraient de produire des moteurs à combustion interne au cours des prochaines années.

Pour vous donner une idée de la vitesse à laquelle le monde adopte les VE, voici des chiffres à jour sur les objectifs de production de VE de certains fabricants. D'ici 2035, 100 % des véhicules fabriqués par GM seront des VE. D'ici 2028, 100 % des véhicules fabriqués par Stellantis-Chrysler seront électriques. D'ici 2030, 40 % des véhicules fabriqués par Ford seront des VE. D'ici 2030, 50 % des véhicules fabriqués par Nissan en seront. D'ici 2030, ce sera le cas de 50 % des véhicules fabriqués par VW. À cela s'ajoute le fait que de nouveaux venus comme Tesla, Rivian et d'autres produisent uniquement des VE.

N'oublions pas le segment des camions moyens et des camions lourds. Des entreprises comme Nova Bus, New Flyer, Lion Électrique, Girardin, Taïga, Dana et BYD, qui ont commencé à produire des autobus, des autobus scolaires, des camions et des motoneiges électriques au Canada, et il y a là d'excellentes possibilités de créer des emplois. Certaines de ces entreprises s'associent aussi à des fournisseurs locaux et parviennent ainsi à créer des milliers d'emplois indirects qui stimulent la croissance économique. Lion Électrique, par exemple, fait affaire avec environ 300 fournisseurs canadiens.

• (1600)

[Français]

Ainsi, bien que l'accent soit mis sur les véhicules électriques légers, il convient de noter que les propositions de l'administration américaine dans le plan Build Back Better, ou la Buy American Act, peuvent également toucher la fabrication canadienne d'autobus urbains électriques, d'autobus scolaires électriques, de véhicules électriques hors route, de chargeurs et d'infrastructures pour véhicules électriques ainsi que la recherche-développement. Des dizaines de milliers d'emplois actuels et futurs dans l'industrie des véhicules électriques pourraient donc être transférés ou carrément créés tout simplement aux États-Unis, ne laissant au Canada que des miettes.

L'avenir de la mobilité est manifestement électrique, qu'il s'agisse de véhicules légers, moyens ou lourds. Le gouvernement du Canada le sait, l'industrie le sait et les scientifiques le savent. C'est pourquoi le Canada et les membres de l'industrie canadienne doivent travailler ensemble pour assurer que nous avons un plan pour garantir le développement d'une industrie des véhicules électriques prospère en collaboration avec notre allié américain, comme celui qui a été signé il y a un an presque jour pour jour.

Je vous remercie.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Breton.

Nous passons maintenant à M. MacKenzie.

**M. Scott MacKenzie (directeur national principal d'affaires extérieures, Toyota Motor Manufacturing Canada inc.):** Madame la présidente, vice-présidents et membres du Comité, je vous remercie de me donner l'occasion de vous parler de cette question très importante.

Je suis ici au nom de Toyota Motor Manufacturing Canada, et je suis responsable des affaires extérieures pour toutes les opérations de Toyota dans l'ensemble du Canada, y compris nos interactions et nos échanges avec tous les ordres de gouvernement.

TMMC construit des véhicules au Canada depuis 1988, et cet été, nous construirons le 10 millionième véhicule de notre histoire, qui devrait être notre Lexus NX nouvellement lancée. Nous avons été le plus grand constructeur automobile au Canada au cours des cinq dernières années, et l'année dernière, nous étions responsables de près de 40 % de la fabrication de véhicules au Canada, produisant plus de 427 000 véhicules malgré les défis importants bien connus liés aux chaînes d'approvisionnement mondiales. Nous employons plus de 8 500 Canadiens, et nous sommes les usines les plus récompensées des Amériques, venant au deuxième rang au monde selon le sondage sur la qualité initiale de J.D. Power and Associates.

Depuis notre création au Canada, notre mission a été de construire des véhicules de grande qualité pour le marché nord-américain. Depuis 1988, nous bénéficions d'un accès en franchise de droits au marché américain, d'abord par l'intermédiaire de l'ALE entre le Canada et les États-Unis, puis de l'ALENA, et maintenant de l'ACEUM. Chacun de ces accords successifs nous a permis de passer d'une seule usine produisant 50 000 Corolla par an à trois usines et deux sites produisant 500 000 véhicules par an. Nous sommes l'une des plus grandes usines Toyota en activité dans le monde et la plus grande usine Toyota en Amérique du Nord, pour ce qui est du volume.

Nous produisons le véhicule autre qu'une camionnette le plus vendu en Amérique du Nord et les deux véhicules les plus vendus au sein de notre marque de luxe Lexus. Avec l'ajout de la production du Lexus NX en mars de cette année, nous construirons des versions hybrides électriques de tous nos véhicules sur chaque chaîne de montage. Nous produisons déjà des véhicules électriques en grande quantité au Canada et nous continuerons de le faire au fur et à mesure que nos produits progresseront vers l'électrification.

Nous sommes une réussite canadienne. L'an dernier, 87 % de notre production a été exportée vers les États-Unis. Le marché américain est environ 10 fois plus grand que le marché canadien et a des conséquences et un effet profond sur nos activités de fabrication canadiennes. Nous produisons au Canada plus du double de voitures que nous vendons dans ce pays, et ce dernier total comprend les véhicules produits aux États-Unis, au Mexique et au Japon.

La poursuite de l'accès préférentiel au marché américain est essentielle pour nous permettre de maintenir notre profil de production et l'emploi continu des membres de nos équipes. Il n'existe aucun scénario réaliste dans lequel nous pourrions desservir uniquement le marché canadien et conserver nos niveaux de production et d'emploi actuels.

Ces dernières années, même après la négociation réussie de l'ALENA, nous avons vu des menaces croissantes planer sur notre accès privilégié au marché américain. Tout d'abord, c'était en raison d'une interprétation différente et plus stricte des règles d'origine par l'USTR, et récemment, d'une proposition de loi aux États-Unis qui donnerait effectivement un accès privilégié au marché — grâce à des remises fiscales aux consommateurs pour les véhicules électriques admissibles — à trois entreprises spécifiques ayant leur siège aux États-Unis, en violation claire de l'ACEUM récemment adoptée par les deux pays et le Mexique.

Le catalyseur de la plupart de ces actions est la reconnaissance claire par les gouvernements et l'industrie que l'avenir de l'automobile est électrifié. L'industrie va connaître des changements sans précédents, les groupes motopropulseurs à combustion interne étant progressivement remplacés par des moteurs électriques et des batteries. Chaque entreprise automobile aura sa propre position publique quant au rythme de l'électrification, certaines étant plus dynamiques, et d'autres, plus pragmatiques, mais il n'y a pas de désaccord sur l'objectif final de passer à un avenir automobile sans carbone.

Il faut donc comprendre que les batteries — des batteries de 100 kilowatts de 1 000 livres — et plus particulièrement, la capacité des entreprises de s'approvisionner ou de les construire en Amérique du Nord détermineront les futurs gagnants et perdants sur le marché de l'automobile. Les pays le comprennent, et les États-Unis y voient une occasion de transférer la production d'automobiles et de ces nouveaux groupes motopropulseurs d'administrations à plus faible coût, comme le Mexique et les pays d'outre-mer, vers les États-Unis, mettant ainsi la main sur les emplois et la technologie tout en remodelant le paysage automobile.

Il y a un risque énorme pour le Canada dans ce scénario, et si nous ne sommes pas en mesure de maintenir un accès privilégié au marché américain et de rivaliser sur un pied d'égalité, les investissements afflueront aux États-Unis au détriment du Canada, et notre industrie sera encore plus affaiblie.

Le Canada doit faire respecter ses accords commerciaux avec les États-Unis et bâtir une proposition de valeur canadienne qui crée une valeur plus large au sein du marché nord-américain. Une façon d'y parvenir est de concevoir des chaînes d'approvisionnement de batteries. Cela a été mentionné ailleurs, alors je ne m'y attarderai pas, mais nous devons concentrer nos énergies sur la transformation de ce qui se trouve dans le sol en choses que nous pouvons réellement utiliser. Il ne suffit pas de dire que nous avons des réserves de lithium dans le sol du Nord du Québec. Nous devons transformer cette ressource naturelle en un matériau hautement raffiné convenant à la fabrication de piles à un coût compétitif. Cela pourrait constituer un avantage distinct pour le Canada et une occasion de transformation pour notre secteur des ressources naturelles.

• (1605)

À l'autre bout du spectre de l'électrification, nous devons trouver des clients pour les batteries au Canada. Dans l'espace public, il y a une perception selon laquelle si le Canada pouvait obtenir une entreprise de fabrication de batteries à grande échelle, cela favoriserait l'assemblage de véhicules électriques à batteries au Canada. C'est complètement à l'envers. Il faut d'abord obtenir des mandats de production pour les véhicules électrifiés. Il nous faut établir une masse critique de production de véhicules hybrides, hybrides rechargeables et électriques à batterie dans nos usines au Canada pour attirer des mandats de production de batteries.

Les batteries sont, par nature, très grosses et très lourdes. Le coût logistique associé au transport d'une batterie sur une grande distance est beaucoup plus élevé que dans le cas des groupes motopropulseurs qu'elles remplacent. Lorsque les volumes croissants atteignent une masse critique, des facteurs économiques obligent les entreprises à implanter la production près du client afin de surmonter les coûts logistiques croissants. De cette manière, vous attirez les investissements dans les usines de batteries et vous trouvez les véritables clients pour vos matières premières raffinées.

Ces défis logistiques...

• (1610)

**La présidente:** Je suis désolée, monsieur MacKenzie, mais je dois vous interrompre. Espérons que vous pourrez terminer vos remarques plus tard quand vous répondrez aux questions des députés.

Monsieur Wark, allez-y pour cinq minutes, s'il vous plaît.

**M. Shane Wark (adjoint au président national, Unifor):** Merci. Bonjour, madame la présidente. Bonjour aux membres du Comité et aux autres témoins.

Je m'appelle Shane Wark, et je suis l'adjoint du président national d'Unifor, Jerry Dias. Mes responsabilités consistent, entre autres, à superviser les négociations liées aux 40 000 membres du syndicat qui travaillent dans les usines des trois grands de Détroit ainsi que dans les usines indépendantes de pièces automobiles. Je suis accompagné aujourd'hui par le directeur de la recherche d'Unifor, Angelo DiCaro. Angelo supervise les initiatives du syndicat ayant trait au secteur automobile et aux politiques commerciales. Nous vous remercions de nous donner l'occasion de nous exprimer aujourd'hui.

Unifor se réjouit que le Comité ait entrepris la présente étude qui porte sur la façon dont certaines politiques proposées aux États-Unis dans le cadre de l'adoption de la « Build Back Better Act » nuiront à l'industrie automobile canadienne — notamment la remise proposée pour les véhicules électriques, qui s'applique exclusivement aux véhicules assemblés aux États-Unis.

J'ai commencé à travailler pour la société Ford Motor à Windsor en 1994. Comme j'ai travaillé dans l'industrie automobile pendant plus de 25 ans, je peux vous dire que notre capacité de vendre nos produits sur le marché américain est la raison pour laquelle des véhicules sont produits dans les usines de montage canadiennes et des fonds sont investis dans ces usines. Les salles d'exposition des concessionnaires américains sont la destination finale d'environ 90 % des véhicules de tourisme assemblés au Canada. C'est logique puisque le marché américain est nettement plus important que celui du Canada. Par exemple, en 2019, 17 millions de voitures neuves ont été vendues aux États-Unis, comparativement à environ 2 millions au Canada.

La subvention de 12 500 \$, qui équivaut à 22 % du coût d'un véhicule électrique moyen et qui s'applique uniquement à l'achat de véhicules électriques fabriqués aux États-Unis, a non seulement pour effet de priver le Canada de son marché le plus important, mais aussi de décourager fortement les investissements dans la production canadienne de véhicules électriques. Cette proposition américaine arrive au pire moment étant donné que le Canada s'apprête à accroître sa production de véhicules électriques dans les années à venir — et cherche d'autres investissements pour sécuriser (et accroître) l'empreinte de sa production automobile.

Le problème, c'est que cette tentative américaine comporte de nombreux aspects estimables. La mise en circulation d'un plus grand nombre de véhicules électriques nécessitera le soutien des gouvernements et des incitatifs à l'achat. Les États-Unis établissent clairement un point de référence ambitieux. En veillant à ce que ces subventions contribuent à la création de bons emplois syndiqués dans le secteur de l'automobile, ils s'efforcent de soutenir les droits fondamentaux des travailleurs. Là où les choses commencent à se gâter, c'est lorsque le Canada, le premier partenaire commercial des États-Unis dans le secteur de l'automobile, est traité comme un élément secondaire. Il est essentiel de régler ce problème en vue d'appuyer les efforts que nous déployons pour renforcer l'industrie.

Nous remercions le gouvernement fédéral du soutien qu'il nous a apporté jusqu'à maintenant, mais il reste encore beaucoup de travail à faire. Le projet de loi du Congrès est au point mort, mais nous craignons qu'un nouveau projet de loi ne voie le jour. Il est crucial de trouver une solution permanente et durable à ce problème pendant que nous cherchons des moyens de maintenir le travail à l'usine de montage Stellantis de Brampton — une usine qui emploie 3 000 travailleurs et soutient des milliers d'emplois régionaux, mais qui, selon divers analystes automobiles, n'aura aucun produit à fabriquer à compter de 2023.

Il est également essentiel que notre syndicat commence à préparer le prochain cycle de négociations avec les trois grands de Détroit, qui débutera l'été prochain. Vous pouvez vous attendre à ce que l'investissement dans les véhicules électriques soit une fois de plus un sujet de discussion important.

Le gouvernement fédéral doit continuer de plaider, auprès de tous les ordres de gouvernement, en faveur d'une inclusion canadienne dans toute remise américaine. À tout le moins, le gouvernement fédéral doit donner aux travailleurs de l'automobile l'assurance que toute mesure américaine sera compensée par un soutien équivalent de nos propres investissements nationaux.

Le Canada est à l'aube d'une évolution très spéciale. Nous nous positionnons comme une puissance de la construction automobile de l'avenir à tous les stades de la chaîne d'approvisionnement, qui vont de l'extraction et du traitement des minéraux essentiels à l'assemblage final des véhicules, en passant par la production de batteries et de composants. Une chaîne d'approvisionnement nationale plus robuste nous donnera, aujourd'hui et demain, plus de pouvoir de négociation face à des partenaires commerciaux isolationnistes, comme les États-Unis.

Unifor ne se réjouit pas de la disparition du programme lié à la « Build Back Better Act » du président Biden. En fait, le déraillement d'un programme de croissance économique de près de deux billions de dollars, élaboré par notre plus important partenaire commercial, est une mauvaise nouvelle pour le Canada. Mais pour éviter que le Canada ne se retrouve dans la ligne de mire, nous devons disposer d'une stratégie industrielle appropriée, une stratégie qui nous protège contre les menaces commerciales et qui est conçue pour soutenir des emplois de qualité.

• (1615)

Je vous remercie encore une fois de nous avoir permis de nous exprimer, et je suis impatient de répondre à vos questions.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Wark.

Merci à tous les témoins de nous avoir fourni des renseignements très précieux.

Nous allons maintenant commencer par les membres du Comité.

Je cède la parole à M. Lewis pour six minutes.

**M. Chris Lewis (Essex, PCC):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Mesdames et Messieurs, je suis ravi d'être de retour ici et d'accomplir le travail capital qui est le nôtre.

Merci à tous les témoins de leur incroyable témoignage cet après-midi. Chacun d'entre vous a apporté quelque chose de vraiment unique à la table. Je remercie chacun d'entre vous de cette contribution.

Évidemment, comme beaucoup d'entre vous le savent, ma circonscription d'Essex est très proche du poste frontalier international le plus achalandé pour le commerce de toute l'Amérique du Nord, tout comme celle de mon excellent collègue M. Masse.

Bon nombre des questions sur lesquelles je me concentrerai concerneront notre région. Je sais que cela va bien au-delà de Windsor-Essex, mais c'est vraiment là que tout commence. Rien au monde ne justifie que la région d'Essex-Windsor ne continue pas à être le chef de file mondial non seulement des usines d'assemblage d'aujourd'hui, mais des usines d'assemblage de demain pour les véhicules électriques, et je tiens donc à remercier chacun d'entre vous à cet égard.

Il s'agit d'un sujet très intéressant ce soir. J'entends parler d'un investissement de 6 milliards de dollars, et de 4 milliards de dollars d'après ce que j'ai compris pour l'Ontario seulement, mais à en juger d'après mes consultations avec certains d'entre vous avant la réunion, je comprends qu'il s'agit vraiment de s'assurer que nous sommes complètement sur la même longueur d'onde que les États-Unis.

Je pourrais vous en parler longtemps, mais je ne dispose que de six minutes, et probablement tout juste cinq maintenant. Néan-

moins, ma première question est la suivante: monsieur Kingston, vous avez parlé de réduire cet « écart de prix ». Vous avez dit que nous devons réduire l'écart de prix, si je comprends bien.

Il a beaucoup été question de la possibilité d'un remboursement de taxe de 12 500 \$ de la part des États-Unis. Je vais changer de sujet maintenant. Je vais parler de la taxe de luxe. Si nous voulons réduire l'écart de prix au Canada pour être plus compétitifs, que pensez-vous de la taxe de luxe proposée sur les véhicules? Je pose la question simplement parce que je suis certain qu'un véhicule électrique coûtera plus de 100 000 \$.

**M. Brian Kingston:** Merci, monsieur Lewis, de cette question.

Lorsqu'il est question de stimuler l'adoption par les consommateurs, le plus grand défi est de surmonter cet écart de coût. L'écart de coût diminuera au fil du temps avec les progrès de la technologie, mais la réalité est que les véhicules électriques sont plus coûteux que les véhicules à moteur à combustion interne, de sorte que des programmes comme le programme iVZE sont extrêmement importants.

Une taxe de luxe, comme celle qui est actuellement proposée et qui s'appliquerait aux véhicules électriques coûtant plus de 100 000 \$, va à l'encontre de cet objectif. Nous avons besoin d'un ensemble de politiques pour aider les Canadiens à passer à l'électrique. La mise en place d'une taxe qui a un effet dissuasif direct et qui encourage le consommateur à opter pour un véhicule à moteur à combustion interne dans cette catégorie de prix va à l'encontre de l'objectif ultime du gouvernement, qui est d'atteindre 100 % de ventes de véhicules électriques zéro émission d'ici 2035. Nous avons besoin d'une approche pangouvernementale et d'une gamme d'incitatifs pour les consommateurs afin de combler cet écart et d'inciter plus de Canadiens à acheter un véhicule électrique.

**M. Chris Lewis:** Merci, monsieur Kingston.

Par votre entremise, madame la présidente, je vais revenir à M. Kingston.

Je suis désolé de vous mettre sur la sellette, monsieur. Je vais également parler d'un sujet qui n'a pas encore été abordé. La question s'adressera d'abord à vous, et ensuite au représentant d'Unifor, s'il vous plaît.

Je suis très préoccupé par la pénurie de puces. Je sais qu'il y a eu d'importants investissements en aval de la rivière. Pour ceux qui ne le savent pas, « en aval » c'est de l'autre côté de la rivière Détroit, dans les grandes usines d'assemblage du Michigan.

Je crois que c'est vrai, monsieur Kingston, et je vous prie de me corriger si mes chiffres sont [*difficultés techniques*] la pénurie d'un million d'unités l'année dernière ou qui n'ont pas été assemblées l'année dernière en raison de la pénurie de puces. Pouvez-vous informer le Comité de la manière dont les deux côtés de la frontière peuvent travailler ensemble ou de ce que le Canada doit faire pour garantir cela? Si je pose cette question, monsieur Kingston, c'est qu'il est évident que nous voulons produire et assembler, mais rien qu'à Windsor, directement dans ma cour, nous avons connu d'importantes fermetures d'usines d'assemblage. Les chaînes de production ont été arrêtées. Nous n'en avons plus qu'une. Je suis simplement curieux de savoir si vous pouvez dire quelque chose à ce sujet, s'il vous plaît.

**M. Brian Kingston:** Certainement. Merci, monsieur Lewis.

Vous avez tout à fait raison. La pénurie de puces a été un des plus grands obstacles que l'industrie a dû affronter depuis le début de la COVID avec les défis associés à la chaîne d'approvisionnement et aux arrêts de production de puces. À la fin de l'année dernière, aux troisième et quatrième trimestres, nous avons commencé à constater une augmentation et une amélioration des stocks de puces et, par conséquent, de la production.

Cependant, la vague du variant Delta de la COVID, suivie maintenant par la vague du variant Omicron, ont entraîné une autre série de pénuries de puces qui ont des répercussions sur l'industrie à l'échelle mondiale, de sorte que la production au Canada l'année dernière a diminué de près de un million d'unités. Nous espérons commencer à voir la lumière au bout du tunnel en ce qui concerne l'équilibre entre l'offre et la demande de puces dans le monde.

Les États-Unis prennent des mesures. Un montant de 53 milliards de dollars américains est actuellement sur le point d'être approuvé en vue d'améliorer la capacité de production de puces aux États-Unis, ce qui sera très bénéfique autant pour l'industrie canadienne que pour l'industrie américaine, étant donné la nature intégrée de notre secteur de l'automobile.

Il s'agit d'un défi de taille, mais j'ai bon espoir que nous commençons à voir la fin de cette situation et que vous verrez la production augmenter puis revenir à ce qu'elle était avant la COVID.

• (1620)

**M. Chris Lewis:** Merci, monsieur Kingston.

Monsieur Wark, avez-vous quelque chose à ajouter...

**La présidente:** Le temps nous est compté, monsieur Lewis. Il vous reste 31 secondes.

**M. Chris Lewis:** Merci.

Je vais céder la parole à M. Wark s'il a quelque chose à ajouter.

**M. Shane Wark:** Merci. Je serai bref.

Je peux vous dire que la pénurie de puces a eu un impact énorme sur les usines d'assemblage des trois grands de Détroit, représentées par Unifor. Nous avons rencontré notre groupe de direction juste avant la fermeture de Noël et nous avons calculé que sur cinq usines d'assemblage, la pénurie de puces a causé l'équivalent de plus de deux ans de mises à pied au cours de cette période. J'encourage vivement notre gouvernement à envisager des politiques qui permettraient d'attirer la production de puces au Canada. Il s'agit, selon moi, certainement d'une discussion importante à tenir.

**M. Chris Lewis:** Merci, madame la présidente.

**La présidente:** Monsieur Virani, c'est à vous.

**M. Arif Virani (Parkdale—High Park, Lib.):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je vais d'abord revenir sur un point que M. Lewis a soulevé, parce que je crois que le compte rendu doit montrer que ce que notre gouvernement a fait, par rapport aux véhicules électriques, c'est instaurer un crédit d'impôt de 5 000 \$ pour les véhicules électriques d'une valeur de 50 000 \$ ou moins. Nous y avons bien réfléchi, parce que nous étions conscients du discours qui veut que les véhicules électriques sont essentiellement des jouets pour les riches, et ce n'est pas ce que nous présageons pour le marché, avec la Leaf et la Volt, par exemple. Nous voulons donner à la classe moyenne canadienne les moyens d'accéder à ces voitures à un prix abordable. C'est pour cela que nous avons mis en place un crédit d'impôt pour ce montant-là, et seulement pour ce montant-là.

Nous avons beaucoup parlé de crédits d'impôt, et je trouve déplorable — et beaucoup d'entre vous ont dit qu'il faut s'assurer de créer des conditions favorables dans le marché canadien — que nous n'ayons plus de contrepartie provinciale, parce que le premier ministre de la province de l'Ontario, M. Ford, a décidé de supprimer ce crédit d'impôt. Je voulais le dire aux fins du compte rendu.

Je vais poser quelques questions aux gens d'Unifor: M. Wark et M. DiCaro.

En première lecture, le projet de loi « Build Back Better » prévoit de créer des conditions favorables pour que les véhicules soient achetés aux États-Unis, et en particulier pour que l'assemblage final se fasse dans des usines syndiquées. Je représente beaucoup de bons travailleurs syndiqués de Toronto, et je peux dire qu'ils se préoccupent, et avec raison, de la santé du mouvement syndical.

À première vue, on dirait que c'est une bonne initiative, mais pourriez-vous m'éclairer sur les lettres plutôt dures que la ministre Ng et la ministre Freeland ont envoyées à leurs homologues des États-Unis, en décembre dernier, en soulignant avec précision les conséquences dramatiques du projet de loi « Build Back Better », ses conséquences potentielles sur l'industrie canadienne et son caractère proprement discriminatoire, pour reprendre un mot que vous avez été nombreux à utiliser? Quelles seraient les conséquences sur la main-d'œuvre syndiquée de ce côté-ci de la frontière? Je pose la question parce que les travailleurs syndiqués du Canada sont l'une de nos plus grandes priorités.

J'aimerais entendre les commentaires des gens d'Unifor à ce sujet, en 90 secondes environ.

Merci.

**M. Shane Wark:** Allez-y, monsieur DiCaro.

**M. Angelo DiCaro (directeur de recherche, Unifor):** Merci beaucoup de poser la question.

Pour les conséquences, comme M. Wark l'a dit dans sa déclaration préliminaire, nous parlons ici d'une menace à l'existence même de l'industrie et aux investissements futurs. Si nous étions coupés de notre plus gros marché d'échange, cela aurait des conséquences dévastatrices.

Nous avons défendu nos intérêts à cet égard et je crois que nous avons voulu nous assurer, comme dans le passé et comme dans beaucoup d'autres domaines, d'être inclus. C'est important que les marchés canadiens et américains ne défassent pas leurs liens. Il y avait des aspects dans la proposition qui étaient très intéressants et très novateurs. Je crois que l'approche adoptée avait pour objectif de soutenir les bons emplois bien rémunérés de façon à éviter les subventions publiques qui encourageraient les employeurs malhonnêtes, je veux dire les employeurs qui essaient activement d'empêcher les travailleurs d'exercer leur droit de se syndiquer, et d'autres choses du genre. Ce sont des composantes importantes qui doivent être intégrées à des politiques.

Le problème, c'est que les États-Unis, pour une raison ou pour une autre, malgré tous les autres problèmes auxquels ils auraient pu s'attaquer dans le monde, ont pensé que le Canada — un pays dont les taux de syndicalisation et de rémunération sont comparables sinon supérieurs à ceux des États-Unis — est le problème. Nous ne sommes pas le problème. Les travailleurs syndiqués sont des victimes collatérales et, pour ceux qui regardaient tout cela se dérouler, c'était comme un double coup dur à encaisser.

Je crois que nous pouvons atteindre les objectifs de la politique sans recourir à des moyens si discriminatoires. Avec un peu de chance, si le projet de loi est remis sur la table, les gens vont garder la tête froide. Nous pouvons avoir des discussions plus intelligentes sur la forme que cela pourrait prendre.

• (1625)

**M. Arif Virani:** Merci, monsieur DiCaro.

Toujours sur le même sujet, cela m'a vraiment surpris parce que, lors de la renégociation de l'ACEUM, et vous le savez très bien, chez Unifor, puisque vous y avez participé — des gens comme M. Dias et d'autres y ont participé —, nous nous sommes vraiment efforcés de coopérer avec les États-Unis, en particulier sur des points comme la réforme du travail au Mexique. Nous sommes même allés jusqu'à investir dans la réforme du travail au Mexique quelque 27,5 millions de dollars. Nous avons envoyé deux attachés des questions du travail à la mission diplomatique canadienne au Mexique.

Pouvez-vous formuler des commentaires sur l'importance des investissements de ce genre pour ce qui est de consolider la syndicalisation et le soutien aux travailleurs syndiqués de tout le continent?

Je pose la question à M. DiCaro en premier, et aussi à M. Wark, s'il veut intervenir.

**M. Angelo DiCaro:** Absolument.

Je crois que tout cela complète ce que j'ai dit plus tôt par rapport aux dernières années, en particulier sous l'ACEUM. Cette expérience nous a pour ainsi dire obligés à prendre un virage quant à la façon dont nous envisageons le rôle des droits des travailleurs dans le contexte du libre-échange à l'échelle du continent. Un autre intervenant, je ne me rappelle plus qui... Tout cela, c'est très novateur. Ce ne sont pas des choses qui existent dans les autres accords commerciaux ailleurs dans le monde, alors nous étions les premiers à travailler sur ces concepts.

Nous faisons cela par solidarité, lorsque nous travaillons avec les syndicats mexicains indépendants. D'ailleurs, il y a en ce moment même des travailleurs d'une usine de camions qui sont en train de voter, et tout cela a été possible grâce aux lois établies dans le cadre de l'ACEUM. Elles ont un effet positif. C'est donc navrant que ce genre de politique ait été mise sur la table, parce qu'elle favorise beaucoup le repli sur soi et l'isolationnisme et parce que, en pratique elle sabote réellement beaucoup de la bonne volonté et beaucoup de la solidarité qu'on avait gagnées.

Je ne vois pas ce que je pourrais dire d'autre, à part que c'est une déception et, encore une fois, que j'espère qu'il y aura des façons de rectifier les choses pour la suite.

**M. Arif Virani:** Merci.

Madame la présidente, combien de temps me reste-t-il?

**La présidente:** Merci beaucoup. Désolée, monsieur Virani, mais votre temps est écoulé.

**M. Arif Virani:** Merci.

**La présidente:** Monsieur Savard-Tremblay, vous avez la parole pour six minutes. Allez-y.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Je vous remercie, madame la présidente.

Je remercie l'ensemble des témoins de leurs interventions. Elles nous permettent d'avoir une idée des conséquences potentielles de cette politique, qui n'a toujours pas été adoptée, dans les champs respectifs de chaque témoin.

Monsieur Breton, le fait que vous soyez président de Mobilité électrique Canada vous permet d'observer un large panorama. De plus, vous avez été ministre de l'Environnement au Québec. Par conséquent, vous avez une connaissance assez fine de la filière de l'électrification au Québec.

Je vous poserai tout d'abord une brève question, à laquelle je vous demanderais de répondre par oui ou par non.

Je vais dresser un portrait grossier, auquel on pourrait certainement apporter des nuances.

Serait-il vrai de dire que les véhicules légers sont construits en Ontario et que les véhicules lourds sont construits au Québec?

**M. Daniel Breton:** On pourrait dire cela, quoique des véhicules lourds sont aussi construits au Manitoba, entre autres chez New Flyer.

Effectivement, l'expertise de l'Ontario en matière de véhicules légers est reconnue. Le Québec a une expertise en matière de véhicules lourds, mais l'Ontario aussi. Toutefois, l'électrification des véhicules lourds se fait davantage au Québec.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** On pense notamment à l'entreprise Lion électrique et aux compagnies d'autobus.

**M. Daniel Breton:** C'est exact.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Ces deux filières sont-elles équitablement et adéquatement soutenues étant donné les difficultés qui surviennent actuellement?

**M. Daniel Breton:** Je ne pourrais pas vous dire si elles sont équitablement soutenues ou non. Cependant, j'aimerais souligner une chose dont on n'a pas parlé. Selon les chiffres sur la production de batteries, en 2020, la majorité des grandes usines de batterie était installée en Chine. Présentement, on est dans un jeu géopolitique. Il n'est plus seulement question de création d'emplois, mais aussi de sécurité nationale relativement à la transition énergétique.

On a parlé au sein d'autres comités du fait que, au XX<sup>e</sup> siècle, il y a eu des défis géopolitiques et économiques liés au pétrole. Maintenant, on commence à voir des défis géopolitiques liés aux énergies renouvelables et à l'électrification des transports. La Chine a pris une grande avance sur l'Amérique du Nord, le Canada et les États-Unis. Si l'on n'arrive pas à créer un plan nord-américain pour développer une filière afin d'être concurrentiel, cela veut dire que l'on peut perdre des emplois non seulement au Canada, mais aussi aux États-Unis. On va finir par importer des produits et l'on va perdre une filière extrêmement importante de véhicules légers et de véhicules lourds. Présentement, 600 autobus électriques circulent au Canada, et il y en a plus de 600 000 en Chine. Ce pays a donc une grande longueur d'avance.

Le Canada dispose de ressources naturelles importantes, de travailleurs qualifiés et d'une industrie qui est capable de faire le travail. Il faut avoir une vision intégrée pour pouvoir concurrencer ceux qui ont pris de l'avance, notamment la Chine. L'Europe est en train de faire ce travail, et il faudrait que le Canada et les États-Unis travaillent ensemble. Présentement, je trouve que l'on se tire dans le pied et que l'on ne va pas du tout dans la bonne direction pour accélérer l'électrification des transports.

• (1630)

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Pourtant, je mets cela en parallèle avec ce protectionnisme. On sait qu'une entente a été conclue entre le premier ministre du Canada et le président des États-Unis. C'était en février 2021, si je ne m'abuse. Dans le cadre de cette entente, on s'est dit conscient du fait que 90 % des batteries venaient de l'Asie et on s'est dit que l'on voulait une entente sur les minéraux critiques et sur les batteries. Le Québec s'est porté volontaire, et il a dit qu'il voulait développer cela et faire preuve de leadership en cette matière.

Je vais donc vous poser une question d'ordre rhétorique, à laquelle je veux bien sûr vous inviter à réagir. On a l'impression qu'il y a une entente, et que, malgré le protectionnisme, il y a quand même une forme de coopération dans ce domaine.

**M. Daniel Breton:** J'espère que le Canada ne reproduira pas les erreurs du passé en envoyant les ressources naturelles, le matériau brut, à l'étranger, que ce soit en Chine, aux États-Unis ou ailleurs, plutôt qu'en les utilisant pour créer des emplois à valeur ajoutée au Canada.

À mon avis, nous serions vraiment les dindons de la farce si le Canada se contentait d'envoyer les minéraux critiques aux États-Unis et que les produits finis se faisaient aux États-Unis.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Finalement, on pourrait résumer cela comme le besoin d'une industrie de la transformation, c'est-à-dire...

**M. Daniel Breton:** Oui, exactement.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Autrement dit, on pourrait même appeler cela une politique de réindustrialisation. N'est-ce pas?

**M. Daniel Breton:** C'est exact.

Il s'agit d'une chaîne d'approvisionnement de véhicules zéro émission qui va des mines à la mobilité. Nous travaillons là-dessus. L'année passée, nous avons mis sur pied l'alliance Accélérer. Nous voulons lutter contre les changements climatiques et la pollution atmosphérique tout en créant des emplois, et non en perdant des emplois au Canada et au Québec. C'est cela que nous voulons.

Pour le moment, nous sentons qu'il y a un danger réel pour l'industrie de l'automobile, des camions et des autobus ainsi que pour les infrastructures au Canada.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Que pensez-vous des politiques?

J'ai soulevé l'exemple du Québec, qui a affiché une volonté très forte de travailler sur cette filière.

Sentez-vous que la volonté politique est suffisante de ce côté-là?

**M. Daniel Breton:** Vous voulez dire sur le plan fédéral, c'est cela?

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Je parle à la fois du gouvernement fédéral et des provinces. Le soutien que le Canada apporte à ses provinces est aussi très important.

**M. Daniel Breton:** Je sens que le gouvernement fédéral veut vraiment faire progresser ces projets. Nous avons eu des discussions avec l'ancien ambassadeur du Canada à Washington. Nous l'avons vu mettre le holà à cette situation, avec la ministre Ng, en disant que l'on ne pouvait pas tolérer cela et que la situation n'avait pas de bon sens.

Nous sommes censés être des partenaires d'affaires, et non des adversaires. Dans le domaine de la transition énergétique, nous ne sommes pas des adversaires, nous sommes censés travailler ensemble pour aider notre région d'un point de vue géopolitique et économique.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Savard-Tremblay.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** D'accord.

Je poursuivrai au prochain tour de questions.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Masse, c'est votre tour.

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Monsieur Breton, pourriez-vous, disons, nous expliquer dans quel domaine il pourrait y avoir des transferts de technologie grâce à des investissements au Canada, surtout en ce qui concerne l'optimisation des batteries? Il ne faut pas penser seulement aux véhicules, il faut aussi réfléchir à ce qu'il pourrait y avoir ensuite. Pourriez-vous nous donner de l'information là-dessus?

**M. Daniel Breton:** Je ne suis pas sûr de comprendre la question. Pourriez-vous répéter pour que je comprenne ce dont vous parlez? Je suis désolé.

**M. Brian Masse:** Je veux seulement savoir ce que nous allons faire ensuite. Il ne faut pas s'arrêter aux véhicules: il y a aussi l'optimisation des batteries. Pouvons-nous les utiliser pour d'autres produits, dans le secteur manufacturier du Canada, si nous les produisons ici nous-mêmes au lieu d'être dépendants pour toutes ces choses? Il y a tellement de choses par rapport à...

**M. Daniel Breton:** Il y a bien sûr des minéraux critiques dans plusieurs provinces du pays, l'Alberta, la Colombie-Britannique, la Saskatchewan, l'Ontario et le Québec. Il y a aussi plusieurs universités qui ont de l'expertise; je pense au groupe de recherche Jeff Dahn de l'Université Dalhousie et aux universités du Québec et de l'Ontario. Pour l'hydrogène, il y a la Colombie-Britannique. Nous oublions souvent quand il est question de véhicules électriques qu'il existe aussi des véhicules à hydrogène.

Donc, nous avons de l'expertise de A à Z. Mais, quand nous parlons de véhicules électriques, oui, nous parlons nécessairement de batteries et aussi des minéraux critiques. Nous parlons des systèmes de propulsion. Nous parlons d'infrastructure. Nous oublions souvent que l'infrastructure est une composante clé de la mobilité électrique.

Présentement, certains de nos membres me disent que, si le plan « Build Back Better » est adopté dans sa version originale, nous serons pour ainsi dire obligés de déménager nos usines canadiennes aux États-Unis, ou alors nous allons simplement en ouvrir aux États-Unis, point final. Il y en a qui font déjà des affaires des deux côtés de la frontière. Selon eux, c'est moins d'emplois au Canada, plus d'emplois aux États-Unis.

C'est pour cette raison que tous les échelons de la mobilité électrique sont très importants pour nous.

• (1635)

**M. Brian Masse:** Oui.

Monsieur DiCaro, qu'est-il arrivé à notre empreinte aux États-Unis? Nous sommes censés être à 13 %, présentement, mais je ne crois pas que notre secteur de la construction automobile soit si élevé aujourd'hui. Ce pourcentage est ressorti de ce que nous avons fait précédemment pour soutenir les investissements dans General Motors et aussi dans Ford, et aussi dans une série de Chrysler... Je ne crois pas que ce pourcentage reflète la réalité aujourd'hui.

**M. Angelo DiCaro:** Vous avez raison de dire que, dépendamment de la période, la part du Canada dans le marché de la construction nord-américain a diminué avec le temps. Cela s'explique en grande partie du fait que, au fil du temps — au moins 20 ans —, le Mexique a augmenté sa capacité d'assemblage en aménageant des terrains vierges. Cela coïncidait plus ou moins avec la mise en œuvre de l'ALENA, quelques années plus tard.

Nous sommes conscients du déclin. Nous le voyons dans le nombre d'emplois. Par rapport au début du millénaire, il nous manque environ 35 000 emplois dans le domaine de l'assemblage et de la fabrication de pièces. C'est une longue période, mais c'est tout de même frappant. C'est seulement récemment que nous avons vu une légère augmentation de ce côté-là et une certaine reprise, avec l'usine d'assemblage d'Oshawa qui a rouvert ses portes et des investissements dans de nouveaux produits à Oakville, à Ingersoll et bientôt à Windsor. C'est le genre de choses qui font vraiment dérailler les plans au pire moment, comme vous pouvez l'imaginer.

Oui, je partage votre avis.

**M. Brian Masse:** Un problème pour nous est que même Détroit a reçu plus d'investissements que tout le Canada au cours des dernières années. Une seule ville, en comparaison de tout un pays.

Monsieur Kingston, je vais vous poser une question. Comment pouvons-nous renouveler notre image et, plus important encore, nous assurer de ne pas devenir une filiale des États-Unis dans le domaine de l'assemblage?

**M. Brian Kingston:** Premièrement, je veux souligner que l'état de la production canadienne découle... Le pourcentage sur la production totale en Amérique du Nord était d'environ 13 %, de 2010 à 2019. Les dernières années n'ont pas été très bonnes, mais elles ne sont pas représentatives, à cause du problème des semi-conducteurs.

Il y a aussi eu d'importants nouveaux investissements au Canada. Six milliards de dollars, c'est quelque chose dont on peut être vraiment fiers. Pour le compte rendu, je veux souligner que nous sommes très reconnaissants du soutien que le gouvernement fédéral, ISDE et le gouvernement ontarien ont donné pour que ces investissements se concrétisent.

Cela dit, pour la suite des choses, nous voulons conserver notre position dans la production nord-américaine et attirer autant d'investissements que possible. Pour cela, je vais revenir à ma déclaration. Nous devons avoir un environnement de fabrication concurrentiel. Cet investissement favorise énormément la concurrence: les entreprises compétitionnent entre elles, et les pays du monde entier se livrent concurrence pour l'attirer. Nous devons toujours savoir quelle est notre position par rapport aux autres pays, en particulier en Amérique du Nord, sinon nous ne pourrions pas continuer de compétitionner.

Nous devons examiner notre environnement réglementaire et nous assurer d'être en harmonie avec ce que font les États-Unis. Pour revenir sur quelque chose qui a été dit plus tôt, la majorité de nos véhicules sont destinés au marché américain. Si nous n'avons pas un environnement réglementaire qui est compétitif et harmonisé

avec celui des États-Unis, nous n'attirerons pas de nouveaux investissements. Il faut que ce soit l'objectif global de toute stratégie automobile.

• (1640)

**La présidente:** Merci beaucoup.

**M. Brian Masse:** En fait, nous n'avons même pas...

**La présidente:** Je suis désolée, monsieur Masse, mais votre temps est écoulé.

La parole va à M. Hoback, ou à quelqu'un d'autre du Parti conservateur.

Ce sera M. Martel? D'accord, merci.

Allez-y, monsieur Martel.

[Français]

**M. Richard Martel (Chicoutimi—Le Fjord, PCC):** Je vous remercie tous d'être avec nous aujourd'hui.

Monsieur Vescio, le gouvernement vous a-t-il consulté pour savoir comment il pourrait mieux aider l'industrie automobile canadienne de véhicules électriques relativement aux crédits d'impôt américains ou à toute autre menace externe? Si oui, j'aimerais savoir quelles étaient vos recommandations et si elles ont été bien reçues.

[Traduction]

**M. Gian Paolo Vescio:** Pour commencer, je dirais oui. Le gouvernement fédéral est sensible à cette question, comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le gouvernement et avec l'ambassade à Washington pour être prêts à nous adresser aux législateurs, à ceux, peu importe qui, qui seront responsables de ce projet de loi, peu importe la forme qu'il va prendre.

Je proposerais, ou plutôt je continue de recommander que nous demandions au gouvernement de dire: « Écoutez, nous allons avoir un problème. » Nous devons être prêts à nous attaquer à ce problème dès qu'il va émerger et, si nous ne sommes pas hypervigilants de ce côté-là, nous allons nous retrouver avec des problèmes par la suite, parce que c'est vraiment une menace binaire.

Comme l'ont dit mes collègues, les fabricants automobiles sont aujourd'hui en train de prendre des décisions pour l'avenir. Mes recommandations seraient de garder le cap et de continuer de nous assurer, premièrement, de rappeler à nos amis américains quelles sont nos obligations commerciales mutuelles et deuxièmement, de vraiment leur rappeler quel est l'enjeu et de nous assurer qu'ils y sont sensibles, parce qu'il va y avoir des conséquences défavorables pour eux, voire des conséquences pires pour eux que pour nous.

[Français]

**M. Richard Martel:** Monsieur Vescio, le 11 novembre 2021, vous avez participé au groupe de discussion intitulé Panels Title. Au cours des discussions, une question a été soulevée au sujet de la possibilité de remplacer les matières premières et les composants provenant d'Asie par des matières premières et des composants provenant d'un fournisseur local.

Vous avez dit que le Canada avait la capacité de le faire, mais qu'il y avait des lacunes. Vous avez aussi dit que le gouvernement du Canada devrait changer sa façon de voir les choses et commencer à rechercher, pour certains domaines, une valeur autre que le simple coût. Enfin, vous avez mentionné que le gouvernement devrait être en mesure de contrôler le processus.

Selon vous, sur quels plans le gouvernement du Canada manque-t-il actuellement de leadership relativement à ce dossier?

[Traduction]

**M. Gian Paolo Vescio:** Je dirais tout bonnement que ces enjeux n'existent pas dans le vide. Les multinationales ne prennent pas nécessairement leurs décisions en ne tenant compte que d'un seul facteur.

Pour comprendre la proposition de valeur au Canada, il est essentiel de savoir qu'il y a dans le sol de la matière qui peut servir dans les voitures, et c'est pour cette raison que cela a du sens d'investir ici. Je dirais qu'il est impératif que les gouvernements, de l'un ou l'autre des partis — et nous avons travaillé avec eux —, autant à l'échelon provincial qu'à l'échelon fédéral, comprennent qu'il est essentiel de rendre notre pays aussi attirant que possible, pour toutes les raisons que les autres témoins ont déjà mentionnées, et de continuer de le faire et de continuer de vendre le Canada comme étant le meilleur endroit pour la production automobile.

[Français]

**M. Richard Martel:** Je vous remercie, monsieur Vescio.

Monsieur Kingston, en juillet 2021, le groupe Stellantis a mentionné qu'il prévoyait construire cinq usines de fabrication de batteries pour véhicules électriques. De ces cinq usines, deux vont être situées en Amérique du Nord, dont au moins une sera construite aux États-Unis. À mon avis, il est inconcevable que le Canada n'ait pas encore annoncé la construction d'une usine, vu tout ce qu'Hydro-Québec est en train de développer en matière de batteries. Finalement, le Canada n'aura peut-être aucune usine.

Est-ce que l'approche du Canada visant à attirer les investisseurs étrangers manque de leadership?

[Traduction]

**M. Brian Kingston:** Non; je crois que le gouvernement fédéral, en particulier, a déployé énormément d'efforts pour attirer des investissements dans le secteur des batteries. Nous ne savons évidemment pas quelle sera l'issue des projets de Stellantis, pour la présence du secteur des batteries en Amérique du Nord, mais je crois qu'il est très possible qu'il y ait tôt ou tard un investissement dans le secteur des batteries au Canada, pour toutes les raisons que certains témoins ont mentionnées. Effectivement, nous avons toutes les matières; la chaîne d'approvisionnement est ici. Nous devons agir rapidement pour passer de l'étape où nous discutons des ressources, qui, nous le savons, se trouvent dans le sol, à l'étape où nous renforçons notre capacité minière et, en particulier, notre capacité de transformation pour, ultimement, approvisionner les usines et passer à l'étape finale de l'assemblage du véhicule.

Je crois que la possibilité existe, et j'ai encore espoir de voir des investissements au Canada.

● (1645)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Martel. Je suis désolée, mais votre temps est écoulé.

La parole va à M. Sheehan pour cinq minutes.

**M. Terry Sheehan (Sault Ste. Marie, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Merci à tous les intervenants.

Je voudrais commencer en parlant de ce qu'il y a chez moi: l'industrie de l'acier. Nous avons vu ce qui est arrivé quand les Américains ont pratiqué un certain protectionnisme avec l'article 232. Cela a touché non seulement l'acier, mais aussi l'aluminium. Les membres du comité du commerce ont travaillé de concert. Nous sommes allés de l'avant, avec un véritable esprit d'équipe. Nous avons regardé les législateurs américains dans les yeux, littéralement, ainsi que les responsables des entreprises et des syndicats, et nous avons discuté du problème. Nous avons parlé entre autres de la chaîne d'approvisionnement et de l'incidence sur l'industrie automobile; du nombre de fois où une pièce, un morceau d'automobile, traverse la frontière dans un sens ou dans l'autre, dans le cadre du Pacte de l'automobile, et du fait que cela allait par inadvertance créer un impôt pour les Américains et avoir d'autres conséquences inattendues, par exemple une augmentation des prix.

Maintenant que nous allons vers les voitures électriques, nous commençons à voir des investissements à Sault et à Hamilton, et nous nous éloignons du secteur manufacturier axé sur le charbon — celui qui est lié à l'acier — pour aller à celui de l'arc électrique, ce qui réduit notre empreinte carbonique. C'est d'ailleurs ce que demandent les fabricants et les consommateurs. Je pense que l'augmentation est visible.

Nous avons vu des investissements dans le Nord de l'Ontario, à First Cobalt, dans la région de Timiskaming. On produit du sulfate de cobalt pour les voitures électriques.

Ma première question s'adresse au représentant du fabricant canadien de pièces d'auto qui avait mentionné le Pacte de l'automobile.

Quels ont été les avantages de la libre circulation des biens à la frontière? Selon vous, comment cela va-t-il évoluer au fil du temps? Je vais commencer par cela.

**M. Brian Kingston:** Excusez-moi. Est-ce que la question s'adressait à vous, monsieur Vescio?

**M. Gian Paolo Vescio:** La question s'adressait-elle à moi, monsieur Sheehan?

**M. Terry Sheehan:** Oui, s'il vous plaît. Vous pouvez tous les deux tenter d'y répondre, si vous le voulez. Ce n'est pas un problème. J'aimerais avoir vos commentaires.

**M. Gian Paolo Vescio:** Ce n'est pas un secret que les secteurs américains et canadiens de l'automobile sont très interconnectés. Nous n'allons jamais cesser d'insister là-dessus. Je vois que nous savons ce que l'avenir nous réserve. Je viens d'avoir une fille. Elle a huit mois, et elle ne va probablement jamais dans sa vie faire démarrer une voiture qui fait vroum.

Il est impératif de comprendre comment nos deux pays ont fonctionné pour ainsi dire comme un seul secteur au cours des 100 dernières années et de savoir que cela est important pour la prospérité de tous les acteurs du secteur. Je crois que le gouvernement le comprend, et je crois que c'est pour cette raison qu'il est extrêmement sensible à l'enjeu que soulève le projet de loi « Build Back Better ». Je crois que nous devrions aussi prendre un peu de recul pour tenir compte du fait que ce projet de loi touche à un paquet d'autres questions et contient beaucoup d'autres mesures. Le crédit d'impôt sur les véhicules électriques en est seulement un aspect. Il faut aussi que nous soyons sensibles aux réalités politiques des États-Unis.

Nous sommes rendus à la moitié de la partie, maintenant. Nous sommes probablement à la mi-temps, dans le processus. Nous devons continuer de nous assurer que le secteur de l'automobile des États-Unis ainsi que l'administration américaine comprennent à quel point cette mesure est impérative et comment elle va les affecter. C'est en montrant aux Américains où se situe leur intérêt que nous allons faire passer le message, pour ainsi dire.

**M. Terry Sheehan:** J'aimerais creuser un peu plus. Nous avons pris soin de souligner et de mettre en relief une chose: la Chine. Même s'il y a certains éléments de capitalisme, en Chine, elle reste surtout une économie dirigée, et le gouvernement subventionne tellement son industrie de l'acier qu'il finit par faire du dumping d'acier. Notre intention a toujours été — et c'est ce que nous avons toujours dit aux Américains — d'ériger un mur ensemble et de le faire tenir en place.

Ma question supplémentaire concerne donc la Chine en tant que concurrente dans le secteur des véhicules électriques et le fait que les États-Unis, le Canada et le Mexique pourraient tirer avantage de garder un œil sur elle et de continuer de travailler ensemble. C'est parce que chacun de nos pays a ce qu'il faut pour que les voitures produites en Amérique du Nord soient les meilleures voitures du monde.

• (1650)

**La présidente:** À qui posez-vous la question? Il vous reste 11 secondes.

**M. Terry Sheehan:** Ça devait être davantage une déclaration. Je vois beaucoup de gens qui acquiescent. Je vais m'arrêter ici.

Merci, madame la présidente.

**La présidente:** C'est maintenant au tour de M. Savard-Tremblay, pour deux minutes et demie.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Je vous remercie, madame la présidente.

Je veux juste terminer la conversation que M. Breton et moi avions engagée plus tôt.

Monsieur Breton, vous avez bien fait d'amener le sujet sur les minéraux et les batteries. Je voulais justement que nous traitions de cette question et non seulement de l'aspect de la vente de véhicules à proprement parler.

Quelle est la problématique qui sous-tend cela?

Vous dites que c'est une question de sécurité et de géopolitique. J'aimerais que les membres du Comité comprennent à quel point c'est fondamental.

**M. Daniel Breton:** On a souvent tendance à penser en fonction des minéraux critiques, des véhicules électriques et des énergies renouvelables, mais, en réalité, il y a toute une pléthore de produits électroniques qui ont besoin de minéraux critiques, comme les ordinateurs que nous utilisons aujourd'hui et les téléviseurs.

Par ailleurs, il y a un aspect qu'il ne faut vraiment pas négliger, et le Pentagone en a déjà parlé, c'est la question de l'armement. Stratégiquement, il est important d'exercer un contrôle sur l'extraction et la transformation des minéraux critiques, non seulement pour leur utilisation dans le cadre de la transformation économique et énergétique liée à l'électrification des transports, mais également aux fins d'armement. Chez Mobilité électrique Canada, nous voyons là un problème de sécurité nationale.

On sait que la plus grande partie de la transformation des minéraux critiques est faite en Chine. Il faut donc parler d'armement et du secteur militaire. Il s'agit là d'un tout autre aspect dont on ne parle pas assez et qui peut devenir une carte maîtresse pour le Canada. Si l'on veut favoriser le développement d'une industrie automobile électrique américaine grâce aux minéraux critiques canadiens, ce que nous vous disons, c'est qu'il est possible d'être des partenaires, non seulement parce que nous voulons avoir des emplois dans l'industrie automobile, mais aussi pour des raisons de sécurité nationale et d'armement. C'est une question à laquelle les Américains sont extrêmement sensibles, particulièrement en raison de leurs relations actuelles avec la Chine.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Selon les conversations que vous avez eues avec les représentants américains, où est-ce que cela bloque?

Est-ce que les États-Unis ont l'impression de pouvoir y arriver seuls?

**M. Daniel Breton:** Selon nous, les États-Unis font actuellement des plans qui reflètent davantage la politique intérieure. Autrement dit, on est plus dans la politique partisane que dans la vision d'avenir des États-Unis, ce qui nuit à une vision d'avenir pour l'Amérique du Nord, non seulement en matière d'environnement, mais également en matière stratégique et en matière de sécurité nationale.

Il faut aider les élus américains à comprendre que la collaboration présente un intérêt supérieur pour le Canada, les États-Unis, l'environnement et la sécurité nationale.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup. C'est tout le temps que vous aviez.

Monsieur Masse, c'est à vous pour deux minutes et demie. Allez-y.

**M. Brian Masse:** Monsieur DiCaro et monsieur Wark, il a été question plus tôt du Pacte de l'automobile. Le Pacte de l'automobile est un accord international que le Canada et les États-Unis ont négocié entre eux. Quelle est votre appréciation de la situation actuelle, par rapport aux choses auxquelles nous avons renoncé avec l'ALENA et dans d'autres négociations? Présentement, nous sommes à nouveau, concrètement, dans une position d'infériorité, à mon avis.

**M. Angelo DiCaro:** Je vais me lancer, monsieur Masse, et peut-être que M. Wark pourra ajouter quelque chose.

C'était quand même une question ouverte. Le Pacte de l'automobile a une longue histoire. Dans une certaine mesure, présentement, nous sommes aux prises avec le résultat de la décision prise en 1965 de créer une industrie nord-américaine intégrée. Je dirais que tout fonctionne aussi longtemps que le plus puissant des deux partenaires commerciaux a des approches qui respectent bien les principes de la libre circulation des biens à la frontière, mais tout change à la minute où il décide de fermer la frontière.

Des composantes très importantes du Pacte de l'automobile étaient les pactes individuels, conclus entre chaque fabricant d'équipement d'origine, les fabricants automobiles, pour les engager envers la production canadienne à valeur ajoutée, et tout le reste. Bien sûr, toute cette approche d'encadrement du commerce a été effacée avec l'arrivée de l'ALENA, puis complètement rayée de la carte par l'OMC.

Je dirais que nous naviguons en eaux troubles. Encore une fois, les choses n'ont pas l'air trop sombres quand les États-Unis sont prêts à jouer le jeu, mais dès qu'ils se montrent difficiles, nous devons revoir un peu notre approche commerciale. Je ne vais pas m'éterniser là-dessus, mais nous parlons de stratégie industrielle et de la situation actuelle; si la politique commerciale n'est pas prise en compte dans la discussion générale sur toutes les choses que nous devons prendre en considération pour pouvoir aller efficacement de l'avant, je crois que, il nous manque un élément clé.

Je ne sais pas si M. Wark veut ajouter quelque chose.

• (1655)

**M. Shane Wark:** Oui.

**La présidente:** Vous avez 20 secondes, monsieur Wark.

**M. Shane Wark:** D'accord, je ferai vite.

La situation de l'industrie de l'assemblage automobile au Canada n'a jamais été meilleure qu'en 1999. Puis, en 2002, il y a eu l'échec de l'accord avec les États-Unis. La production a diminué, des usines ont fermé, des travailleurs ont perdu leur emploi et la vie de nombreuses familles a été bouleversée. Je crois que l'histoire de ce secteur parle de lui-même. Les choses ne vont pas bien depuis la perte de ces importants accords commerciaux.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Patzer, vous avez cinq minutes.

**M. Jeremy Patzer (Cypress Hills—Grasslands, PCC):** Merci beaucoup.

Monsieur Kingston, j'aimerais vous demander d'éclaircir quelque chose que vous avez dit à propos des chaînes d'approvisionnement qui existeraient déjà pour les batteries destinées aux véhicules électriques au Canada. Je me demandais si vous pouviez être plus clair là-dessus.

**M. Brian Kingston:** Excusez-moi. Je voulais souligner qu'il y a énormément de potentiel pour créer une chaîne d'approvisionnement pour les véhicules électriques, pendant que les FEO mettent sur pied la production de batteries en Amérique du Nord, afin de soutenir la fabrication de tous ces véhicules. Nous avons tous les ingrédients. Il nous faut seulement mettre en œuvre une stratégie.

**M. Jeremy Patzer:** D'accord.

Je crois que cette question s'adresse à vous et peut-être aussi à M. Vescio. Dans l'ACEUM, il y avait une clause de trois ans selon laquelle nous pouvions nous procurer du lithium à l'échelle régionale sans droit de douane. Selon des témoins qui ont comparu l'an-

née dernière devant le comité des ressources naturelles, il faudra près de 10 ans pour que cette industrie commence véritablement à produire quelque chose. Est-ce que cela vous préoccupe?

**M. Brian Kingston:** Oui, absolument. D'autres témoins ont souligné que la Chine a vraiment pris les devants et qu'elle a élaboré une stratégie pour l'approvisionnement en batteries. Nous avons un retard à rattraper pour ce qui est de développer une industrie pour l'extraction et la transformation des minéraux critiques au Canada. Cela dit, nous avons les ressources, et nous sommes le partenaire de confiance des États-Unis; nous pouvons être une source pour ces intrants.

Donc, nous avons en effet un retard à rattraper, mais je crois que le potentiel est toujours très présent, en particulier si on tient compte des prévisions pour la production de véhicules électriques au cours des 15 prochaines années. C'est une transformation fondamentale, et il va y avoir une très forte demande.

**M. Jeremy Patzer:** Allez-y, monsieur Vescio.

**M. Gian Paolo Vescio:** Oui. Je suis d'accord avec M. Kingston sur toute la ligne. Il faut comprendre que le potentiel est ici et qu'il est ici maintenant. Comme je le disais plus tôt, les décisions que nous prenons aujourd'hui sont pour l'avenir, et il est prudent d'être sensible à cette question aujourd'hui, immédiatement. Cette possibilité, c'est un avantage à saisir.

Compte tenu des mesures que nous avons négociées dans l'ACEUM, nous pouvons prendre de la vitesse pour attirer et trouver ce genre d'investissements.

**M. Jeremy Patzer:** Oui. Malheureusement, nous allons complètement rater cette fenêtre de trois ans pour nous approvisionner en franchise de droits.

Quel est le principal fardeau réglementaire pour la mise en place et l'exploitation de cette chaîne d'approvisionnement pour les batteries?

Monsieur Vescio ou monsieur Kingston, l'un et l'autre d'entre vous peuvent répondre à cette question.

**M. Brian Kingston:** Je suis heureux de souligner très rapidement que — et pour cela je m'en remettrai à mes collègues de l'industrie minière — le délai de traitement associé à la prospection d'une nouvelle mine, par exemple de cobalt, jusqu'à son ouverture, est très long. C'est un processus qui vise à assurer que nous respectons les droits environnementaux et qu'une consultation en bonne et due forme a lieu.

Tout cela est très important, mais, au Canada, les nouveaux projets de développement prennent beaucoup de temps. C'est la réalité.

• (1700)

**M. Jeremy Patzer:** Monsieur Vescio, avez-vous quelque chose à ajouter ou quelqu'un d'autre du groupe de témoins veut-il ajouter quelque chose?

**M. Gian Paolo Vescio:** Je dirais simplement que les investissements nécessaires pour ce type d'exploitation minière et ce type de transformation doivent également être attachés solidement de l'autre côté à des ordres de travail et à des allocations de la production. C'est un peu l'histoire de l'œuf et de la poule, et contourner cela et envisager la possibilité d'éviter ces problèmes apportera probablement un peu plus de clarté.

**M. Jeremy Patzer:** Merci beaucoup.

Monsieur Kingston, je vois ici un autre problème. Oui, nous vivons les 100 % d'ici 2035; le gouvernement a déclaré que c'était une possibilité. Mais, ce que je trouve intéressant, c'est que, selon une étude en Californie, 20 % des conducteurs de véhicules électriques finissent par repasser à l'essence. Pensez-vous que cela pourrait se produire au Canada, surtout avec le climat dans lequel nous vivons?

**M. Brian Kingston:** Je connais très bien cette étude. La principale raison pour laquelle les conducteurs repassent à l'essence est liée à la commodité des infrastructures de recharge. Je voudrais que cette étude serve d'avertissement au Canada. Nous nous sommes fixé un objectif ambitieux. Nous devons construire des infrastructures de recharge plus vite que les gens n'achètent des véhicules électriques. Il suffit que quelqu'un... Les gens achètent un véhicule électrique, ils prennent cette décision, ils investissent, et s'ils ont, ne serait-ce qu'une ou deux très mauvaises expériences, par exemple s'ils se retrouvent à attendre deux ou trois heures pour recharger leur véhicule, comme cela s'est produit dans certaines régions de Californie, cela les détournera très rapidement de la technologie.

Nous devons éviter cela. Nous pouvons y remédier. Si nous construisons les infrastructures de recharge de manière très active dès maintenant, cela n'arrivera pas, et ce sera important.

En ce qui concerne votre question sur le climat froid du Canada, le rendement de la batterie sera affecté, et nous devons bien réfléchir à la quantité d'infrastructures de recharge dont nous avons besoin, en particulier dans les collectivités du Nord et les collectivités rurales, pour éviter ce problème. C'est le pire des cas.

**La présidente:** Merci, monsieur Kingston.

Nous passons à M. Arya pour cinq minutes, s'il vous plaît.

**M. Chandra Arya (Nepean, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Tout d'abord, un fait; en ce qui concerne les véhicules électriques, la production pose problème aujourd'hui. Le problème, ce ne sont pas les ventes ni l'absence de subventions pour les acheteurs de véhicules électriques. Il est donc insensé de dire que c'est la raison qui nuit à l'adoption des véhicules électriques. Tesla, le plus grand fabricant, vend chaque voiture qu'il fabrique. Les anciens constructeurs automobiles sont très, très en retard dans la fabrication de véhicules électriques, mais même eux n'ont pas de mal à les vendre.

Monsieur Kingston, je suis assez surpris que vous approuviez une attaque trompeuse et partisane sur la taxe de luxe comme si elle empêchait les gens d'acheter des véhicules électriques de luxe. Où est la production? Où est l'offre?

Cependant, en ce qui concerne les infrastructures de recharge, je suis tout à fait d'accord avec vous. En fait, si nous devions immédiatement investir de manière plus ciblée, nous devrions investir dans les infrastructures de recharge. Les infrastructures de recharge devraient être prêtes pour l'environnement canadien.

Monsieur MacKenzie, vous avez dit que nous devons nous concentrer d'abord sur la fabrication de véhicules et ensuite passer aux batteries, mais n'est-il pas vrai que les investissements de 8 ou 10 milliards de dollars dans la fabrication de batteries aux États-Unis se font tous en coentreprises? Quoi qu'il en soit, nous y viendrons.

Monsieur Breton, bienvenue à nouveau au Comité. À la dernière législature, nous avons eu de bonnes discussions sur cette question.

Comme nous le savons tous, le Canada et les États-Unis ont un plan d'action commun pour la collaboration relative aux minéraux critiques, et le gouvernement fédéral a investi dans le centre d'excellence des minéraux critiques pour batteries, et nous sommes également engagés dans la recherche et développement pour faire progresser l'expertise en matière de transformation et d'affinage des minéraux critiques pour batteries. L'accord est bon, nos investissements s'annoncent bons. Constatez-vous un quelconque changement sur le terrain à ce sujet?

● (1705)

**M. Daniel Breton:** C'est à moi que vous posez la question?

**M. Chandra Arya:** Oui, monsieur.

**M. Daniel Breton:** Je vois du mouvement. Au cours des derniers mois, j'ai eu des discussions avec le ministre Champagne, et je sais que le gouvernement fédéral travaille très dur afin de pouvoir faire quelques annonces intéressantes.

Il y a eu des annonces modestes, mais néanmoins importantes, au Québec, concernant Lion, l'usine de fabrication de batteries, et nous voyons des entreprises qui veulent investir soit dans la fabrication de piles, soit dans la fabrication de blocs-batteries. Je suis donc certain que le Canada sera en mesure d'assurer la production des batteries des véhicules électriques.

De toute évidence, le plan « Build Back Better » est une menace. Je suis convaincu qu'il pourrait retarder ou décourager certains investissements ici et les détourner vers les États-Unis; c'est donc une question très préoccupante pour nous.

Si je peux me permettre, l'affirmation selon laquelle, pour acheter une voiture électrique, il faut dépenser 100 000 \$, n'a aucun sens. La plupart des gens conduisent des voitures électriques qui coûtent entre 30 000 et 60 000 \$. Ce montant de 100 000 \$ est insensé; je ne peux pas croire que j'entends cela, ou que l'on dise que, quand on vit au Canada, il est vraiment difficile de voyager et de traverser le pays en véhicule électrique. J'ai conduit de Berthierville à Toronto — je suis ici aujourd'hui à Toronto —, un trajet de 640 kilomètres dans un véhicule entièrement électrique avec quatre personnes et un chien, sans aucun problème. De nos jours, il y a beaucoup d'idées fausses sur les véhicules électriques.

**M. Chandra Arya:** En fait, monsieur Breton, vous avez raison...

**La présidente:** Très rapidement, monsieur Arya, il vous reste 40 secondes.

**M. Chandra Arya:** Je ferai alors un commentaire.

Monsieur Breton, vous avez raison. Aujourd'hui, l'objectif du plus grand constructeur de véhicules électriques, Tesla, est d'arriver à une voiture que la population peut utiliser, et le prix qu'il vise est de 25 000 \$. C'est ainsi.

Je sais que nous n'avons pas le temps, mais nous avons tous parlé des mines, de la transformation du minerai et de la fabrication de batteries, mais le temps nécessaire pour obtenir une approbation pour exploiter une nouvelle mine est trop long. C'est peut-être une question à poser à un autre comité ou à d'autres personnes. Je ne vois aucun représentant de l'industrie minière ici.

Merci, madame la présidente.

**La présidente:** Merci, monsieur Arya.

Nous allons passer à M. Hoback pour cinq minutes.

**M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC):** Merci, madame la présidente.

Madame la présidente, je pense que ce nouveau format fonctionne assez bien. Il semble que plus de gens ont la parole pendant le temps imparti... jusqu'ici, tout va bien.

Je commencerai par M. Vescio.

Quand le projet de loi « Build Back Better » a été adopté, quand l'industrie a-t-elle informé le gouvernement qu'il y avait potentiellement un problème? Quand l'avez-vous informé qu'il devait intervenir pour s'assurer qu'il ne passait pas? Avez-vous une idée?

Peut-être que M. Kingston pourrait répondre à la question lui aussi.

Je commencerai par vous, monsieur Vescio.

**M. Gian Paolo Vescio:** Oui. Je peux dire que nous travaillons en étroite collaboration avec le gouvernement depuis l'automne, je dirais, quand nous avons entendu des rumeurs selon lesquelles ce type de mesures seraient mises en œuvre. Cela a été un travail continu...

**M. Randy Hoback:** C'était une longue période. Pouvez-vous me donner un mois ou des dates plus précises? Il a dû y avoir un moment où vous avez pris le téléphone pour appeler l'ambassadeur ou un ministre pour lui dire « Nous avons un problème, ici ».

**M. Gian Paolo Vescio:** Je pourrais les retrouver pour vous. Je ne connais pas la date exacte...

**M. Randy Hoback:** Vous pouvez me donner une idée de la date. Était-ce en octobre ou en novembre?

**M. Gian Paolo Vescio:** Oui, probablement en automne ou vers l'automne, en octobre ou en novembre, vers ces mois-là.

**M. Randy Hoback:** D'accord. Si vous pouviez nous donner une date exacte, je vous en saurais gré.

La raison pour laquelle je pose la question, c'est que la ministre m'a demandé, ainsi qu'à un député du NPD et à un député du Bloc, d'aller parler de cela avec elle. Je l'ai fait dans le passé avec le gouvernement libéral et nous avons eu des discussions fructueuses avec M. Easter ou M. Leslie, quand nous avons eu des réunions ensemble pour expliquer, d'un point de vue canadien, pourquoi cette loi était mauvaise ou pourquoi nous voulions des changements.

Cette fois-ci, quand j'y suis allé, cela semblait très désorganisé. Il n'y avait pas de plan de match. La ministre avait ses propres réunions, et nous n'étions pas inclus. Nous étions coincés avec différents consuls généraux dans leurs réunions, ce qui était correct, mais j'étais dans une réunion avec un groupe de républicains qui allaient déjà voter contre. J'ai regardé cela et j'ai dit: « En quoi est-ce que je contribue à la lutte pour nos constructeurs automobiles canadiens? » J'ai trouvé que c'était frustrant.

Maintenant, quand vous parlez de ce projet de loi qui est là, inutile, l'un des commentaires qu'ont fait différents sénateurs que nous avons rencontrés était « Pourquoi intervenez-vous maintenant? » Ils demandaient « Pourquoi n'êtes-vous pas intervenus à l'étape de la rédaction pour que le projet de loi puisse être modifié? » Ils n'ont pas vraiment pensé une seconde « Payons-nous la tête du Canada, et ajoutons cela ici ». Ils n'ont simplement pas pensé à nous. Pourriez-vous me donner une idée de la raison pour laquelle ce serait ainsi?

• (1710)

**M. Gian Paolo Vescio:** Je ne peux pas vraiment faire de commentaires sur les échéances ou les raisons. Ce que je peux dire, c'est que, dans les réunions auxquelles j'ai assisté, en étant à Washington, et en tenant nos homologues — nos représentants sénatoriaux et républicains — au fait de la question, qui... Très souvent, parce que le projet de loi est volumineux et qu'il comporte tellement d'éléments, cela peut facilement nous échapper. Je peux dire que, une fois que la question a été soulevée avec une vigueur suffisante, bon nombre des représentants avec qui nous parlions ont été surpris et ont déclaré: « D'accord, nous allons vraiment examiner cela ».

Je peux même dire que, actuellement, Flavio, mon président, est à Washington pour parler de cette même question. Nous sommes au milieu du processus. Le processus se poursuit.

Je sais que...

**M. Randy Hoback:** Ici, c'est un gouvernement minoritaire. C'est ce qui me dérange. Ici, c'est un gouvernement minoritaire et, si votre président est actuellement là-bas, à Washington, j'aimerais l'aider, mais s'il ne me parle pas, je ne peux lui être d'aucune aide. Il y a des députés du côté républicain avec qui nous pourrions établir des liens, que nous pourrions aider, mais personne ne nous le demande, et quand on nous le demande, nous sommes en quelque sorte mis au pied du mur. Comment puis-je vous aider quand je suis acculé au pied du mur?

Ce qui me dérange réellement, c'est que je vois à quel point cela est grave, et je comprends la dynamique à Washington. Je comprends que nous arrivons aux élections de mi-mandat, et que nous allons perdre notre capacité à parler à un membre quelconque de la Chambre, là-bas, d'ici un mois ou deux. Je comprends également que les élections de mi-mandat feront du président un canard boiteux et que les démocrates estiment qu'ils doivent régler le dossier maintenant.

Il ne me semble pas que notre gouvernement ou que les bureaucrates à Washington comprennent l'importance d'avoir des hommes politiques actifs sur le plan politique qui parlent à d'autres hommes politiques et ce que nous pouvons faire pour aider dans cette industrie. Comment puis-je faire passer le message? Pensez-vous que monsieur Volpe pourrait faire passer le message à la ministre?

**M. Gian Paolo Vescio:** À l'Association des fabricants de pièces d'automobile, nous n'avons aucun secret. Nous sommes transparents. Vous n'avez qu'à téléphoner si vous souhaitez avoir une discussion approfondie avec M. Volpe et notre équipe.

**M. Randy Hoback:** Cela va dans les deux sens.

**M. Gian Paolo Vescio:** Je voudrais dire que je comprends que vous vouliez examiner nos processus ou les processus entrepris sur cette question, mais la question n'est toujours pas réglée. Nous sommes en plein dedans. Elle est toujours là. Nous continuerons de travailler en étroite collaboration avec le gouvernement des deux pays pour nous assurer que les mesures préjudiciables au Canada ne sont pas adoptées.

**M. Randy Hoback:** Ce que je veux dire, c'est qu'il y a un groupe très solide de membres de l'opposition — le Bloc, le NPD et moi —, qui veulent vous aider, mais qu'on n'écoute pas.

**La présidente:** Merci, monsieur Hoback.

La parole est à M. Miao pour cinq minutes.

**M. Wilson Miao (Richmond-Centre, Lib.):** Merci beaucoup.

J'aimerais parler un peu plus de la façon dont la relation entre le Canada et les États-Unis, dans le secteur de l'industrie des véhicules électriques, a directement touché les Canadiens qui travaillent dans le secteur. D'après ce que j'entends, je comprends qu'il y a une grande dépendance aux batteries électriques et aux puces qui proviennent de l'extérieur de l'Amérique du Nord. Avons-nous l'intention d'investir, et quel serait le délai si nous voulions fabriquer des pièces comme celles-là au Canada?

**La présidente:** Qui souhaiterait répondre à la question?

**M. Daniel Breton:** Je dirais que nous pourrions nous inspirer de ce qui se fait en Europe. Les Européens ont décidé de travailler en collaboration dans la chaîne d'approvisionnement des véhicules zéro émission pour l'Europe. En deux ou trois ans, les choses se sont vraiment accélérées. Maintenant, ils sont sur la bonne voie, ils avancent et construisent des usines de fabrication de batteries. Ils avancent très rapidement. En fait, ils nous dépassent.

Je pense que nous devons comprendre que les délais sont courts. Actuellement, les choses évoluent très rapidement en ce qui concerne cette nouvelle technologie. Ce que nous voyons, c'est que, si nous continuons d'en parler sans avoir de plan et que nous ne travaillons pas avec les États-Unis, nous serons laissés pour compte, car la Chine est très en avance, la Corée est très en avance et maintenant, l'Europe s'y met sérieusement.

**M. Wilson Miao:** Pour continuer dans la même veine, à défaut de pouvoir compter sur la relation que nous avons avec les États-Unis, serait-il possible pour nous de travailler également avec d'autres pays pour mettre au point ces technologies? Le Canada est si grand, et avec des régions rurales sans infrastructures de recharge électrique, la transition vers des véhicules électriques pourrait être difficile à l'avenir.

• (1715)

**M. Daniel Breton:** Sur cette question en particulier, je suis évidemment d'accord avec M. Brian Kingston. Nous avons besoin de plus d'infrastructures pour nous assurer que les Canadiens peuvent traverser le pays d'un océan magnifique à l'autre, dans un véhicule électrique.

La question des infrastructures peut être assez facilement réglée, surtout dans les régions rurales. J'habite à la campagne. Je n'ai aucun problème avec les infrastructures au Québec. La Colombie-Britannique, le Québec et certaines régions du Canada atlantique ont une longueur d'avance. Les autres provinces pourraient s'inspirer de ce qui se fait dans ces provinces. Dire qu'il est difficile de voyager quand vous vivez à la campagne... En fait, c'est un peu plus difficile quand vous avez un véhicule électrique et que vous vivez au centre-ville de Toronto ou de Calgary et que vous n'avez pas accès à un chargeur de batterie, parce que vous vivez dans un immeuble en copropriété ou un immeuble d'habitation. C'est un autre objectif et un autre défi que nous examinons et dont nous avons parlé au gouvernement fédéral.

L'éducation y est également pour beaucoup. Oui aux infrastructures, oui aux remboursements, mais l'éducation est essentielle, parce que j'entends beaucoup de commentaires de personnes qui disent: « Eh bien, nous vivons au Canada, et il est vraiment difficile de voyager dans un véhicule électrique ». Comme je l'ai dit, je viens de parcourir 630 kilomètres avec une famille et un chien en traversant l'Ontario et le Québec dans un véhicule électrique, qui, soit dit en passant, n'est pas une Tesla. La technologie évolue très rapidement. Il y a 10 ans, le véhicule électrique moyen avait une autonomie de 120 km. Aujourd'hui, elle est de 400 à 500 kilo-

mètres, et c'est en hausse, pendant que le prix baisse aussi. La technologie évolue beaucoup plus rapidement que les gens ne le pensent.

**M. Wilson Miao:** Merci, monsieur Breton.

J'ai une autre question sur les bornes de recharge électriques.

J'ai remarqué que plusieurs bornes de recharge dans notre pays, surtout dans ma région, ont été vandalisées. Si cela persiste, comment pouvons-nous éviter que cela se reproduise à l'avenir? Les stations-service ont généralement du personnel qui surveille, mais un véhicule en recharge est vraiment isolé, peut-être dans une région éloignée où personne n'en assurera la surveillance 24 heures sur 24.

**M. Daniel Breton:** C'est intéressant que vous disiez cela. Une entreprise appelée Parkland est un acteur très important dans le secteur des stations-service dans le pays. Ses responsables ont annoncé hier qu'ils construiront au cours des prochains mois le premier hub de recharge électrique du pays, parce qu'ils considèrent que c'est l'avenir des infrastructures de mobilité électrique. Ce sera un endroit où il y aura des activités, de la lumière et de la nourriture. L'avenir des infrastructures ne sera pas dans un parc de stationnement où personne ne voit rien et qui n'est pas bien éclairé.

En ce qui concerne les infrastructures, les choses vont évoluer très, très vite. ChargePoint, FLO, Circuit électrique, EVgo et bon nombre de fournisseurs d'infrastructures travaillent actuellement sur ce dossier, en collaboration avec des entreprises de stations-service, parce que, selon eux, c'est l'avenir. Cela évoluera très rapidement. C'est déjà en évolution.

**M. Wilson Miao:** Merci de votre réponse.

**La présidente:** Je remercie tous les témoins. C'est le début d'une étude très importante. Je pense que votre message a été très clair pour nous tous.

Je prierais les membres du Comité d'attendre quelques minutes le temps que les témoins quittent la salle. Nous avons à nous occuper de certains travaux du Comité pendant quelques minutes.

Merci à tous.

Les membres dans la salle ont reçu des copies papier.

Le Comité procédera maintenant à l'examen des questions concernant les travaux du Comité que nous avons laissées de côté lors de la dernière séance. Je tiens seulement à dire que nous ne sommes pas à huis clos, nous sommes en séance publique. Nous n'avons pas le temps de passer à huis clos, nous sommes donc en séance publique.

Monsieur Savard-Tremblay, vous avez la parole.

• (1720)

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Je vous remercie, madame la présidente.

À la suite de votre suggestion de retravailler la motion, il y a eu des discussions et la motion a été modifiée. Vous avez reçu le texte de la motion par courriel. Souhaitez-vous que j'en fasse la lecture ou est-ce que la réception par courriel suffit pour tout le monde?

[Traduction]

**La présidente:** Pourriez-vous s'il vous plaît la lire aux fins du compte rendu, monsieur?

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:**

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude concernant les compagnies minières canadiennes à l'étranger, notamment en ce qui a trait à l'environnement et aux droits de la personne; que le Comité invite la ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique ou des experts que le Comité jugera pertinents; que le Comité tienne un minimum de trois réunions; et que le Comité fasse rapport de ses constatations et recommandations à la Chambre.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Savard-Tremblay.

Y a-t-il des commentaires?

Monsieur Hoback.

**M. Randy Hoback:** Merci, madame la présidente.

Je dirais que je suis déçu, monsieur Savard-Tremblay. À la dernière séance, vous avez dit que vous alliez modifier votre motion et nous contacter pour nous en parler, mais je n'ai pas eu de vos nouvelles. Il n'y a eu ni courriels, ni appels téléphoniques, rien.

Il est difficile pour moi d'appuyer quoi que ce soit maintenant, alors que vous aviez dit que vous reviendriez pour m'en parler d'abord, avant de revenir la soumettre au Comité. Vous ne l'avez pas fait. Les conservateurs ne voteront donc pas en faveur de cette motion.

**La présidente:** Monsieur Sheehan.

**M. Terry Sheehan:** Aux fins du compte rendu, je peux confirmer que M. Savard-Tremblay a contacté le secrétaire parlementaire, M. Virani, qui est membre du Comité. Il y a eu des discussions. Je peux simplement dire que c'est notre cas. Je le confirme, simplement.

**La présidente:** Merci.

Monsieur Savard-Tremblay, à titre d'information, si vous essayez de faire passer quelque chose, il est préférable de communiquer avec tous les membres du Comité ou avec les autres vice-présidents du Comité. Cela permet souvent de faire avancer les choses plus facilement.

Y a-t-il d'autres commentaires sur la motion de M. Savard-Tremblay?

Tous ceux qui sont en faveur, veuillez lever la main.

Je suis désolée. Monsieur Savard-Tremblay, voulez-vous faire un bref commentaire?

Vous avez la parole.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Est-ce que vous m'entendez bien?

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur, nous vous entendons. Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Concernant ce qui a été mentionné, j'ai effectivement discuté avec le secrétaire parlementaire. J'ai également tenté d'appeler M. Hoback, mais j'aurais dû laisser un message, d'autant plus que mon téléphone cellulaire n'affiche pas mon numéro de téléphone. J'en assume la responsabilité et je prends bonne note de la suggestion.

Le secrétaire parlementaire m'a aussi dit qu'il allait tenter de communiquer avec M. Hoback. Je n'ai pas insisté étant donné qu'un contact devait être fait, non pas par l'un des proposeurs de la motion, mais par quelqu'un ayant travaillé sur la motion.

En ce qui a trait à M. Masse, nous n'avons pas réussi à nous joindre par téléphone, mais nous avons échangé des courriels. Nous avons manqué de temps pour discuter, mais le contact a eu lieu.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup.

Y a-t-il d'autres commentaires?

Nous allons passer au vote sur la motion de M. Savard-Tremblay.

(La motion est adoptée par 5 voix contre 4.)

**La présidente:** Merci beaucoup à tous pour votre coopération aujourd'hui, qui nous a permis de traiter tous les points de notre ordre du jour.

M. Hoback a dit qu'il a aimé recevoir six témoins à la fois, que cela nous a donné plus de temps et que, tant que j'arrive à ce que tout le monde s'en tienne à la question, nous pouvons être certains d'avoir une occasion ou deux de poser nos questions importantes.

Encore une fois, merci beaucoup à tous. Nous vous reverrons lundi. Passez un bon week-end.

Je crois que madame la ministre sera ici lundi avec ses représentants.

La séance est levée.





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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