



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 034

Le mardi 1^{er} novembre 2022

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro



Comité permanent du commerce international

Le mardi 1er novembre 2022

• (1105)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la 34^e réunion du Comité permanent du commerce international.

La séance d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride, conformément à l'ordre de la Chambre du 23 juin 2022. Par conséquent, certains membres participent en présentiel et d'autres par l'application Zoom.

J'aurais quelques observations à faire à l'intention des témoins et des membres du Comité.

Veillez attendre que je vous donne la parole nommément avant de parler. Parlez lentement et clairement. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro, et mettez-vous en sourdine lorsque vous ne parlez pas.

En ce qui a trait à l'interprétation, pour ceux qui utilisent Zoom, vous avez le choix aubas de votre écran entre le parquet, l'anglais ou le français. Ceux qui sont dans la salle peuvent utiliser l'oreillette et sélectionner le canal désiré.

Je vous rappelle que vous devez adresser tous vos commentaires à la présidence. Ceux qui sont dans la salle et qui désirent parler voudront bien lever la main. En Zoom, utilisez la fonction « Lever la main ». La greffière et moi gérons l'ordre des interventions du mieux que nous le pourrons, et nous vous remercions d'avance de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Allez-y, monsieur Tremblay.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Madame la présidente, pouvez-vous confirmer que les témoins ont réussi les tests de son requis, afin qu'il n'y ait pas de problèmes sur le plan de l'interprétation?

[Traduction]

La présidente: Oui, et cela fonctionne.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci.

[Traduction]

La présidente: En cas de problème technique, veuillez me le signaler. Nous suspendrons alors la séance pendant quelques minutes afin de permettre la pleine participation des membres.

C'est formidable de voir certains de nos témoins en personne parmi nous.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mardi 20 septembre 2022, le Comité

entrepris son étude des répercussions commerciales potentielles de la loi « Inflation Reduction Act of 2022 » des États-Unis sur certaines entreprises et certains travailleurs au Canada.

Nous accueillons aujourd'hui, par vidéoconférence, M. Volpe, président de l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada. Nous avons aussi Matt Poirier, directeur principal, Politiques et relations gouvernementales, de Manufacturiers et Exportateurs du Canada; Catherine Cobden et Daniel Kelter, respectivement présidente et directrice générale et directeur des affaires commerciales et industrielles, de l'Association canadienne des producteurs d'acier; Brian Kingston, président-directeur général de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules; Scott MacKenzie, directeur, Affaires générales et extérieures de la Toyota Motor Manufacturing Canada Incorporated, par vidéoconférence; et enfin, Angelo DiCaro, directeur chez Unifor, par vidéoconférence, qui vient nous voir souvent pour le service de recherche.

Bienvenue à tous. Merci beaucoup d'avoir pris le temps de nous rencontrer aujourd'hui.

Nous allons commencer par les déclarations préliminaires.

Monsieur Volpe, je vous invite à faire une déclaration préliminaire de cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Flavio Volpe (président, Association des fabricants de pièces d'automobile): Merci, madame la présidente. Je croyais avoir les deux heures pleines pour cela. Je vais donc avoir à abrégé mon propos. Je plaisante, bien sûr.

C'est toujours un plaisir d'être invité à comparaître devant le Comité, et c'est toujours un plaisir de discuter avec le Comité et mes collègues des répercussions des politiques commerciales, et surtout des politiques commerciales des États-Unis, sur l'industrie canadienne.

L'Inflation Reduction Act of 2022, soit la loi de réduction de l'inflation de 2022, est une correction à une proposition du plan Build Back Better, ou Rebâtir en mieux, qui a fait terriblement peur à l'industrie au Canada. Je vais parler pour la partie que je représente: l'industrie des pièces d'automobile.

Nous regroupons des centaines d'entreprises, dont un peu plus de 1 400 usines qui emploient 1 000 personnes dans la fabrication directe de pièces, systèmes et outils au Canada. Environ 52 % de notre production dans une année normale sans COVID-19 est destiné aux usines qui construisent des véhicules au Canada, dont environ 48 % pour l'exportation. Dans une année normale, 95 % ou plus des exportations sont pour la production automobile aux États-Unis. C'est un contexte important, car environ 85 % des voitures fabriquées au Canada avec les pièces que nous fournissons sont pour le marché américain. Même si deux millions de voitures sont construites au Canada dans une année normale et deux millions sont vendues au Canada dans une année normale, il n'y a pas de relation très solide entre le marché de la consommation et ce que nous fabriquons.

La mesure la plus importante pour évaluer la santé du secteur canadien des pièces automobiles et de l'outillage — à court, moyen ou long terme — est ce que fera le marché américain. Le président a annoncé que ses cibles pour l'adoption des véhicules électriques pour le marché américain en 2021 seraient de 50 % du marché d'ici 2030. Puis, le plan Rebâtir en mieux proposait une prolongation de 10 ans, de 2021 à 2031, d'un crédit en espèces de 7 500 \$ pour les véhicules électriques. À cela s'ajoutait un crédit de 4 500 \$ pour les véhicules produits uniquement dans des ateliers syndiqués basés aux États-Unis et un autre crédit de 500 \$ pour les véhicules équipés d'éléments de batteries provenant des États-Unis. Cela donne un grand total de 12 500 \$ par véhicule acheté, soit environ le tiers du prix de vente moyen aux États-Unis.

Selon cet échéancier, en 2027, ces trois crédits — qui forment ces 12 500 \$ — ne seraient valables que pour les véhicules construits aux États-Unis. Par conséquent, pour les fournisseurs de pièces d'automobile qui ont fourni des pièces pour la production au Canada en comptant sur la solidité des investissements au Canada, où est allée plus de la moitié de notre production, c'était un signe que, d'ici 2027, une grande partie de notre production et de nos perspectives disparaîtrait si les consommateurs américains étaient incités à ce niveau sans précédent à acheter des voitures fabriquées aux États-Unis.

Oublions que cela viole l'esprit du nouvel accord de libre-échange nord-américain, l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, aussi appelé ACEUM. Cela viole également l'esprit et la lettre des obligations contractés à l'OMC. Nous avons passé beaucoup de temps à Washington avec des sénateurs et membres de la Chambre des représentants venant d'autres États de l'automobile. J'en ai rencontré 10 en personne, des républicains pour la plupart, dans l'espoir d'infléchir le vote au Sénat. Nous avons rencontré également les conseillers économiques de la Maison-Blanche, et nous nous sommes joints à l'effort d'Équipe Canada avec tout un lot de personnes que vous voyez à l'écran avec moi, ainsi qu'avec la ministre Ng, la ministre Freeland et le premier ministre, dans l'espoir de renverser la vapeur.

La nouvelle loi ajoute deux mots, « du Nord », à « doit être fabriqué en Amérique », ce qui écarte cette menace qui nous guettait. La chose la plus importante, c'est que les voitures et les productions canadiennes aient leur place chez les consommateurs américains qui ont notre avenir entre les mains.

• (1110)

Il y a un élément du projet de loi qui nous inquiète, et que nous continuerons d'étudier et de suivre avec nos collègues aux États-Unis et d'en discuter avec eux. Ce sont les crédits pour la produc-

tion d'éléments de batterie, de modules de batterie pour des matériaux critiques et de matériaux à fonction d'électrode qui, actuellement, procurent un avantage très concurrentiel pour attirer des investissements dans la fabrication de batteries aux États-Unis plutôt qu'au Canada. Nous sommes en contact direct, bien sûr, avec notre gouvernement canadien, ainsi que nos clients constructeurs d'automobiles pour ce qui est des répercussions et des moyens de nous assurer que le Canada demeure concurrentiel dans le cas des investissements dans les batteries.

En fin de compte, la loi de réduction de l'inflation a changé la menace de Rebâtir en mieux, ou ce que j'appelle la plus grande menace existentielle pour la production de pièces canadiennes depuis une génération. Je suis très heureux de voir les changements.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Volpe.

Monsieur Poirier, allez-y, je vous prie, pour cinq minutes.

M. Matt Poirier (directeur principal, Politiques et relations gouvernementales, Manufacturiers et exportateurs du Canada): Bonjour. Je suis heureux d'être ici au nom des 90 000 manufacturiers et exportateurs du Canada et des 2 500 membres directs de notre association pour discuter des répercussions de la loi américaine de réduction de l'inflation sur le secteur manufacturier canadien.

L'industrie manufacturière génère directement 10 % du PIB du Canada, produit près des deux tiers des exportations à valeur ajoutée et occupe 1,7 million de personnes dans des emplois bien rémunérés à l'échelle du pays. L'industrie manufacturière du Canada est hautement intégrée avec celle des États-Unis, à tel point que nous ne faisons pas vraiment de commerce entre nous; nous fabriquons plutôt des choses ensemble. D'où l'importance capitale de maintenir des règles du jeu équitables entre le Canada et les États-Unis en matière d'incitatifs aux entreprises. Si nous ne parvenons pas à cet équilibre, les investisseurs mettront tout simplement leur argent au sud de la frontière.

Je suis accompagné aujourd'hui de mes collègues de nombreux secteurs clés de l'industrie manufacturière du Canada et des syndiqués. Nous partageons tous la même préoccupation face à la loi de réduction de l'inflation. Nous craignons que ce projet de loi, ajouté aux autres initiatives américaines annoncées récemment, ait radicalement augmenté les fonds que le gouvernement des États-Unis engloutit dans ses entreprises manufacturières. Cela déclenche la sortie des investissements du Canada vers les États-Unis. Nous craignons aussi que cela se traduise par une perte d'emplois dans le secteur manufacturier du Canada.

Si nous laissons aller les choses, nous verrons sans aucun doute un repli de la contribution manufacturière canadienne. Étant donné que les deux tiers des exportations mondiales du Canada sont des produits manufacturés, les pertes économiques seraient cruellement ressenties sur le plan commercial.

Voici comment nous pouvons empêcher cela.

Premièrement, le gouvernement doit éliminer les écarts entre les nouveaux programmes incitatifs américains et leurs équivalents canadiens. Nous pourrions entrer dans les détails au cours de la période de questions, mais plusieurs points clés de la loi de réduction de l'inflation doivent forcer le Canada à réagir. Il s'agit de la prolongation des crédits d'impôt pour la fabrication de pointe, à l'article 48C; de l'amélioration des crédits d'impôt pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone; de nouveaux incitatifs à l'énergie propre pour la réduction des émissions; et, enfin, des dispositions modifiées sur le contenu américain.

Nous savons que le gouvernement fédéral travaille à l'élaboration de la réponse canadienne. C'est très bien, Manufacturiers et exportateurs du Canada, c'est-à-dire MEC, appuient résolument ce travail. Idéalement, le gouvernement profitera de son énoncé économique de l'automne jeudi de cette semaine pour annoncer nos programmes de contrepartie. À tout le moins, nous exhortons le gouvernement à signaler à l'industrie qu'une solution est en cours.

Deuxièmement, le gouvernement doit redoubler d'efforts diplomatiques auprès des États-Unis pour contrer les menaces de Buy American — Achetez américain — et promouvoir des approches de Buy North American — Achetez Amérique du Nord. En nous appuyant sur la récente collaboration fructueuse de notre industrie avec le gouvernement canadien pour résister à Rebâtir en mieux, nous devons revenir une fois de plus à notre approche d'Équipe Canada.

Troisièmement, le gouvernement devrait élargir la portée de l'incitatif à l'investissement accéléré — aussi appelé déduction pour amortissement accéléré — dans l'énoncé économique de l'automne. Les fabricants ont utilisé ce véhicule d'investissement pour faire des investissements critiques dans leurs entreprises. La pandémie nous a empêchés de profiter de toute la durée de cinq ans du programme. La prolongation et l'élargissement de la portée de l'incitatif procureront à l'industrie la longueur d'avance sur ses concurrents américains dont elle a grandement besoin.

Enfin, nous devons développer le secteur manufacturier canadien pour accroître les exportations canadiennes. Comme MEC vous l'a déjà dit, notre piètre rendement en matière d'exportation n'est pas étranger au fait que les manufacturiers du Canada fonctionnent au maximum de leur capacité. Nous devons amener le gouvernement à collaborer avec l'industrie pour relever nos plus grands défis. Si nous pouvons réduire nos pénuries de main-d'œuvre en augmentant l'immigration, atténuer les perturbations de la chaîne d'approvisionnement en investissant dans l'infrastructure commerciale critique et inciter nos fabricants à investir dans leur transition vers la carboneutralité et dans l'automatisation productive, alors nous pourrions faire croître notre industrie manufacturière et, par extension, nos exportations.

En conclusion, les manufacturiers sont très préoccupés par les répercussions négatives des incitatifs de la loi de réduction de l'inflation. À moins que le Canada ne leur emboîte le pas, la capacité de notre secteur de soutenir la concurrence des États-Unis sur un pied d'égalité sera affaiblie. Nous devons sans tarder mettre en place une série d'incitatifs qui refermeront cet écart. Ce sera perçu comme un bon investissement dans notre compétitivité industrielle, ce qui nous ouvrira la voie du succès économique pour les années à venir.

Merci. Je répondrai à vos questions avec plaisir.

• (1115)

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Cobden, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Catherine Cobden (présidente et directrice générale, Association canadienne des producteurs d'acier): Bonjour. C'est merveilleux d'être de retour en personne. Bonjour à tous ceux qui sont dans un monde virtuel. Daniel Kelter et moi sommes très heureux d'être ici avec vous.

Je suis là pour parler du secteur canadien de l'acier et des répercussions que nous entrevoyons avec la loi américaine de réduction de l'inflation, mais je tiens à vous rappeler d'abord que nous vivons 123 000 emplois à l'échelle du pays et que nous jouons un rôle très stratégique dans l'économie nord-américaine. Nous sommes un fabricant de pointe d'un matériau recyclable à 100 %, et un fournisseur essentiel pour de nombreux secteurs clés en Amérique du Nord, notamment l'automobile, l'énergie, la construction et de nombreuses autres applications manufacturières.

Comme votre comité le sait très bien, nous sommes très intégrés à l'échelle de l'Amérique du Nord, et l'industrie sidérurgique nord-américaine profite de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, l'ACEUM, et du commerce équitable des produits de l'acier par-delà nos frontières. L'industrie sidérurgique nord-américaine, par contre, est très exposée aux pratiques commerciales déloyales, avec une capacité excédentaire de plus de 600 millions de tonnes d'acier, ce qui nous laisse une grande quantité d'acier excédentaire à caser.

Les producteurs d'acier du Canada adhèrent également au programme vert. Nous fabriquons l'acier le plus écologique au monde, mais nous ne restons pas les bras croisés. Des annonces récentes font penser que nous serons à plus de 45 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030. Ce sont d'énormes progrès.

La loi de réduction de l'inflation marque un virage important chez notre premier partenaire commercial, un virage qui vise à la fois à favoriser la sécurité énergétique et à relever le défi climatique. Il s'appuie en grande partie sur des politiques et des approches qui exigent notre attention. Ces faits nouveaux ouvriront de nouvelles perspectives et seront des menaces pour le Canada, et il est réconfortant de voir le Comité se pencher là-dessus.

À l'évidence, la loi de réduction de l'inflation adopte une approche habilitante pour la gestion du défi posé par le changement climatique. La tarification du carbone n'est pas envisagée. En revanche, au cours des huit prochaines années, l'industrie canadienne de l'acier devra composer avec de fortes hausses des coûts du carbone, dont le prix atteindra 170 \$ la tonne d'ici 2030. Alors que les producteurs canadiens et américains se partagent la réputation enviable d'être les plus verts et les plus sensibles au climat, les producteurs américains profiteront des nouveaux investissements et des subventions climatiques sans à payer un coût équivalent pour le carbone, qui se comptera en milliards de dollars.

Compte tenu de l'ampleur des incitatifs prévus dans la loi de réduction de l'inflation, nous faisons également face au risque croissant de ne pas réussir à attirer les investissements importants nécessaires pour la décarbonisation. Certes, nous avons annoncé pour plus de 3 milliards de dollars d'investissements en partenariat avec les gouvernements fédéral et provinciaux, mais il nous reste encore beaucoup de chemin à faire pour atteindre notre objectif commun de carboneutralité. Nous sommes assurément en concurrence dans une course mondiale pour ces investissements, et nous devons en prendre note.

Nous ne nous attendons pas à une réponse dollar pour dollar avec les États-Unis, mais nous croyons que le Canada doit continuer de stimuler notre capacité d'adopter et d'exploiter des solutions climatiques comme l'hydrogène, les carburants renouvelables, des réseaux plus propres et ainsi de suite, tout en cherchant à susciter l'intérêt du marché pour les produits verts.

Nous constatons que la nouvelle loi américaine favorise d'autres politiques d'approvisionnement écologique et qu'elle s'ajoute aux exigences de contenu national qui suscitent l'intérêt du marché pour les produits sidérurgiques et autres des États-Unis, ce qui désavantage les produits canadiens. En revanche, le Canada n'a pas encore de politiques d'approvisionnement, si bien que l'acier vert perd aujourd'hui des parts de marché au profit d'importations à forte teneur en carbone. Nous voyons aussi les États-Unis lier directement leur politique commerciale à la politique climatique. Un exemple notable est l'arrangement mondial sur l'acier et l'aluminium durables.

Selon le signal envoyé par les États-Unis, le changement climatique est une priorité, et un grand nombre de nos produits se partagent un solide bilan écologique. Je me demande donc s'il s'agit d'une occasion de resserrer davantage notre relation.

En résumé, nous croyons que la loi de réduction de l'inflation constitue pour le Canada une occasion à la fois de réinventer notre relation avec les États-Unis et de nous redemander, ici chez nous, si nous avons trouvé le bon équilibre entre la réglementation, le soutien de l'investissement et l'ensemble des politiques dont nous avons besoin pour mener la lutte au changement climatique.

Merci.

• (1120)

La présidente: Merci beaucoup, madame Cobden.

Monsieur Kingston, vous avez cinq minutes.

M. Brian Kingston (président-directeur général, Association canadienne des constructeurs de véhicules): Bonjour et merci, mesdames et messieurs membres du Comité et madame la présidente, de m'avoir invité à participer à cette étude très importante de la loi de réduction de l'inflation.

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules est l'association de l'industrie qui représente les principaux constructeurs canadiens de véhicules légers et lourds. Ses membres comprennent Ford, General Motors et Stellantis, qui est aussi connue sous le nom de FCA Canada.

L'industrie de l'automobile génère plus de 13 milliards de dollars d'activité économique annuelle, 117 000 emplois directs et 371 400 emplois dans les réseaux du marché secondaire et de concessionnaires. Il est le deuxième secteur d'exportation du Canada, avec plus de 36 milliards de dollars d'exportations l'an dernier. La très grande majorité de ces exportations, bien sûr, étaient destinées aux États-Unis.

La loi de réduction de l'inflation est le fait le plus marquant à survenir dans l'industrie automobile canadienne depuis l'accord commercial entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. L'engagement de plus de 370 milliards de dollars américains dans la lutte contre le changement climatique, y compris d'importants nouveaux incitatifs et crédits d'impôt pour soutenir la construction de véhicules zéro émission, le réoutillage des usines, la mise en place d'une chaîne d'approvisionnement nationale aux États-Unis allant de l'exploitation minière aux éléments de batterie, l'aide aux consommateurs

et l'infrastructure de recharge, est vraiment le fondement d'une nouvelle approche américaine de la politique industrielle. Il faut l'examiner attentivement au moment d'entreprendre notre propre transition vers un avenir sans émissions.

Le financement prévu dans la nouvelle loi de réduction de l'inflation s'ajoute aux 110 milliards de dollars américains destinés au climat et à l'énergie avec l'Infrastructure Investment and Jobs Act, c'est-à-dire la loi sur les investissements en infrastructure et les emplois. Les deux lois réservent 41 milliards de dollars américains au transport. Cela comprend l'adoption de véhicules électriques et des choses comme l'infrastructure de recharge et les incitatifs, ainsi que 71 milliards de dollars américains pour la fabrication de pointe. Cela comprend la construction des VE et la fabrication de batteries.

Comme d'autres témoins nous l'ont dit, le Canada pourrait ne pas être en mesure d'égaliser l'aide américaine, dollar pour dollar, vu l'ampleur de ces incitatifs. Nous sommes d'avis qu'il faudra des incitatifs et politiques ciblant les bons segments de la chaîne d'approvisionnement des VE pour uniformiser les règles du jeu. Nous recommandons des mesures dans trois domaines précis pour réagir à la loi de réduction de l'inflation et maintenir la compétitivité du Canada dans ce passage à l'électrification.

La première mesure est l'adoption des VE. Le Canada aura besoin de toute urgence d'un plan global pour stimuler l'adoption des VE s'il ne veut pas se laisser distancer par les États-Unis. La loi de réduction de l'inflation accorde des incitatifs fiscaux aux acheteurs de VE. Elle prévoit un incitatif pour l'installation d'une infrastructure de recharge à domicile. Elle crée un incitatif pour les VE et les véhicules commerciaux d'occasion. Elle réserve aussi du financement pour la construction, la modification ou la remise à neuf d'installations de production et de transport. Nous exhortons le gouvernement fédéral à se donner un plan global pour la construction d'un réseau public de bornes de recharge; à investir dans une infrastructure de production et de réseau d'électricité propre, abordable et fiable; et à bonifier les programmes d'incitatifs pour les consommateurs afin de mettre les VE à la portée de tout le monde.

Le deuxième domaine est celui des minéraux critiques. La loi de réduction de l'inflation prévoit plusieurs puissants incitatifs pour les investissements dans les minéraux critiques, et notamment un crédit d'impôt de 10 % à la fabrication de pointe pour divers minéraux. Elle prévoit de nouveaux critères pour le crédit d'impôt fédéral existant pour les VE et précise d'où doivent provenir les minéraux utilisés dans les batteries de VE. En outre, la Defense Production Act — la loi sur la production de défense — des États-Unis comporte des mesures destinées à encourager la production aux États-Unis des minéraux entrant dans la fabrication de batteries pour les VE et le stockage d'énergie à long terme. Nous recommandons au gouvernement d'accroître le financement pour la production minière critique grâce à des mécanismes accessibles et conviviaux pour tirer parti de l'avantage que nous avons par rapport aux États-Unis dans un certain nombre de produits, comme le cobalt, le graphite, le lithium et le nickel. Ce sont autant de minéraux qui entrent dans la fabrication de pointe des batteries et des VE.

Le dernier domaine est celui des batteries. La loi de réduction de l'inflation place la production de batteries au Canada en position désavantageuse. L'article 45X, c'est-à-dire le crédit d'impôt pour la fabrication de pointe, donne aux entreprises qui fabriquent des éléments et des modules de batterie aux États-Unis un crédit remboursable annuel à hauteur de 45 \$ par kilowattheure. Pour vous donner une idée de ce que cela signifie, disons que pour une installation typique de 30 gigawattheures de capacité, le crédit d'impôt remboursable annuel dépasserait largement le milliard de dollars américains pour chaque installation aux États-Unis.

Nous recommandons que le gouvernement fédéral fournisse aux entreprises des soutiens qui peuvent être mis à profit et comparés au crédit d'impôt à la production que prévoit la nouvelle loi américaine pour les modules de batterie, les éléments de batterie et les matériaux à fonction d'électrode. Pour ce faire, il faut utiliser les programmes existants, comme le Fonds stratégique pour l'innovation. Vous pourriez élargir le mandat spécifiquement pour les projets automobiles. Vous pourriez accroître le financement. Vous pourriez simplifier et accélérer le processus d'approbation.

Je vais conclure là-dessus. J'ai hâte de répondre à vos questions. Merci beaucoup.

• (1125)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur MacKenzie, vous avez cinq minutes.

M. Scott MacKenzie (directeur, Affaires générales et extérieures, Toyota Motor Manufacturing Canada inc.): Merci, madame la présidente, messieurs les vice-présidents et madame et messieurs les membres du Comité, de l'occasion qui m'est donnée de m'entretenir avec vous de cette très importante question.

Je suis le porte-parole de Toyota Motor Manufacturing Canada, dont j'ai la responsabilité des affaires générales et extérieures pour l'ensemble des opérations de Toyota au Canada, y compris de nos interactions et de notre engagement avec tous les ordres de gouvernement.

TMMC construit des véhicules au Canada depuis 1988. L'été dernier, nous avons construit le 10 millionième véhicule de notre histoire. Nous sommes le premier constructeur automobile au Canada pour les cinq dernières années, et l'an dernier, nous avons eu près de 40 % de toute la production de véhicules au Canada, où nous avons employé plus de 8 500 Canadiens dans nos usines de Cambridge et de Woodstock, en Ontario.

Depuis nos débuts au Canada, notre mission est de construire des véhicules de qualité pour le marché nord-américain. Depuis 1988, nous jouissons d'un accès en franchise de droits au marché américain, d'abord grâce à l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, puis à l'ALENA, l'Accord nord-américain de libre-échange, et aujourd'hui à l'ACEUM, l'Accord Canada—États-Unis—Mexique.

Notre succès passe par notre capacité de maintenir notre compétitivité et notre accès aux marchés canadien et américain. Plus de 85 % de notre production est exportée aux États-Unis et, l'an dernier, nous avons travaillé de concert avec le gouvernement canadien pour lutter contre le projet de loi Rebâtir en mieux — Build Back Better — aux États-Unis, qui aurait porté un coup très dur, sinon fatal, à notre capacité de desservir les deux marchés pendant les transitions de notre industrie vers des niveaux croissants d'électrification.

S'il y a lieu de nous réjouir du rejet du projet de loi Rebâtir en mieux, il ne faut pas oublier que le projet de loi de réduction de l'inflation qui l'a remplacé, est une arme à deux tranchants. D'une part, les rabais de taxe à la consommation valent maintenant pour les véhicules produits au Canada au même titre que sur ceux produits aux États-Unis. C'est une excellente nouvelle. D'autre part, les crédits d'impôt à la fabrication qui sont offerts aux producteurs américains de certaines technologies propres, y compris les batteries destinées aux véhicules électriques, sont sujets à un crédit d'impôt remboursable pouvant atteindre 45 \$ par kilowattheure produit par batterie. Bien qu'il faille encore mettre la dernière main à la mise en œuvre de la loi pour en comprendre les véritables répercussions, avec la version actuelle du projet de loi, ces répercussions pourraient dépasser le milliard de dollars des États-Unis par année pour les entreprises désireuses d'investir dans les opérations de batteries à l'échelle de giga-usines aux États-Unis, et affaibliraient par la suite notre capacité d'attirer ces investissements au Canada, malgré les incitatifs déjà généreux offerts par nos gouvernements fédéral et provinciaux.

La loi de réduction de l'inflation a beau être présentée dans de nombreux milieux comme une mesure législative clé pour freiner les changements climatiques, il s'agit en réalité d'une loi de protectionnisme commercial qui force la production future de groupes motopropulseurs à l'intérieur des frontières des États-Unis, au détriment de tous les autres pays, y compris le Canada. Alors que les gouvernements, y compris notre gouvernement fédéral, se précipitent pour mettre en œuvre des lois qui augmentent, voire qui imposent, la vente de véhicules zéro émission sur leurs marchés respectifs, la limitation de la provenance de ces produits ou la définition de la provenance de leurs groupes motopropulseurs peuvent appuyer la politique industrielle de ces pays respectifs, mais cela ne facilitera pas la tâche aux consommateurs qui veulent mettre la main sur une voiture électrique, qui ne sera certainement pas meilleur marché. De plus, l'incertitude liée à la loi de réduction de l'inflation pousse les entreprises à interrompre leurs activités de planification le temps de bien comprendre l'incidence réelle de la nouvelle loi. Ce retard rétrécit le créneau entre le moment où les décisions d'investissement doivent se prendre et celui où les investissements doivent être mis en place pour appuyer un résultat stratégique positif.

Le Canada doit adopter une ligne de conduite semblable à Rebâtir en mieux face à la loi de réduction de l'inflation, en travaillant avec ses partenaires d'optique commune en Europe et en Asie pour ne pas pénaliser les entreprises qui choisiraient de construire des véhicules et des batteries au Canada, que ce soit pour soutenir notre marché intérieur ou pour exporter, aux États-Unis ou ailleurs. De même, nous devons examiner les incitatifs offerts aux consommateurs pour nos véhicules zéro émission afin de nous assurer qu'ils correspondent à ceux offerts aux États-Unis. Évidemment, cela a une incidence sur l'adoption de ces véhicules, qui sont alors plus faciles d'accès pour un plus grand nombre de consommateurs. Cependant, les incitatifs faussent le marché et peuvent avoir des conséquences inattendues, comme l'arbitrage transfrontalier, ainsi qu'une incidence sur la valeur de revente.

Toyota souhaite toujours travailler avec le gouvernement canadien pour obtenir le meilleur résultat pour l'industrie canadienne de l'automobile dans le contexte de cette transition vers l'électrification des véhicules.

Je vous remercie de votre attention et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions le moment venu.

• (1130)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur MacKenzie.

Monsieur DiCaro, vous avez la parole. Je vous en prie.

M. Angelo DiCaro (directeur, Service de la recherche, Unifor): Merci beaucoup.

Bonjour, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité. Comme toujours, je vous suis reconnaissant de m'avoir invité à m'adresser à vous.

Je comparais au nom d'Unifor, qui représente 315 000 travailleurs répartis dans presque tous les grands secteurs de l'économie, dont 40 000 dans l'industrie automobile.

Le secteur canadien de l'automobile soutient plus de 500 000 emplois dans l'ensemble de l'économie et apporte une contribution considérable au PIB et aux exportations du Canada. Il est également une source de bons emplois syndiqués, qui sont hautement spécialisés, très productifs, et qui font vivre l'économie de nombreuses collectivités. Le virage de ce secteur vers l'électrification le rend encore plus important, car il contribue aux efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le gouvernement fédéral a montré qu'il comprend les possibilités que la transition vers les véhicules électriques recèle pour le Canada. Il a fait d'importants investissements dont il faut se féliciter, notamment dans diverses usines d'assemblage dont les effectifs sont syndiqués. Nous espérons d'autres investissements semblables à l'avenir. Toutefois, une grande partie du succès futur du Canada dépend de la façon dont le gouvernement comprend l'Inflation Reduction Act des États-Unis — l'IRA —, et y réagit.

La bonne nouvelle, comme d'autres l'ont dit, c'est que l'IRA règle ce qui a été un différend de près de deux ans au sujet des incitatifs à l'achat de véhicules qui s'appliquaient uniquement aux véhicules électriques assemblés aux États-Unis. Si le Canada avait été exclu de ce programme d'incitatifs, l'industrie aurait été anéantie, et l'incertitude aurait plané sur les investissements prévus dans la production de véhicules électriques dans diverses usines d'assemblage canadiennes.

On remarque dans l'IRA maints développements positifs en matière de politique qui méritent d'être soulignés. Elle adapte les incitatifs consentis pour les véhicules électriques, les batteries et les pièces de batterie en les étendant aux produits fabriqués en Amérique du Nord. Il s'agit d'une nouvelle approche, peut-être le premier exemple d'une politique d'achat continentale, qui pourrait aider à résoudre d'autres différends persistants au sujet des dispositions sur le contenu local. La loi prévoit des exigences qui se feront de plus en plus strictes pour que les constructeurs automobiles utilisent des minéraux critiques et des éléments des terres rares provenant de sources responsables s'ils veulent que leurs véhicules soient admissibles aux incitatifs. Non seulement la responsabilisation dans la chaîne d'approvisionnement s'en trouve-t-elle renforcée, mais cela ouvre aussi d'importantes possibilités pour le Canada, qui pourra développer ce segment en amont du marché. La loi élimine également les plafonds des incitatifs à la vente de véhicules électriques pour les constructeurs automobiles, ce qui contribuera à stimuler la production de nouveaux véhicules des deux côtés de la frontière.

Du point de vue de l'accès au marché, l'IRA est en fait une très bonne nouvelle pour le Canada. Elle présente néanmoins des défis importants dont les décideurs doivent tenir compte. Par exemple, elle établit de nouveaux crédits d'impôt pour la production d'énergie

propre, un fouillis de nouveaux soutiens qui peuvent compenser, dans certains cas, 30 % des investissements dans de nouvelles usines, notamment pour la production de batteries. Cela comprend une subvention de 35 \$ le kilowattheure pour la production de cellules pour batteries aux États-Unis, ainsi que des subventions supplémentaires pour le boîtier et le traitement des minéraux. Ces subventions du gouvernement fédéral sont d'un ordre de grandeur jamais vu jusqu'ici, à dire vrai.

Pour donner une idée de la subvention pour les cellules de batterie, le modèle Ford F-150 Lightning est doté d'une batterie dont la capacité peut atteindre environ 130 kilowattheures. Selon les dispositions de l'IRA, cela donne droit à une subvention d'au moins 4 500 \$ par véhicule pour les cellules, et plus encore si on tient compte du boîtier. Autrement dit, une usine de la taille de la nouvelle gigafactory qui doit s'implanter à Windsor serait subventionnée à hauteur d'environ 1,5 milliard de dollars rien que pour ce programme. Cela en dit long sur le contexte concurrentiel très dynamique dans lequel se font ces investissements.

Il importe aussi de faire attention à l'échelonnement dans le temps des dispositions de l'IRA. La loi exige qu'une part importante des minéraux critiques provienne des États-Unis ou de pays partenaires, et cette proportion passera à 80 % d'ici 2027. Même si le Canada a des réserves de gisements connus, il faudra de nombreuses années avant que ces produits ne soient exploités, raffinés et prêts pour les véhicules électriques. On ne sait toujours pas si ni comment le Canada peut bénéficier de cette disposition. On ne sait pas non plus quelle sera l'incidence sur les investissements canadiens dans ce secteur.

Ce que nous savons, c'est que l'IRA offre un avenir beaucoup plus prometteur au secteur canadien de l'automobile que ne le faisait le programme américain Build Back Better. Le Canada doit tirer parti de la certitude qu'offre l'IRA et être encouragé à établir sa propre stratégie industrielle ambitieuse pour maximiser le potentiel de croissance, créer de bons emplois et assurer la transition des travailleurs touchés vers des activités carboneutres. Cependant, ne prétendons pas que l'IRA est autre chose qu'un projet de loi qui donne la priorité aux intérêts des États-Unis.

• (1135)

Notre syndicat est très encouragé par les propos que la ministre Freeland et le ministre Wilkinson ont tenus, et par les assurances qui ont été données que le Canada est prêt à réagir à ces préoccupations en matière d'investissement, au besoin. C'est une très bonne nouvelle.

Encore une fois, je vous remercie de m'avoir invité à m'exprimer et à vous faire part de ces réflexions. Je serai heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur DiCaro.

Nous allons maintenant passer aux questions des députés.

Monsieur Carrie, vous avez six minutes. Je vous en prie.

M. Colin Carrie (Oshawa, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie les témoins de leur présence. Leur point de vue est extrêmement important. Je viens d'Oshawa, dont le passé dans le secteur de l'automobile est bien connu. Gerda est juste à côté.

Au cours des dernières séances, j'ai entendu des choses préoccupantes. Le Canada semble n'avoir été pris en considération qu'après coup. Nous sommes très réactifs, et nous avons entendu aujourd'hui des témoins parler de la réaction du Canada. Il fut un temps où le Canada prenait part aux discussions.

Comme M. Volpe l'a dit très franchement, l'IRA est une rectification du programme Build Back Better. Pourquoi perdons-nous notre temps à obtenir des correctifs alors que nous devrions participer aux discussions pour que les choses se fassent correctement dès le début? M. DiCaro a dit que, au plan de la compétitivité, nous devons commencer à adopter une optique continentale.

Vous avez soulevé les problèmes, et je voudrais savoir comment vous menez votre réflexion, car vous avez parlé des lacunes des programmes et des investissements, et du protectionnisme.

Monsieur Kingston, comme vous représentez quelqu'un de ma circonscription, je vais vous poser la question suivante. À quel point est-il important pour le gouvernement, jeudi prochain, de proposer dans le budget une mesure corrective, comme l'a dit M. Volpe, pour assurer notre compétitivité future?

M. Brian Kingston: C'est absolument essentiel. L'énoncé économique de l'automne doit préciser clairement que le gouvernement a un plan pour réagir à l'IRA. Heureusement, nous avons des programmes qui sont assez puissants, comme le Fonds d'innovation d'ISDE, mais il faut les améliorer et les rendre plus souples.

Nous devons nous assurer de participer à ces discussions sur les investissements avant de prendre des décisions et de présenter un ensemble de mesures favorables à la compétitivité. Si nous ne pouvons pas le faire, comme nous et d'autres l'avons souligné, l'IRA et ces crédits à la production, qui sont absolument énormes, constitueront un obstacle important pour la compétitivité du Canada.

M. Colin Carrie: Je suis d'accord.

Je crois, monsieur Poirier, que vous avez parlé, lorsque vous avez comparu devant le Comité des finances, des goulots d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement. Nous parlons d'occasions à saisir pour le Canada. Ce qui m'exaspère, c'est qu'au Canada, nous avons la capacité d'extraire les minéraux du sol, de les raffiner, de les produire, de les utiliser dans des pièces, dans des produits manufacturés et de les exporter pour toutes les chaînes à valeur ajoutée.

Quant aux minéraux critiques, vous avez précisé dans votre témoignage que, selon un sondage de l'ACCV, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, neuf fabricants canadiens sur dix signalent déjà des problèmes de chaîne d'approvisionnement. Encore une fois, il semble que l'approche réactive du Canada, plutôt que proactive, nous désavantage sur le plan de la compétitivité.

Monsieur Poirier, pourriez-vous nous donner une idée... Je crois que c'est M. DiCaro qui a parlé des mines. Nous avons les minéraux. Combien de temps faut-il pour mettre une mine en exploitation afin que nous puissions fournir les chaînes d'approvisionnement canadiennes en minéraux? En avez-vous une idée? Je crois que M. Kingston a évoqué des possibilités de production de lithium, de nickel et de cobalt, mais combien de ces mines avons-nous en exploitation pour produire ce qu'il faut de matériaux pour fabriquer les voitures?

M. Matt Poirier: Si les mines ne sont pas déjà en exploitation, les délais, l'horizon temporel, en quelque sorte, pour une nouvelle mine, sont parfois de plusieurs années, voire de plusieurs décen-

nies. Ce sont de gros investissements à long terme. Ce qui nous préoccupe à l'heure actuelle, c'est que les incitatifs prévus dans l'IRA sont si importants aux États-Unis que nous ne pourrions même pas lancer ces processus qui prennent des années et les déployer si tous les investisseurs se précipitent vers les États-Unis.

Pour nous, dans l'industrie, les enjeux sont les mêmes que ceux des États-Unis. Je sais que le Canada ne sera pas en mesure d'offrir une aide aussi généreuse, mais d'autres ont avancé que nous devons faire des choix stratégiques. Oui, c'est vrai, mais cela fait ressortir l'importance de l'aspect diplomatique et montre qu'il faut redoubler d'efforts pour établir des partenariats avec les États-Unis et assurer la coordination avec eux. Des chapitres de l'ALENA ont été conçus pour permettre de le faire. Nous devrions en tirer parti.

● (1140)

M. Colin Carrie: Voilà le problème. Nous venons de renégocier l'ACEUM, et il semblerait que nous ne prenons pas part aux discussions. La ministre a comparu devant le Comité au sujet du bois d'œuvre et déclaré qu'elle attendait le bon moment ou un contexte favorable, mais je ne pense pas que nous puissions attendre. Nous devons être plus dynamiques.

Sauf erreur, c'est M. MacKenzie qui a dit qu'il s'agissait d'un protectionnisme commercial actif, et nous devons vraiment le contester. Je ne suis pas certain que nous soyons prêts. Comme vous l'avez dit, monsieur Poirier, je suis vraiment préoccupé par le fait que ces investissements doivent se faire dès maintenant. Si je suis un investisseur, je pense que les États-Unis sont un peu plus intéressants. Je ne veux pas que nous en arrivions là.

Monsieur Kingston, vous avez parlé de la compétitivité et de l'importance des programmes favorisant la transition vers les véhicules électriques, ainsi que des minéraux critiques et de la fabrication de batteries. Vous avez déjà parlé de notre infrastructure de bornes de recharge au Canada. Quel est le retard du Canada par rapport à un État comme la Californie en ce qui concerne les bornes de recharge?

M. Brian Kingston: Nous sommes très en retard. Le gouvernement fédéral a l'intention d'imposer des ventes de véhicules électriques au Canada et a choisi une cible qui ne correspond pas à celle des États-Unis, ce qui fait problème parce que, comme nous l'avons entendu, le marché est hautement intégré. Pour atteindre ces niveaux d'adoption des véhicules électriques, le principal obstacle est l'infrastructure des bornes de recharge.

Dans l'état actuel des choses, le gouvernement fédéral s'est engagé à installer 84 500 bornes de recharge, mais seulement 2 500 sont opérationnelles. Nous accusons un retard, et le ratio entre le nombre de véhicules électriques sur la route par rapport à celui des bornes de recharge qui a été choisi est beaucoup moins ambitieux que ce qu'on voit dans des États comme la Californie. C'est une véritable préoccupation.

M. Colin Carrie: Merci.

La présidente: Nous allons poursuivre avec M. Sheehan. Six minutes, s'il vous plaît.

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

Merci à tous ceux qui ont présenté des exposés. Ils ont été absolument excellents.

Un brin d'histoire. J'ai parrainé une étude sur le plan américain initial Build Back Better, car nous avons vu tout de suite comment... Je tiens à dire à mes amis de l'industrie sidérurgique que nous avons subi les droits imposés en vertu de l'article 232, et de nombreux membres du Comité ont travaillé très fort là-dessus.

L'Inflation Reduction Act est arrivée ensuite. J'ai alors proposé la présente étude parce que nous voulions prendre les devants et examiner les occasions à saisir et peut-être aussi les conséquences imprévues de toute entente qui pourrait être conclue. Les États-Unis sont un très grand marché dont nous profitons.

Je vais adresser mes premières questions à l'Association canadienne des producteurs d'acier.

Algoma Steel, à Sault Ste. Marie, est le deuxième producteur d'acier en importance au Canada. Les proportions changent avec le temps, mais, à un moment donné, 60 % de ses exportations allaient aux États-Unis. Ces exportations vont dans l'industrie manufacturière, dans l'industrie automobile, dans le secteur du pétrole et du gaz, et ainsi de suite, selon les carnets de commandes.

Ma question s'adresse à l'industrie sidérurgique. Dans l'ensemble, quelles sont les différences entre les répercussions du plan précédent, Build Back Better, et celles de l'Inflation Reduction Act pour les exportations de produits d'acier vers les États-Unis? Selon vous, comment l'Inflation Reduction Act influera-t-elle sur l'accès au marché pour les exportations d'acier de l'Association canadienne des producteurs d'acier aux États-Unis? La situation est-elle propre aux membres de l'Association canadienne des producteurs d'acier, ou pensez-vous que c'est la même chose pour l'ensemble de l'industrie?

À vous, madame Cobden.

Mme Catherine Cobden: C'est formidable de répondre en personne aux questions de Terry Sheehan. Merci à vous de tout ce que vous faites dans l'intérêt des producteurs d'acier canadiens.

En effet, comme vous le soulignez, le marché américain est extrêmement important pour nous. Nous avons deux marchés essentiels: le marché intérieur et le marché américain. Nous avons fait du très bon travail, comme d'autres témoins l'ont dit, en unissant nos efforts au mépris des lignes de parti pour faire front commun devant les Américains sur des questions qui sont très importantes pour nous.

La première chose que je tiens à dire, c'est qu'il est important de continuer à agir de la même manière pour nous assurer de surmonter les difficultés que l'IRA suscitera pour nous en matière de compétitivité.

Il a été beaucoup question des investissements au cours de nos échanges d'aujourd'hui, et ils sont extrêmement importants aussi. Nous espérons voir un signal dans l'énoncé économique de l'automne, mais nous devons aussi parler de ce que nous pouvons faire de plus pour protéger notre marché — dans ce cas-ci, je parlerais du marché nord-américain — contre les marchandises faisant l'objet d'un commerce déloyal. C'est une question très importante pour l'acier, comme vous le savez pertinemment. C'est l'une des raisons pour lesquelles les États-Unis ont invoqué l'article 232 pour d'autres pays. Nous avons malheureusement été ciblés, ce qui n'était pas mérité.

Nous ne devons jamais oublier que, dans le secteur de l'acier, les importations à teneur élevée en carbone et le commerce déloyal

sont la source des plus gros problèmes d'Algoma, de Gerdau, d'ArcelorMittal Dofasco — on peut énumérer les 13 entreprises membres de l'ACPA. En faisant les choses correctement, nous lancerons un signal important pour, en somme, émuquer les répercussions de l'IRA.

À l'heure actuelle, 69 % du marché canadien échappe aux producteurs d'acier canadiens. C'est sans précédent. Nous ne devons jamais l'oublier. Cela nous ramène à ce que vous disiez au sujet de la façon dont nous maintenons nos relations avec les États-Unis. C'est tellement crucial, et nous devons leur montrer que nous faisons correctement les choses.

À propos de Build Back Better, il y a eu beaucoup de discussions et, dans le décret du président Biden, il y a été abondamment question de l'approvisionnement aux États-Unis, d'approvisionnement écologique et ainsi de suite. Nous devons faire ce travail au Canada. Nous avons fait beaucoup de bon travail ensemble, mais nous devons maintenant mettre tout cela en place.

J'espère vous avoir répondu, monsieur Sheehan.

• (1145)

M. Terry Sheehan: Oui.

Ma prochaine question porte sur les investissements que le gouvernement a faits récemment, dont les 420 millions de dollars accordés à Algoma Steel en 2021 pour passer du charbon à l'arc électrique. Cela assurera la sécurité d'Algoma Steel pour les générations à venir. Deux semaines après que j'ai été élu pour la première fois, l'entreprise a été placée sous la protection de la Loi sur la faillite et l'insolvabilité; la fermeture n'était pas loin. L'adoption du nouveau procédé aura le même effet que le retrait d'un million de voitures de la circulation. C'est vraiment important.

Il y a aussi une occasion à saisir... Je voudrais savoir ce que vous en pensez. Il y a eu des discussions dans les cafés de Sault Ste. Marie au sujet de l'influence que cela peut avoir sur la façon dont le monde entier, y compris les États-Unis, tente d'écologiser et de dé-carboner l'économie.

Comment peut-on acheter une voiture électrique faite d'acier produit avec du charbon, par exemple? Qu'est-ce que l'industrie sidérurgique va faire pour profiter de cette occasion et vendre de l'acier aux États-Unis, au Canada et ailleurs?

Mme Catherine Cobden: Oui, en effet, les investissements effectués — celui d'Algoma en est un et celui d'ArcelorMittal Dofasco en est un autre — ont une incidence qui s'étendra sur plusieurs générations, en ce sens qu'ils ouvrent la voie de la carboneutralité et à la possibilité de produire de l'acier vert pour les générations à venir dans ces villes. Ils nous ont aussi vraiment mis sur la voie du maintien du leadership que nous exerçons déjà en matière d'acier vert. Mais si nous restons les bras croisés, surtout après l'adoption de l'IRA, nous perdrons cet avantage. Nous devons rester vigilants.

Au Canada, nous en sommes arrivés là grâce à ce qu'on appelle l'accélérateur net zéro. Nous avons parlé aujourd'hui du Fonds stratégique pour l'innovation, le FSI. L'accélérateur net zéro est également un très bon outil pour les industries comme la mienne qui sont de très gros émetteurs et où il faut consentir des investissements considérables.

Si nous voulons progresser, il nous faut faire des recherches sur une gamme complète de mesures à prendre, essentiellement pour réagir à l'IRA.

La présidente: Merci beaucoup.

Passons à M. Savard-Tremblay. Six minutes, s'il vous plaît.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci, madame la présidente.

Je salue et remercie l'ensemble des témoins de leur présence. Je salue également mes collègues.

Monsieur DiCaro, tout à l'heure, vous vous êtes dit encouragé par le fait que la vice-première ministre et ministre des Finances a exprimé sa préoccupation et manifesté son intention de faire une annonce en ce sens. On sait que l'énoncé économique de l'automne aura lieu dans quelques jours, c'est-à-dire après-demain.

Qu'est-ce qui vous satisferait, dans le contexte actuel? En somme, quelle annonce attendez-vous?

• (1150)

[Traduction]

M. Angelo DiCaro: À l'heure actuelle, nous sommes encore en train de nous interroger sur les suites de l'IRA. Il nous faut connaître tous les détails sur les modalités de cette loi, sur sa mise en œuvre. Nous avons encore beaucoup d'interrogations, comme les autres témoins, j'en suis sûr. Lorsque nous aurons une connaissance exhaustive de cette loi, nous élaborerons une réponse stratégique idéale. Simplement pour savoir où se situe le déséquilibre concurrentiel, il y a tellement de domaines à explorer.

Nous mettons l'accent sur certains des éléments essentiels qui vont influencer la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques au Canada. Le gouvernement fédéral a fait un excellent travail pour attirer cette activité au Canada, comme il se doit. Il y a différentes façons de prendre acte de la nouvelle lacune apparue dans certaines de ces installations critiques de production de batteries et de pièces de batterie. On pourrait s'engager davantage à appuyer les investissements voulus, proposer de nouveaux programmes et subventions.

Cela pourrait prendre diverses formes, mais un simple signal indiquant qu'on s'engage dans cette voie serait très bien accueilli par notre syndicat et ses membres.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci.

Je vais vous poser une autre question, monsieur DiCaro, et j'invite également M. Volpe à y répondre tout de suite après vous.

Pour qu'un véhicule soit admissible aux crédits d'impôt, les exigences en matière de contenu minimal de minéraux critiques et de composants provenant d'Amérique du Nord sont respectivement de 40 % et de 50 %. Puisqu'on ne les a pas présentement, craignez-vous ou prévoyez-vous des délocalisations massives vers les États-Unis?

[Traduction]

M. Angelo DiCaro: Cette question s'adressait-elle à moi?

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Oui, c'est à vous que s'adresse ma question, mais j'invite également M. Volpe à y répondre par la suite.

[Traduction]

M. Angelo DiCaro: Je dirai très rapidement que c'est toujours une grande préoccupation. Vous avez entendu dans mon exposé que l'IRA n'est pas censée être une mesure législative qui vise à aider le Canada à bâtir son industrie automobile. Il s'agit de fonds publics américains qui servent à soutenir les travailleurs américains et l'industrie américaine. Nous sommes sur nos gardes depuis cinq ou six ans, je dirais, et chaque fois que les Américains prennent des mesures, nous devons exercer une étroite surveillance. Oui, ils veulent attirer le plus de production à valeur ajoutée possible sur le marché américain, et nous devons réagir.

Je peux vous dire que même au-delà de ce qui est envisagé dans cette loi, dans d'autres secteurs de la chaîne d'approvisionnement de l'industrie automobile, y compris les nouveaux groupes propulseurs de prochaine génération, comme les moteurs électriques, etc., le Canada manque encore d'investissements. Si nous voulons être un joueur qui compte et offrir des emplois pour recycler les travailleurs de l'automobile déplacés, leur permettre de continuer à utiliser leurs compétences pour faire croître ce secteur, nous devons réfléchir longuement à la façon dont nous allons attirer cette activité, parmi tant d'autres.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Madame la présidente, M. Volpe a-t-il le temps de répondre à la question?

[Traduction]

La présidente: Monsieur Volpe, vous avez une minute et 48 secondes.

[Français]

M. Flavio Volpe: Je vous remercie de votre question, monsieur Savard-Tremblay.

[Traduction]

Je vais faire de mon mieux pour répondre dans les 45 secondes qui restent.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Monsieur Volpe, il reste une minute quarante-cinq secondes à mon temps de parole.

[Traduction]

La présidente: Merci de l'avoir précisé.

M. Flavio Volpe: Je ne suis pas aussi préoccupé par nos interactions avec les Américains et l'éventualité qu'ils veuillent avoir davantage de contenu américain dans le financement américain. Je ne suis pas particulièrement inquiet, car c'est une situation que nous avons gérée pendant le mandat des 10 derniers présidents. C'est notre travail.

Comme M. Carrie l'a souligné à propos de la réaction du Canada, quand allons-nous nous retrouver dans une situation où n'aurons plus à réagir mais prendrons l'initiative? Lorsque M. Carrie faisait partie du gouvernement, nous étions toujours réduits à réagir. Voilà ce qui se passe lorsqu'on traite avec un partenaire 10 fois plus puissant que soi.

La solution, la façon de dissiper certaines de vos préoccupations, monsieur Savard-Tremblay, c'est de toujours garder l'approche Équipe Canada. C'est une approche multipartite. Je passe beaucoup de temps avec des membres des partis de l'opposition à Washington qui font remarquer aux Américains qu'ils sont tellement investis au nord de la frontière qu'à chaque fois qu'ils tracent une ligne imaginaire, ils se tirent dans le pied.

Qu'espérons-nous de l'énoncé économique de l'automne? Comment tenir compte de la situation dans cet énoncé? Ce n'est pas ainsi que l'industrie travaille avec le gouvernement.

La semaine dernière, nous avons rencontré le ministre Guilbeault et le ministre Wilkinson, et au cours des deux dernières semaines, nous avons rencontré le ministre Champagne à deux reprises. Nous discutons constamment avec la ministre Freeland, que nous avons accueillie à notre conférence à Windsor la semaine dernière avec des centaines d'intervenants de l'industrie, et elle y a participé à une table ronde.

Nous n'attendons pas l'énoncé économique de l'automne. Nous sommes toujours très actifs, comme nous l'avons été avec d'autres gouvernements et comme nous le sommes avec le gouvernement provincial. Il n'y a pas de moments privilégiés. Il faut travailler 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et c'est ainsi.

• (1155)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Masse, vous avez six minutes.

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

Merci aux témoins. Je vais poser mes questions à MM. DiCaro, Kingston, Poirier et Volpe.

De façon générale, dans le secteur de l'automobile, nous avons toujours dû négocier à la dernière minute pour essayer d'obtenir des productions. Bien des choses se font à la dernière minute.

Maintenant que les États-Unis ont une formule responsable, publique et transparente, serait-il préférable d'adopter un modèle semblable? L'une des difficultés que j'ai toujours éprouvées sur la Coline, c'est que certains députés ne connaissent pas bien l'industrie automobile. Même lorsque nous lui consentions des prêts, ils parlaient de renflouement. Même lorsque nous avons fait de l'argent grâce à ces prêts, ils ont parlé de renflouement. Ils ont demandé que d'autres industries obtiennent le même traitement, et il est arrivé que le soutien politique fasse défaut.

Je vais commencer par M. DiCaro.

Si les États-Unis adoptent cette formule, serait-il logique que nous les imitions? Je pose la question parce que lorsque nous ne remportons pas un projet, nous ne savons pas ce qui s'est passé, ni ce que nous avons offert. Ni les autorités fédérales ni la province ne renseignent le public. Jamais. Voilà ce qui reste en travers de la gorge de bien des députés et d'une grande partie de la population. Au bout du compte, ce sont des négociations secrètes. Nous avons maintenant quelque chose de transparent du côté des États-Unis.

Je vais commencer par M. DiCaro, qui sera suivi de M. Kingston, de M. Poirier et de M. Volpe.

M. Angelo DiCaro: Chaque fois qu'il y a un moyen d'assurer la transparence dans le fonctionnement des programmes, c'est toujours avantageux. Je ne suis peut-être pas d'accord pour dire que le

modèle américain prévu dans l'IRA semble empirique. Certaines subventions quantifiables ont été présentées. Vous nous avez tout entendu lancer des chiffres différents également, parce que c'est compliqué et que les mesures s'étagent sur plusieurs niveaux. Encore une fois, la subvention au kilowattheure qui a été présentée s'ajoute à une série d'autres crédits d'impôt avancés et d'autres mesures qui ont été utilisées.

Je ne sais pas comment nous pouvons démêler tout cela, mais je comprends votre point de vue et je conviens que s'il y a un moyen d'instaurer une certaine stabilité, ce sera utile.

M. Brian Masse: À vous, monsieur Kingston.

M. Brian Kingston: C'est une excellente question. Je dirais que non, et voici pourquoi: des programmes comme le FSI ont été très efficaces.

Ces deux dernières années, Ford, General Motors et Stellantis ont été des chefs de file au Canada dans cette marche vers l'électrification. Ils ont investi 13,5 milliards de dollars, créant ainsi des milliers d'emplois chez nous. Le FSI a joué un rôle clé à cet égard, de même que le partenariat entre les gouvernements provincial et fédéral.

Le FSI est un bon programme, et il fonctionne. Cela dit, maintenant que le contexte concurrentiel a changé, nous pourrions faire davantage pour améliorer le FSI. Il faut agir plus rapidement. Il faut que les entreprises apprennent plus tôt si elles peuvent ou non compter sur une réponse favorable. De toute évidence, il faut aussi davantage de fonds.

Il y a des façons d'améliorer le FSI, mais c'est un bon outil. Le bilan est éloquent.

M. Brian Masse: Allez-y, monsieur Poirier.

M. Matt Poirier: Pour faire suite à ce que les autres ont dit, je note que nous avons déjà une boîte à outils assez importante chez nous, au Canada, concernant les divers programmes qui sont nécessaires et ceux qui sont envisagés dans l'IRA. C'est une sorte de mélange. Nous avons un programme qui a été largement dépassé par l'équivalent américain. Dans quelle mesure devons-nous l'améliorer pour qu'il soit à la hauteur et qu'il ne se creuse pas d'écart? Les mesures incitatives qui encouragent l'implantation de l'activité manufacturière aux États-Unis sont alléchantes. Nous devons donc nous protéger.

La loi américaine comporte tellement de tentacules que, lorsque le Canada n'a pas de programme équivalent, nous devons créer quelque chose ou trouver une solution. C'est en quelque sorte une approche mixte. C'est très compliqué pour les hommes et femmes politiques et les décideurs parce qu'il y a tellement d'angles, mais vous pouvez compter sur la détermination d'une industrie ici au Canada qui ne lâche pas le morceau. Elle tient à maintenir cet investissement.

• (1200)

M. Brian Masse: Allez-y, monsieur Volpe.

M. Flavio Volpe: Je me sens comme Simon Cowell maintenant. Est-ce que j'ai le dernier vote? Allons-nous à Hollywood, monsieur Masse?

Comme je ne suis pas en politique, je peux dire ce que je pense. Je n'ai pas à m'inquiéter du reste.

La solution réside dans l'équilibre. Nous parlons d'austérité. À l'approche de l'énoncé économique de l'automne, nous disons tous que la ministre des Finances a intérêt à sabrer toute une série de programmes. Ensuite, nous disons que nous pouvons peut-être, toutes proportions gardées, évaluer l'investissement de milliards de dollars américains. Il faut se brancher.

Dans notre secteur, c'est très simple. Si Équipe Canada cherche à obtenir un investissement de Volkswagen ou de Mercedes, nous savons que l'offre fondée sur la formule américaine pourrait être de tel ou tel montant. Ce que nous leur avons dit, à eux et à la province, c'est qu'ils doivent évaluer l'offre ou proposer quelque chose de concurrentiel. Il n'est pas nécessaire de ratisser large avec un montant de 100 milliards de dollars — ni même de 50 ou 10 milliards de dollars — parce que nous ne l'avons pas.

Je le dis par expérience. J'ai travaillé à Queen's Park, comme certains d'entre vous le savent, sous le gouvernement McGuinty. Nous avions un programme, le Fonds pour les emplois dans les secteurs émergents. Nous disions: « Voici le programme. Ne vous gênez pas. » Ce n'est pas ainsi que cela fonctionne. Ce que nous devrions faire et ce qui a été une réussite au cours de la dernière année environ, ce sont des efforts plus ciblés. On choisit l'entreprise qu'on veut attirer et on s'assure de mettre le grappin dessus.

M. Brian Masse: Très rapidement, parce que je n'ai pas beaucoup de temps, je vais procéder dans l'ordre inverse. Les autres témoins m'excuseront, mais je m'intéresse beaucoup au secteur de l'automobile. C'est important.

Puis-je vous demander de répondre par oui ou par non? Devrions-nous offrir aux consommateurs des incitatifs semblables à ceux qui ont maintenant cours aux États-Unis?

Les Américains ont modifié leurs mesures incitatives. Elles s'appliquent aux batteries usagées et ainsi de suite. Un bon exemple, c'est que la fourgonnette de Chrysler qui est construite dans ma circonscription donne droit à de meilleures mesures incitatives aux États-Unis qu'au Canada. Devrions-nous envisager d'évaluer ce qui est proposé aux États-Unis?

Je vais commencer par M. Volpe, qui sera suivi de M. Poirier, de M. Kingston et de M. DiCaro. Vous devrez être brefs pour que tous puissent répondre.

Monsieur Volpe, vous avez la parole.

M. Flavio Volpe: Vous n'avez pas choisi le bon type pour répondre en premier.

Si nous continuons sur la même lancée, c'est-à-dire vendre la plupart de nos voitures aux États-Unis, ce n'est pas tellement important. Si nous voulons que les voitures se vendent là où elles sont fabriquées, alors oui, nous avons besoin d'incitatifs plus concurrentiels chez nous. Pour l'instant, ils ne le sont pas.

M. Brian Masse: Allez-y, monsieur Poirier.

M. Matt Poirier: Ma réponse rapide est oui.

La présidente: D'accord. Merci beaucoup. Je dois passer à quelqu'un d'autre.

Monsieur Martel, vous avez cinq minutes. Je vous en prie.

[Français]

M. Richard Martel (Chicoutimi—Le Fjord, PCC): Je remercie tous les témoins d'être parmi nous.

Monsieur DiCaro, l'hiver passé, nous avons mené une étude sur les véhicules électriques. Une des recommandations du rapport concernait l'importance d'établir une chaîne d'approvisionnement robuste allant de l'extraction du minerai jusqu'à la production de batteries au lithium-fer-phosphate et à la production de véhicules électriques, ici, au Canada.

Il me semble que l'on tarde, au Canada, à établir cette chaîne. Je voudrais connaître les facteurs qui rendent le Canada moins concurrentiel sur la scène mondiale en ce qui concerne la fabrication de ces batteries.

[Traduction]

M. Angelo DiCaro: Si je comprends bien la question, vous demandez quels facteurs nuisent à notre compétitivité. Je dirais — et je vais peut-être avoir l'air d'un vendeur de voitures — qu'il n'y a aucune raison pour que le Canada ne soit pas l'un des pays les plus concurrentiels au monde.

Quand on pense à tous les éléments dont nous disposons — depuis les ressources naturelles jusqu'à la capacité et aux réseaux existants, en passant peut-être par l'actif le plus important, qui est une main-d'œuvre qualifiée —, je pense, comme nous l'avons dit dans notre récente politique sur le secteur de l'automobile publiée en août, que le Canada devrait aspirer à devenir une puissance dans ce domaine. Les minéraux critiques ne sont qu'un des piliers de cette stratégie.

Les délais évoqués au sujet de la rapidité — et, à dire vrai, l'inclusivité — avec laquelle nous pourrions mettre ces projets d'exploitation minière en route, en tenant compte des consultations attentives à mener auprès des communautés autochtones dans le territoire, sont un aspect essentiel. Nous risquons d'avoir des problèmes si nous ne nous y prenons pas correctement. Je vais donner le bénéfice du doute au gouvernement, espérant que nous allons dans la bonne direction, mais des problèmes risquent de surgir si nous ne nous y prenons pas correctement.

• (1205)

[Français]

M. Richard Martel: Si j'ai bien compris, les facteurs que vous avez mentionnés nous permettraient, au Canada, de mieux faire face à la concurrence des autres pays. Est-ce bien cela?

Vous avez nommé quelques facteurs, mais ma question est la suivante: qu'est-ce qui permettrait au Canada de mieux faire face à la concurrence des autres pays? Vous dites que nous devrions avoir tout ce qu'il faut pour faire cela.

[Traduction]

M. Angelo DiCaro: C'est exact. Je suppose qu'un des éléments clés, c'est la façon de rassembler stratégiquement tous ces éléments. L'un des dangers auxquels nous faisons face, c'est que nous essayons de bâtir un secteur et de le faire croître de façon importante, mais ce qui manque, c'est une stratégie coordonnée dans laquelle les diverses politiques convergeront, depuis la politique climatique et les incitatifs à l'achat jusqu'aux stratégies industrielles de développement du secteur manufacturier.

J'inviterais d'autres témoins à donner leur avis à ce sujet, mais dans certains cas, l'élaboration de certaines politiques donne à penser qu'il y a un certain décalage par rapport aux objectifs. L'un des problèmes, c'est que nous devons nous assurer d'être tous sur la même longueur d'onde, que tous les gouvernements se coordonnent au mieux pour que nous arrivions à nos fins.

Je dirais que l'obligation nous incombe à bien des égards. Bien sûr, une politique gouvernementale active accompagnée de subventions à l'investissement, comme c'est le cas depuis des générations, continuera d'être à l'ordre du jour, et je pense que c'est là-dessus que porte la discussion d'aujourd'hui.

[Français]

M. Richard Martel: C'est intéressant.

Unifor a pour mission de conserver le secteur manufacturier canadien en santé. Les crédits d'impôt que prévoit la loi américaine de réduction de l'inflation de 2022 pourraient-ils nuire à la chaîne d'approvisionnement canadienne des batteries pour les véhicules à zéro émission?

[Traduction]

M. Angelo DiCaro: C'est peut-être le créneau le plus lucratif qui existe actuellement dans la création d'une économie propre. Le Canada a prouvé qu'il avait la capacité de faire croître le secteur. Nous ne devons pas nous leurrer. Tous les pays qui produisent des voitures dans le monde ont les mêmes ambitions que nous. La différence, c'est qu'un grand nombre de ces pays n'ont pas forcément tous les atouts pour établir des chaînes d'approvisionnement complètes sur leurs marchés intérieurs.

Il y aura une concurrence féroce pour les investissements essentiels qui stabiliseront l'industrie, avec les mandats d'assemblage et les matériaux précurseurs qui arriveront sur le marché. Comme nous savons que d'autres veulent la même chose que nous, il sera essentiel de nous assurer de pouvoir nous affirmer dans tout cela.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Virani. Cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Arif Virani (Parkdale—High Park, Lib.): Merci.

Je vais faire vite. J'invite les témoins à répondre en 60 secondes environ.

Je vais commencer par M. Volpe.

Nous avons parlé un peu des chaînes d'approvisionnement. Le sujet vient d'être abordé dans la dernière réponse de M. DiCaro, et M. Carrie a eu des questions à ce propos. Vous avez souligné le fait qu'il est déjà assez difficile de traiter avec un voisin qui est dix fois plus imposant que nous. Mais lorsque nous comptons dans notre propre but, lorsque des barrages entravent l'économie, par exemple sur le pont Ambassador, comme ce fut le cas l'hiver dernier, quelles sont les conséquences pour les chaînes d'approvisionnement comme les vôtres, pour des méthodes comme la livraison juste à temps? Quelle incidence cela a-t-il sur nos relations avec les États-Unis?

M. Flavio Volpe: Vous savez sans doute que c'est moi qui ai demandé l'ordonnance d'urgence du tribunal qui a permis de lever ce barrage. J'ai agi au nom des entreprises que je représente et de certains de mes collègues qui sont là, devant le Comité.

J'ai dit alors, et je le répète maintenant, que si nous n'avons pas de stratégie de sécurité et de tactiques de sécurité comparables à celles des États-Unis et que nous laissons des dizaines de personnes nous imposer des pertes de centaines de millions de dollars par jour dans nos industries les plus critiques, nous nuisons à notre capacité de vendre aux Américains. Nous faisons partie de leur stratégie sur les minéraux critiques et la sécurité énergétique.

• (1210)

M. Arif Virani: Merci, monsieur Volpe. Je vais passer à autre chose. Vous m'en excuserez.

Je m'adresse maintenant à M. Kingston, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules.

Vous avez parlé, comme d'autres l'ont fait, d'une approche Équipe Canada, et je suis on ne peut plus d'accord. Malheureusement, les crédits d'impôt, par exemple, varient beaucoup. Il y a des mesures assez énergiques au niveau fédéral, et plutôt énergiques également en Colombie-Britannique et au Québec.

Depuis les élections de 2018, nous avons vu un recul complet de la part de ce qui représente la plus grande industrie automobile au Canada, c'est-à-dire l'Ontario. Comment réagissez-vous à ce genre d'effort dans le cadre de l'approche Équipe Canada que vous préconisez?

M. Brian Kingston: Je suis tout à fait d'accord. Nous avons besoin de mesures incitatives plus vigoureuses pour tous les consommateurs, y compris en Ontario, le plus grand marché de l'automobile au Canada. Nous n'avons pas d'incitatif à cet égard. C'est pourquoi nous sommes préoccupés par l'obligation de vendre des véhicules zéro émission: le gouvernement veut atteindre des objectifs et réglementer les ventes, et pourtant nous avons un ensemble disparate d'incitatifs qui, de façon générale, sont inférieurs à ce qu'ils sont aux États-Unis.

M. Arif Virani: Je vais m'adresser à Mme Cobden.

Je suis tout à fait d'accord avec vous au sujet des achats écologiques. J'ai toutefois l'impression qu'il y a maintenant une certaine synergie que nous n'avions pas auparavant. Il y a aux États-Unis un gouvernement très dynamique qui milite pour le climat et qui traite avec un partenaire canadien qui a déjà pris beaucoup de mesures.

Là où j'exprimerai un désaccord poli — et vous pouvez m'expliquer que j'ai tort —, c'est avec votre déclaration selon laquelle votre industrie est touchée par les échanges. Je crois comprendre qu'avec le système de tarification fondé sur le rendement, le calibrage de la tarification vise à protéger les industries touchées par les échanges, comme celle de l'acier.

Ce mécanisme donne-t-il les résultats escomptés? Sinon, comment pourrions-nous le modifier?

Mme Catherine Cobden: Pour être claire, je dirai que c'est une notion créée par le système de tarification fondé sur le rendement, le STFR, et nous devons nous assurer qu'il ne... Je dirai qu'il est essentiel que nous continuions à placer notre exposition aux échanges au centre de la discussion sur les modalités d'élaboration des règlements.

Actuellement, nous voyons des propositions inquiétantes. Mais soyons optimistes, espérant que, dans l'actualisation des règlements, on se souviendra que l'industrie de l'acier est touchée par les échanges.

Comme vous le savez peut-être, un avis a été publié dans la Gazette du Canada vendredi. Il ne disait pas qu'on atténuerait la rigueur des dispositions, qu'on allait abaisser la norme. Il disait simplement que l'étude poursuivrait.

Ma réponse? Il ne faut pas oublier que l'industrie est touchée par les échanges. Autrement, la perte de compétitivité de l'industrie sera un obstacle insurmontable.

M. Arif Virani: Je crois qu'il me reste une cinquantaine de secondes. Je vais poser une question à M. DiCaro.

Il est utile qu'Unifor soit représentée ici, d'autant plus que le gouvernement de l'Ontario se sert de la disposition de dérogation de façon préventive pour s'en prendre aux travailleurs syndiqués du secteur de l'éducation.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur la production de minéraux critiques pour les batteries au Canada et sur la façon dont nous pouvons renforcer la production nationale pour qu'elle se développe davantage?

M. Angelo DiCaro: Je fais vite. Nous savons qu'il faudra beaucoup de capacité pour assurer la fabrication de batteries. Comme d'autres l'ont dit, l'implantation de ces usines au Canada sera essentielle, non seulement pour faire croître la chaîne d'approvisionnement chez nous, mais aussi, comme vous devez le comprendre, parce que la transition entraînera bien des perturbations pour les travailleurs qui fabriquent actuellement des pièces qui ne seront plus nécessaires dans les véhicules électriques.

Ces usines de fabrication de batteries sont des installations massives qui pourraient accueillir des milliers et des milliers de travailleurs, et elles sont très importantes pour soutenir la transition. Nous avons besoin de travailleurs qui appuieront la transition au lieu d'en être les victimes.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Savard-Tremblay, vous avez la parole. Deux minutes et demie.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: J'ai envie de poser à nouveau ma question de tout à l'heure, mais un peu différemment. Cette fois-ci, elle s'adresse à M. Kingston.

Partagez-vous cette crainte de délocalisation à venir, advenant la mise en place de l'Inflation Reduction Act of 2022, la loi américaine de réduction de l'inflation de 2022?

[Traduction]

M. Brian Kingston: Nous sommes dans une bonne position, vu la place que l'industrie automobile occupe déjà et les investissements récemment annoncés. Le Canada a une situation tout à fait unique et il a la chance d'avoir cinq fabricants d'équipement d'origine qui investissent dans la construction de véhicules chez nous. Cela dit, nous avons à la fois une occasion à saisir et un défi à relever. Le défi se situe au niveau de l'assemblage de batteries. Vu l'importance et la portée de l'article 45X, il est extrêmement difficile pour le Canada de disputer à d'autres pays de nouveaux investissements dans les cellules et les modules de batterie.

L'occasion à saisir, ce sont les minéraux critiques. Par souci de sécurité, les États-Unis cherchent à garantir, notamment au moyen de la Defense Production Act, une chaîne d'approvisionnement nord-américaine pour ces intrants. Le Canada, dans l'optique de la Defense Production Act, est considéré comme une source nationale.

Si nous faisons bien les choses et que nous unissons nos efforts en ce qui concerne les minéraux critiques, nous aurons une occasion en or chez nous, au Canada.

• (1215)

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Parmi vos membres, comptez-vous également des constructeurs de véhicules lourds, ou y a-t-il uniquement des constructeurs de véhicules légers?

[Traduction]

M. Brian Kingston: Nos membres fabriquent aussi des véhicules moyens et lourds, oui.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je sais qu'il y a de l'inquiétude à ce sujet.

Dans la région élargie de Montréal, il y a beaucoup de constructeurs d'autobus électriques.

Vous ont-ils fait part de craintes concernant cette loi américaine?

[Traduction]

M. Brian Kingston: L'essentiel, en ce qui concerne les gros véhicules, est semblable à ce que nous recommandons pour les véhicules légers, puisque les États-Unis et l'IRA ont proposé des incitatifs pour les véhicules commerciaux. Nous devrions simplement nous assurer que les règles du jeu sont les mêmes que celles des États-Unis. Transports Canada a fait du travail à ce sujet et a mis en place un incitatif, mais nous devons nous assurer que ce que nous offrons sur ce plan est comparable.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Masse, vous avez deux minutes et demie.

M. Brian Masse: Ma question s'adresse à MM. DiCaro et Kingston.

Je suis préoccupé par les incitatifs à la consommation. Les États-Unis offrent 7 500 dollars américains à l'échelon fédéral, ce qui représente environ 10 000 dollars canadiens, et 4 500 \$ iront aux batteries usagées. Nous n'offrons rien. Il y a maintenant un autre incitatif de 500 dollars américains, dont je ne me rendais pas compte.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez. On me dit que cela va fausser notre marché et contribuer à garder les véhicules d'occasion au Canada. Cela ne tient même pas compte, comme on l'a fait remarquer, du fait que l'Ontario n'y participe pas du tout.

Passons rapidement à M. DiCaro, puis à M. Kingston.

M. Angelo DiCaro: C'est un excellent endroit pour discuter. Nous dirions que non, les incitatifs actuels ne sont pas suffisants pour tenter d'incuber et de faire croître ce marché, qui sera essentiel à la fois pour les emplois et pour nos perspectives économiques. Nous avons demandé au gouvernement fédéral un incitatif à l'achat de 10 000 \$. C'est le double de l'incitatif iVZE actuel. Cela ouvre également la porte aux provinces pour qu'elles en fassent davantage. Nous devons faire tout notre possible pour combler cet écart de prix.

M. Brian Masse: La parole est à vous, monsieur Kingston.

M. Brian Kingston: Je suis tout à fait d'accord avec M. DiCaro. Nous réclamons un incitatif fédéral de 10 000 \$. Cela nous mettrait sur un pied d'égalité avec le crédit d'impôt de 7 500 \$ des États-Unis. L'introduction d'un incitatif pour les véhicules d'occasion serait extrêmement utile, tout comme des incitatifs pour la recharge à domicile, qui sont prévus dans l'Inflation Reduction Act, l'IRA. C'est un coût important pour les Canadiens et les ménages canadiens qui veulent acheter un véhicule électrique, ou VE. Nous avons besoin d'un incitatif comme un crédit d'impôt pour encourager l'installation de bornes de recharge. Nous avons beaucoup de travail à faire à cet égard.

M. Brian Masse: Pensez-vous que le fait de ne pas avoir ces incitatifs va en fait fausser notre marché? Je sais, par exemple, que beaucoup de gens vendent des véhicules d'occasion aux États-Unis. Comment pouvons-nous atteindre nos objectifs si tous nos véhicules d'occasion finissent par se retrouver aux États-Unis?

M. Brian Kingston: Nous évoluons dans un marché nord-américain totalement intégré. C'est le fondement de cette industrie. C'est pourquoi il est si important que nous harmonisions notre marché avec celui des États-Unis dans tous les domaines possibles, y compris en ce qui concerne les incitatifs à l'achat, afin de nous assurer de ne pas créer de distorsions et d'aller de pair avec les Américains dans cette transition vers l'électrification.

M. Brian Masse: Le premier ministre a fait des promesses en ce sens à Washington, et mes collègues du Congrès et du Sénat me disent qu'ils sont un peu irrités.

Merci beaucoup, madame la présidente.

La présidente: Merci, monsieur Masse.

Vous avez la parole, monsieur Baldinelli.

M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC): Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins d'être ici aujourd'hui. Ces échanges sont très intéressants et ils arrivent au bon moment, puisque l'énoncé économique sera publié jeudi.

J'aimerais passer aux questions.

Comme certains de mes collègues ici, je viens d'une région où il y a une usine de fabrication d'automobiles, soit St. Catharines, juste à côté. J'ai travaillé quatre étés à l'usine de groupes motopropulseurs de General Motors. Mon nouveau véhicule est équipé d'un moteur qui a été fabriqué à St. Catharines. De l'autre côté de la rivière, il y a une centrale de groupe motopropulseur à North Tonawanda.

Au fur et à mesure que nous voyons ces investissements se faire dans les batteries, les modules et les nouveaux groupes motopropulseurs, d'un point de vue égoïste, j'aimerais que des investissements soient faits à St. Catharines et qu'ils se poursuivent là-bas. À une certaine époque, lorsque j'allais à l'université, nous comptions trois usines avec trois quarts de travail et 10 000 travailleurs. Il ne reste plus qu'une usine et 1 200 travailleurs. Nous aimerions revenir à cette notion. Je ne sais pas si c'est M. Volpe ou l'un des autres témoins qui a dit que le Canada doit montrer la voie et ne pas se contenter de réagir.

Vous avez fait un commentaire intéressant, madame Cobden. Vous avez mentionné que l'IRA adopte une approche habilitante, en particulier du côté de la fabrication, en stimulant l'investissement, tandis que du côté canadien, nous voyons presque davantage d'ob-

stacles. En ce qui concerne certains de ces crédits d'impôt pour les véhicules qui contiennent des minéraux critiques, nous envisageons un contenu de 40 % en 2023, de 50 % en 2024 et de 60 % en 2025. Arrivons-nous presque trop tard? Je ne pense même pas que nous ayons la capacité de fournir le genre de minéraux critiques dont nous avons besoin pour respecter ce genre d'échéance.

Comment pouvons-nous en arriver à ce processus, pour revenir à ce que disait Mme Cobden, et à cette approche habilitante? Vous avez dit que c'était peut-être une occasion pour nous de rétablir ou de réinventer notre relation avec notre plus important partenaire commercial. Pouvez-vous nous en dire un peu plus et peut-être nous faire part de vos commentaires à ce sujet?

• (1220)

Mme Catherine Cobden: Avec plaisir. Merci beaucoup de la question.

En ce qui concerne les États-Unis et nos relations — et, encore une fois, je pense que c'est la raison pour laquelle le Comité joue un rôle si important dans ce dossier —, c'est une occasion à saisir. Je veux m'assurer que nous voyons tous ce qui se passe dans l'industrie sidérurgique, à savoir que la politique climatique est en train de devenir la politique commerciale des États-Unis. Nous devons suivre le rythme et être sur un pied d'égalité avec notre principal partenaire commercial. C'est assurément ce que je voulais dire au sujet de cette occasion de repenser la façon dont nous pouvons nous réengager, en tant qu'équipe Canada, sur la même longueur d'onde, pour faire avancer notre approche.

Maintenant, pour ce qui est de la question de l'équilibre et de savoir si nous avons le bon équilibre, nous adoptons une approche de la carotte et du bâton au Canada, et les États-Unis n'ont qu'une carotte. Nous ne sommes pas contre les bâtons. Les bâtons ont leur place, cela ne fait aucun doute, mais ils doivent être instaurés à un rythme raisonnable et proportionnel au rythme des changements que nous vivons en tant qu'industrie. Autrement, nous ne serons plus compétitifs.

Si vous me le permettez, j'aimerais faire une autre observation. Je pense que nous pourrions réfléchir à la question de savoir si nous pouvons mesurer notre compétitivité au fur et à mesure que nous effectuons cette transformation, et si nous pouvons fixer des objectifs non seulement pour l'environnement, mais peut-être aussi pour notre compétitivité à mesure que nous progressons.

M. Tony Baldinelli: C'est excellent.

Vous avez la parole, monsieur Kingston.

M. Brian Kingston: Je ne crois pas qu'il soit trop tard. Je dis cela parce que, surtout en ce qui concerne les minéraux critiques, les États-Unis ont mis en place des exigences très strictes en matière d'approvisionnement, alors qu'ils essaient de dissocier la chaîne d'approvisionnement des batteries de l'Asie en grande partie et de la Chine en particulier. Le Canada est le seul endroit à partir duquel ils pourront se procurer certains de ces minéraux pour répondre à ces conditions plus élevées.

Je pense que l'occasion est là, mais vous avez entendu parler des défis. Il faut 10 ans pour approuver une nouvelle mine, et les dépenses d'infrastructure sont énormes. Il y a beaucoup à faire. Les possibilités sont énormes, mais elles doivent se concrétiser maintenant.

M. Tony Baldinelli: C'est très bien.

Maintenant, lorsque nous examinons certaines des initiatives — et il y a eu le commentaire sur le retrait des investissements par opposition à l'approche de la carotte et du bâton —, nous avons ici un article du 6 octobre dans lequel un certain Michael Belenkie d'Entropy Inc., dit: « Le crédit à la production des États-Unis est supérieur aux incitatifs canadiens pour le captage du carbone. » Il poursuit en disant: « Nous n'investirons pas de sommes importantes au Canada à moins qu'ils ne règlent ce problème. Nous investirons plutôt notre capital dans des projets qui privilégient fortement les États-Unis. »

C'est notre grande crainte à tous, je crois. Comment pouvons-nous en arriver à un point où le Canada ne sera pas laissé pour compte? Avez-vous formulé des recommandations en prévision de l'énoncé économique?

Mme Catherine Cobden: Je dirais que nous revenons encore une fois à l'analogie de la carotte et du bâton. J'ai bien peur de devoir exagérer.

Pour ce qui est de la carotte, nous devons être stratégiques. Concentrons-nous sur les solutions systémiques qui peuvent réellement aider de nombreuses industries, comme l'industrie lourde, à décarboniser leurs activités. Plutôt que d'offrir des incitatifs personnalisés, pourquoi ne pas travailler pour nous assurer d'offrir de l'hydrogène abordable? Qu'en est-il des mesures visant à faire en sorte que nos incitatifs en matière de capture et de stockage du carbone, ou CSC, correspondent à ceux des États-Unis? Il est certain que le CSC et l'hydrogène ont la possibilité de jouer un rôle important dans la décarbonisation de notre économie.

Ce que je préconise, c'est de mettre l'accent sur les meilleurs incitatifs qui peuvent nous aider tout au long du parcours.

M. Tony Baldinelli: C'est à vous, monsieur Kingston.

• (1225)

La présidente: Soyez très bref.

M. Brian Kingston: Nous avons fourni les données. Je serai heureux d'en faire part au Comité. Elles mettent l'accent sur le Fonds stratégique pour l'innovation, ou FSI, ainsi que sur le jumelage avec les États-Unis en ce qui concerne l'adoption des VE.

M. Tony Baldinelli: Si vous pouviez nous les fournir, ce serait formidable.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Miao, vous avez cinq minutes.

M. Wilson Miao (Richmond-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins d'avoir comparu aujourd'hui devant le comité permanent.

Monsieur Poirier, l'une des choses que Manufacturiers et exportateurs du Canada, ou MEC, s'efforce d'accomplir — les 2 500 fabricants avec lesquels vous travaillez — consiste à maximiser les possibilités.

Étant donné que l'IRA a des répercussions sur divers secteurs, pouvez-vous donner aux membres du Comité une idée de la façon dont une partie du secteur manufacturier profitera de l'adoption de cette nouvelle loi? Comment le gouvernement du Canada peut-il aider les fabricants à réaliser leur plein potentiel après la signature de l'IRA?

M. Matt Poirier: C'est une excellente question.

Nous avons beaucoup mis l'accent sur l'automobile. C'est ce que visent bon nombre de ces propositions. Tout le secteur manufacturier est mis à mal. Nous avons la production d'énergie, les mines et l'automobile. La réponse du Canada à l'IRA doit tenir compte de tous ces autres secteurs de l'industrie manufacturière dans son ensemble. C'est notre principale préoccupation.

Je considère ce dossier assez simplement aussi. Les États-Unis utilisent un outil de force industrielle pour absorber les incitatifs, tandis que nous utilisons ici un outil pour enfants. Nous devons prendre une décision. Allons-nous essayer d'égaliser ces incitatifs ou, à tout le moins, soutenir la concurrence, ou allons-nous laisser tous les investissements filer vers le sud?

Lorsque nous mettons l'accent là-dessus, nous devons tenir compte de tous les secteurs, en particulier des PME manufacturières qui feront partie de ces chaînes d'approvisionnement. Ils ne pourront peut-être pas se prévaloir de programmes comme le FSI. C'est pourquoi nous ne cherchons pas seulement à jumeler les programmes américains à nos programmes équivalents, mais à en trouver de nouveaux pour tenir compte de tous ces nouveaux incitatifs qui ont été lancés par les États-Unis.

M. Wilson Miao: Merci.

Y a-t-il d'autres témoins qui aimeraient ajouter quelque chose?

La parole est à vous, monsieur Kingston.

M. Brian Kingston: Nous avons évidemment mis l'accent sur le secteur de l'automobile et sur la façon de réagir aux possibilités particulières qui pourraient découler de nouveaux investissements au Canada. Nous pensons que la meilleure façon d'y arriver est d'utiliser les programmes existants. Utiliser le FSI. Nous assurer que si une entreprise envisage de s'établir au Canada, nous offrons un forfait comparable à celui qu'elle pourrait recevoir aux États-Unis. Vous pouvez le calculer relativement facilement grâce au crédit d'impôt à la production prévu à l'article 45X.

C'est la clé. Nous devons offrir des avantages comparables si nous voulons être dans le coup.

Mme Catherine Cobden: Puis-je intervenir également?

M. Wilson Miao: Oui, bien sûr.

Mme Catherine Cobden: Nous n'en avons pas encore parlé précisément autour de cette table aujourd'hui, mais il y a quelques autres caractéristiques dans la série de programmes de l'IRA, si vous voulez. Il vaut la peine d'y réfléchir et de répondre à votre question sur la maximisation des avantages et la progression.

Le premier est l'application de mécanismes de soutien conçus expressément pour le fonctionnement de ces solutions climatiques. Au Canada, bon nombre de nos programmes visent les dépenses en immobilisations. Aux États-Unis, on a élargi l'enveloppe pour se concentrer également sur les dépenses de fonctionnement. Je pense que c'est très utile et ce serait aussi très utile au Canada.

Le dernier point que je veux soulever concerne un autre avantage de l'IRA pour toute l'industrie. Les États-Unis sont maintenant prêts, et nous devrions voir apparaître des solutions révolutionnaires. Nous voudrions peut-être adopter une approche stratégique au Canada et réfléchir à ce que nous pouvons faire pour favoriser l'adoption de ces technologies révolutionnaires.

M. Wilson Miao: Merci.

J'aimerais poser la question suivante à M. Volpe.

J'ai consulté certaines des statistiques publiées sur votre site Web. On y dit qu'en 2018, les expéditions de pièces d'automobile se chiffraient à plus de 35 milliards de dollars et que le niveau d'emploi dans l'industrie dépassait les 100 000 travailleurs.

Avez-vous une estimation rapide ou approximative de l'incidence que l'IRA pourrait avoir sur ces chiffres dans les années à venir? Quand vos membres commenceront-ils à ressentir les effets de cette nouvelle loi?

La présidente: C'est une longue question. Nous avons besoin d'une réponse brève.

• (1230)

M. Flavio Volpe: Je ne suis pas d'accord pour dire que l'IRA nuira à l'industrie. Il y a des menaces, alors établir un lien entre une prévision sur l'emploi... Je préférerais lier nos prévisions en matière d'emploi aux investissements qui ont été annoncés par les cinq fabricants au Canada au cours des 18 derniers mois, et à ceux qui devraient se concrétiser au cours des 6 à 12 prochains mois. Cela aura un effet positif, parce qu'il faudra plus de gens pour fabriquer plus de produits.

M. Wilson Miao: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Seeback, vous avez cinq minutes.

M. Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): J'aimerais revenir sur ce que disait M. Baldinelli.

Il me semble que nous sommes très réactifs au Canada sur beaucoup de ces questions. Nous n'avons pas de stratégie cohérente pour faire face à la multitude de problèmes qui se présentent, qu'il s'agisse de la fabrication de véhicules ou de l'acier.

Nous parlons de l'IRA. À mon avis, cela soulève les questions suivantes: le Canada doit-il adopter une approche beaucoup plus ciblée à l'égard de toutes ces questions pour conserver la fabrication au pays? Avons-nous besoin d'une véritable stratégie du gouvernement en matière de fabrication de VE, d'une stratégie pour les minéraux critiques, d'une stratégie énergétique qui maintient l'énergie à un prix abordable et d'une stratégie sur l'abordabilité? Vous avez parlé du système de tarification fondé sur le rendement, le STFR entre autres choses.

Au comité de l'environnement, j'ai demandé si le Canada avait établi le coût de la structure des VE pour la construction du réseau de VE partout au Canada. On m'a répondu que non, que cela n'avait pas été fait. Où est la réflexion à long terme?

Madame Cobden, monsieur Kingston et monsieur Poirier, qu'en pensez-vous? Je pense qu'il est essentiel que le gouvernement révisé sa façon de procéder à la pièce et qu'il élabore une stratégie solide pour préserver l'industrie canadienne.

Mme Catherine Cobden: Il est certain que les stratégies doivent évoluer et suivre le rythme. Comme j'ai essayé de le dire dans mon exposé, nous avons constaté un grand changement. Il s'est passé quelque chose de très important avec l'IRA aux États-Unis, et nous devons donc réagir de façon très stratégique.

Pour ce qui est de l'évolution de notre stratégie, je pense que vous avez raison. L'aspect auquel nous devons accorder une attention urgente est celui de la compétitivité industrielle à mesure que les industries se transforment dans une économie carboneutre.

Comment allons-nous procéder, mesurer nos progrès et nous assurer de progresser?

M. Kyle Seeback: Monsieur Kingston, je crois que vous avez dit qu'il y a une nouvelle approche américaine en matière de fabrication et d'industrie. L'IRA n'est pas qu'une série d'incitatifs fiscaux. À mon avis, il s'agit d'une refonte de la façon dont on fait des affaires aux États-Unis. Je pense que nous avons besoin d'une approche semblable au Canada et arrêter de nous contenter de réagir en saupoudrant des crédits d'impôt ici et là.

M. Brian Kingston: Exact. Les États-Unis adoptent une nouvelle approche en matière de politique industrielle, et c'est ce que nous constatons avec l'IRA.

Je dirais que nous devons aller encore plus loin qu'une stratégie en ce qui concerne l'automobile et la transformation en faveur des véhicules électriques. Il faut agir. Nous savons ce qu'il faut faire. Nous devons doubler notre capacité électrique. Nous avons besoin de beaucoup plus d'infrastructures de recharge. Nous devons offrir des incitatifs aux consommateurs. Ce n'est pas comme si nous devions élaborer une nouvelle stratégie. Nous devons prendre des mesures pour rendre cette transition possible et réalisable.

Il doit y avoir une coordination entre les différents ministères qui ont un rôle à jouer à cet égard — Environnement Canada pour la promotion d'un mandat de vente, Transports Canada pour les incitatifs et RNCan pour l'infrastructure de recharge. Mettons tout cela ensemble et commençons à agir avec une certaine urgence pour que cette transition se fasse.

M. Kyle Seeback: C'est à vous, monsieur Poirier.

M. Matt Poirier: J'ai bien cru attraper un torticolis à force de hocher la tête en guise d'approbation.

Depuis des années, MEC réclame une stratégie industrielle globale pour le Canada. Pour revenir à ce que disait M. Kingston, nous l'avons.

Dans le cadre du rapport de Monique Leroux, l'industrie et tous les intervenants ont été consultés l'an dernier. Pour une raison ou pour une autre, le rapport est sur les tablettes à l'heure actuelle. On y trouve un plan directeur pour donner au Canada la stratégie industrielle dont il a besoin pour coordonner toutes ces activités. Nous pouvons nous éloigner de l'attitude réactive ou du point de vue de la politique industrielle qui consiste à « courir derrière le train » et nous doter d'un plan de sorte que, lorsqu'une telle mesure arrive, il s'agit simplement de calibrer et d'y réagir comme il se doit, plutôt que de faire comme si le ciel était en train de nous tomber sur la tête.

M. Kyle Seeback: Vous dites que la feuille de route existe et que ce qu'il nous faut, c'est de l'action.

M. Matt Poirier: Oui.

M. Kyle Seeback: Nous avons reçu des représentants du CN, et il a fallu plus de 10 ans pour construire une cour de triage de conteurs. Dans quelle mesure le problème est-il attribuable aux critères de contrôle qui rendent tous ces projets presque impossibles à mettre en œuvre?

Je vais demander à l'un de vous trois, ou aux trois, de répondre rapidement.

• (1235)

Mme Catherine Cobden: Je peux répondre.

Malheureusement, nous ne construisons pas de nouvelles aciéries. Ce serait peut-être extraordinaire si nous en construisions. Les fournisseurs nous disent que le processus d'approbation est très fastidieux et prend des décennies. Il faut l'examiner pour que nous puissions trouver le juste équilibre entre la mobilisation, la consultation et, enfin, l'exécution.

M. Kyle Seeback: Je sais que mon temps est écoulé.

Monsieur Poirier, pourriez-vous s'il vous plaît présenter le rapport dont vous avez parlé au Comité?

M. Matt Poirier: Bien sûr.

La présidente: Merci.

Madame Dhillon, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Anju Dhillon (Dorval—Lachine—LaSalle, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je vais commencer par poser mes questions à M. Volpe.

Comme vous le savez, la ministre Ng veille toujours à ce que le Canada ait des relations commerciales réciproques avec ses partenaires commerciaux. Dans le secteur de l'automobile, pendant le processus d'assemblage en cours de fabrication, les pièces traversent la frontière canado-américaine à de nombreuses reprises.

Pouvez-vous dire au Comité quelles étaient les préoccupations antérieures des fabricants de pièces automobiles qui ont été apaisées par la signature de l'Inflation Reduction Act, et quelles sont les modifications que vous avez vues avant et après?

M. Flavio Volpe: Merci de la question. Je comprends la nature des comités. Parfois, je ne comprends pas les questions parce que les réponses pourraient peut-être être un peu trop franches.

Nous avons un problème, à savoir que l'administration américaine avait proposé des crédits d'impôt pour les véhicules électriques qui allaient anéantir le secteur canadien de l'automobile. Nous avons travaillé très fort pour modifier le crédit d'impôt pour les véhicules électriques, qui était discriminatoire à l'égard des produits qui venaient d'ici. Nous avons travaillé avec la ministre Ng et la ministre Freeland, mais je crois qu'il faut dire — et je sais que les gens n'aiment pas entendre ces choses — que rien n'a changé jusqu'à ce que le premier ministre se rende personnellement à Washington et déclare publiquement que c'était inacceptable et que nous voulions un changement.

Nous avons ensuite travaillé ensemble pendant les six à huit mois suivants pour que ce changement s'applique aux pièces et aux voitures canadiennes. Nous avons expliqué directement à la Maison-Blanche que les membres du groupe de Brian sont des entreprises américaines qui ont investi au Canada en achetant 50 % de leurs pièces et 50 à 60 % de leurs matières premières aux États-Unis. Il était donc ridicule de tracer une ligne.

Je pense que nous attribuons beaucoup de raffinement et de valeur aux plans américains. Je passe beaucoup de temps à Washington. Je passe plus de temps à discuter avec les républicains qu'avec les démocrates, parce qu'il n'y a rien à faire avec les démocrates lorsque nous devons changer les choses. À cet égard, je suis toujours frappé par le fait que les seules choses qui comptent sont la politique locale et les élections de mi-mandat ou présidentielles à venir.

Je ne suis pas d'accord avec la prémisse selon laquelle nous sommes en concurrence avec les États-Unis et que nous réagissons

à eux. Cela vaut pour tous les gouvernements qui ont précédé celui-ci depuis la Confédération. Nous n'allons pas établir de politique; notre marché représente le dixième de celui des États-Unis. Nous n'allons pas inciter les États-Unis à réagir à nos mesures. C'est ridicule, et ce, peu importe de quel côté de la Chambre vous siégez.

Si nous parlons de ce que nous faisons, au cours des 18 derniers mois, deux partis à deux ordres de gouvernement différents — trois partis si nous incluons le Québec — ont obtenu des résultats du tonnerre en matière d'investissement dans l'industrie que moi-même et beaucoup de mes collègues ici présents représentons. Il n'y a pas de réaction fragmentaire. Il y a deux ordres de gouvernement dans trois partis différents qui travaillent ensemble pour le plus important investissement de l'histoire du secteur de l'automobile depuis la Confédération.

Mme Anju Dhillon: Merci beaucoup de votre réponse franche, monsieur Volpe. Je vais poursuivre avec une autre question.

Étant donné que l'Association des fabricants de pièces d'automobile appuie ses membres — qui emploient d'innombrables Canadiens —, quelles répercussions l'IRA aura-t-elle sur le nombre de Canadiens qui travaillent? Pensez-vous que ce nombre continuera d'augmenter?

M. Flavio Volpe: Je pense qu'il continuera d'augmenter, mais je partage les préoccupations de mes collègues, tant en personne qu'au téléphone, en ce qui concerne l'article 45X. Je pense que ce que nous devons faire en tant que pays — et je pense que nous le faisons activement au cas par cas —, c'est dresser un inventaire adéquat des répercussions de ce crédit américain sans précédent sur la production de batteries puis, nous assurer d'avoir une offre concurrentielle par rapport aux entreprises que nous poursuivons.

C'est ce que nous faisons. Je ne donne pas mon appui général à la ministre responsable. J'ai dit la même chose au premier ministre de l'Ontario. La dernière fois que j'ai vérifié, la province paie la moitié de la facture. Ce n'est pas une question partisane et il ne s'agit pas de savoir si nous avons besoin d'une grande stratégie. Si nous voulons attirer ici le constructeur Volkswagen, nous devons lui offrir le meilleur forfait. Si nous réussissons à l'attirer ici, il y aura plus de voitures à fabriquer au Canada, plus de pièces à fabriquer et plus de gens qui travailleront.

Je pense que nous nous en tirons bien. Je pense aussi que nous devrions cesser de parler de critères de contrôle et d'approbations. Dans notre secteur, nous achetons des terrains, nous réunissons des capitaux, nous faisons une offre et un fabricant d'automobiles gagne. C'est ainsi que se planifie l'aménagement du territoire. Ces règles sont en place et elles fonctionnent dans notre secteur.

Je vois ici quelques-uns de mes collègues qui représentent les équipementiers. Il y a longtemps que nous n'avons pu ouvrir une nouvelle usine, mais je ne me souviens pas d'avoir vu quoi que ce soit qui se chiffre en décennies pour ce genre d'investissement. On parle de mois. Cela fonctionne au niveau municipal. C'est pourquoi les fabricants de pièces d'automobile, qui sont présents dans des centaines de collectivités partout au pays, collaborent également avec les administrations municipales.

• (1240)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Volpe.

Nous allons passer à M. Savard-Tremblay, pour deux minutes et demie.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci, madame la présidente.

Nous aurons probablement le temps d'entendre la réponse d'un seul témoin. J'invite quiconque aurait envie de se prononcer sur le sujet à répondre à ma question.

Nous avons parlé des exigences minimales relatives au contenu des batteries. Selon ce que nous savons de la loi américaine, elle fait aussi mention d'un contenu minimal qui pourrait être recyclé. Aurions-nous tout intérêt à développer une stratégie de recyclage?

[Traduction]

M. Flavio Volpe: Puis-je répondre à cette question?

[Français]

Merci, monsieur Savard-Tremblay.

[Traduction]

Je pense que vous avez mis le doigt sur quelque chose de très important. Nous avons besoin d'une stratégie. Même si nous sommes l'une des plus grandes sources de minéraux critiques qui entrent dans la production de batteries, il y a une quantité limitée de ces matières que nous pouvons extraire au cours d'une année donnée pour alimenter un certain nombre de batteries. Ces véhicules ont tous une durée de conservation. Ce que nous allons commencer à voir, c'est un volume de véhicules — de huit ans, dix ans, douze ans — qui seront mis à la ferraille. Que faisons-nous de ces batteries?

Il est encore tôt. Nous devrions prendre l'initiative. Nous représentons une entreprise très fièrement canadienne du nom de Li-Cycle, qui exerce des activités à Kingston et à Mississauga, et qui est le partenaire exclusif de LG et de General Motors pour le recyclage de ces matériaux essentiels dans le cadre des processus de fabrication. Je pense que ce que nous devons faire, et ce que des groupes comme celui-ci seraient bien avisés de faire, c'est de convoquer des experts comme Ajay Kochhar, qui dirige cette entreprise. Demandez-lui ce qu'il voit sur le marché, ce que cette entreprise vit, comment elle prévoit accroître sa capacité et à quoi ressemble cette grappe. C'est un élément important de l'avenir des véhicules zéro émission, et je ne pense pas que nous l'ayons encore atteint.

La présidente: M. Kingston veut répondre rapidement.

M. Brian Kingston: Très rapidement, je ferai remarquer que nous sommes en train de mettre au point au Québec un programme de recyclage des batteries dirigé par l'industrie. Les batteries sont extrêmement précieuses. Leur recyclage comporte une valeur énorme, surtout en raison des graves pénuries de minéraux qui pourraient se profiler à l'horizon.

Je serai heureux de communiquer au Comité les détails de ce programme, si cela vous intéresse.

La présidente: Mme Cobden a hâte d'ajouter deux mots.

Mme Catherine Cobden: Tout ce que je veux dire, c'est qu'il ne faut pas s'arrêter aux batteries. Pensons aux voitures qui sont produites, aux laveuses et à tout le reste qui est en acier. Nous recyclons tous ces produits. Nous pourrions certainement bénéficier de ce genre de stratégie.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je vous remercie de ces précisions.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Masse, vous avez deux minutes et demie.

M. Brian Masse: Merci, madame la présidente.

Monsieur DiCaro, je me souviens de l'époque où l'ancien syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile, les TCA, qui s'appelle maintenant Unifor, était dénigré à cause des prétendus coûts liés à l'investissement dans les travailleurs. Nous nous retrouvons maintenant avec une énorme pénurie de main-d'œuvre, dont nous n'avons pas parlé ici aujourd'hui. C'est important, même pour l'investissement. J'aimerais que vous nous disiez à quel point c'est important.

Nous allons bientôt offrir des soins dentaires aux Canadiens. Nous avons besoin d'un régime d'assurance-médicaments. Dans quelle mesure ces structures sont-elles importantes lorsque vous négociez une entente? Dans quelle mesure est-il important de garder et de maintenir en poste des travailleurs qualifiés qui toucheront un salaire décent? À combien s'élève le taux de roulement, et à combien s'élèvent l'efficacité et la productivité?

Pendant des années, on a blâmé les syndicats, qui disaient qu'il était trop coûteux de garder ces travailleurs ici et que nous perdions des travailleurs au profit de l'Alabama et ainsi de suite. En même temps, nous affichons encore certains des meilleurs taux de rétention. Je pense que c'est un atout évident pour la prochaine vague de pénurie de main-d'œuvre.

● (1245)

M. Angelo DiCaro: En tant que personne qui doit gérer les feuilles de calcul lorsque nous établissons les coûts des conventions collectives au moment de négocier avec les constructeurs d'automobiles, je peux vous dire que deux facteurs entrent habituellement en ligne de compte lorsque nous examinons les variables de coût. L'un est le dollar et l'autre les soins de santé au Canada. Nous n'avons pas à payer ce que paient les Américains. Cela nous rend incroyablement concurrentiels. Les programmes sociaux ne sont pas seulement bons en général en tant que politiques et programmes d'édification de la société; ils servent aussi indirectement d'outil d'attraction utile.

C'est l'une des réussites dont nous nous enorgueillissons, malgré les jours les plus sombres que nous avons observés dans l'industrie il y a plus d'une décennie et, franchement, même si nous avons vu pendant toute une génération le secteur manufacturier être mis de côté comme si c'était un secteur vieillissant et épuisé que nous devions désormais négliger dans le cadre de l'évolution de l'économie au Canada. Maintenant, nous parlons tous en termes différents, ce qui est également intéressant. Nous avons réussi à maintenir de bons emplois avec de bons salaires et de bons avantages sociaux. Cela n'a eu aucun effet dissuasif sur les investissements.

M. Volpe a lui aussi reconnu que la course que nous avons entreprise au cours des deux dernières années a été incroyable. Il y a eu de nouveaux investissements de 16 milliards de dollars, et une grande partie de ces fonds sont allés à des installations syndiquées, ce qui signifie que nous ne sommes pas un obstacle. Cela signifie que nos structures de coûts sont entièrement concurrentielles. Nous avons l'occasion d'accomplir quelque chose de vraiment formidable dans ce secteur également.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Carrie, vous avez quatre minutes.

M. Colin Carrie: Merci beaucoup, madame la présidente.

Monsieur Kingston, vous avez soulevé un point que j'aimerais approfondir. Vous avez parlé de la Defense Production Act des États-Unis. L'une des choses que j'ai apprises en travaillant avec les Américains, c'est qu'ils accordent la priorité à la sécurité et au commerce. J'ai collaboré avec eux dans le cadre du plan Par-delà la frontière, qui portait sur la sécurité et la compétitivité. Nous avons vraiment mis l'accent sur NEXUS, FAST et l'identification par radiofréquence afin de simplifier la gestion de la frontière.

Si nous commençons à travailler stratégiquement avec les Américains, comment cela améliorerait-il notre compétitivité dans le secteur de la défense? Je me demande si vous pourriez nous éclairer à ce sujet.

Madame Cobden, je me souviens des tarifs sur l'acier et l'aluminium. Je pense qu'une grande partie de cet épisode avait à voir avec la défense et le dumping de l'acier chinois. Nous aurions dû prendre les devants, mais encore une fois, ils ont fait passer leur sécurité en premier, ce qui est leur droit. Le Groupe des cinq a pris tellement de temps à gérer ce dossier, et c'est une question de renforcement de la confiance.

Comment pouvons-nous en tirer parti? Je pense que nous avons ici des produits de très bonne qualité avec l'acier et l'aluminium, mais je ne vois aucune mesure à cet égard.

M. Brian Kingston: Je suis d'accord. Il est très important de toujours considérer la diplomatie et les relations internationales des États-Unis sous l'angle de la sécurité, car c'est ce qui dicte une grande partie de la politique étrangère. C'est là que des lois comme la Defense Production Act sont si importantes. Nous pouvons montrer aux Américains que nous sommes un fournisseur fiable et sûr dans ce changement de cap, alors qu'ils essaient de se lancer davantage dans la fabrication et dans des domaines comme les minéraux critiques et les semi-conducteurs. La CHIPS Act a été adoptée. Le Canada a un rôle à jouer à cet égard, et nous sommes reconnus comme une source nationale dans la Defense Production Act. Aucun autre pays ne l'est. Je pense que nous devons vraiment redoubler d'efforts et leur montrer que nous sommes un partenaire fiable et digne de confiance et que nous pouvons jouer un rôle clé dans cette transformation de la chaîne d'approvisionnement.

M. Colin Carrie: Eh bien, je pense que nous pouvons tout faire, mais encore une fois, je suis préoccupé par les investissements. Tout le monde investit maintenant, de façon générale, au Canada et aux États-Unis.

Madame Cobden, vous avez dit que bon nombre de ces investissements sont générationnels. Peut-être que le fait de les cadrer avec la Defense Production Act des États-Unis et la qualité de l'acier canadien... Comme vous l'avez dit, il y a aussi Gerdau et le recyclage. Comment pourrions-nous avoir un impact aux États-

Unis en rétablissant cette confiance avec les Américains en matière de sécurité? Il s'agit de pouvoir, par exemple, s'assurer que nos chaînes d'approvisionnement, comme le chemin de fer entre le Canada et les États-Unis, ne seront pas bloquées pendant de longues périodes et qu'elles seront vraiment fiables. En quoi cela aiderait-il notre compétitivité?

• (1250)

Mme Catherine Cobden: Je pense qu'il est essentiel que nous continuions à convaincre les Américains — ou plutôt pas vraiment les convaincre, mais leur rappeler — qu'il n'y a pas de meilleur partenaire pour eux que le Canada. Nous avons les ressources. Nous avons l'aluminium et l'acier. Nous avons l'énergie. Nous avons les réseaux de transport. Nous partageons la plus longue frontière.

Je pense qu'il y a un courant sous-jacent autour de cette table aujourd'hui que vous avez entendu de notre part: profitons de l'occasion que nous offre l'IRA. Nous avons maintenant une vision commune du climat. C'est un nouveau point que nous avons en commun avec les États-Unis et que nous devrions exploiter pleinement à notre avantage, parce que nous sommes vraiment le meilleur partenaire pour les États-Unis.

M. Colin Carrie: Rapidement, dans quelle mesure est-il important pour nous d'obtenir ces investissements générationnels d'ici un an ou deux? Ce qui m'inquiète, c'est que les produits seront fabriqués aux États-Unis si nous ne les obtenons pas immédiatement.

Mme Catherine Cobden: Nous sommes extrêmement heureux d'avoir fait ces investissements générationnels, et il y en aura d'autres à venir. Toutes les entreprises sidérurgiques du Canada veulent atteindre la carboneutralité d'ici 2050. C'est ambitieux, alors il faudra faire plus. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de croire que l'horizon temporel n'est que d'un an ou deux. Nous croyons qu'il faudra beaucoup plus de temps pour y arriver. Nous attendons des technologies et d'autres innovations, comme vous le savez.

Il est urgent d'agir, mais il ne faut pas oublier que certaines choses prendront plus de deux ans.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Virani, pour quatre minutes.

M. Arif Virani: Merci beaucoup, madame la présidente.

J'ai deux questions. Je veux faire participer M. MacKenzie à la discussion. Il a fait preuve d'une grande patience.

Pour ce qui est de Toyota, monsieur MacKenzie, nous avons beaucoup entendu parler au cours des dernières heures des 16 milliards de dollars d'investissements, qui sont vraiment générationnels pour le secteur de l'automobile. Nous savons que Toyota est dans le sud de l'Ontario depuis 1997. En 2019, vous avez ouvert une deuxième usine pour promouvoir le RAV4.

Pouvez-vous nous parler un peu de la décision de Toyota de poursuivre ses investissements dans l'industrie automobile dans le Sud de l'Ontario, et de ce que le succès que nous avons eu dans notre lutte contre le plan Build Back Better a signifié pour l'industrie, y compris l'électrification de l'industrie automobile, et pour Toyota?

M. Scott MacKenzie: Merci. Il y a beaucoup à ajouter.

Nos cycles d'investissement diffèrent un peu de certaines des annonces faites au cours de la dernière année et demie, mais cela ne veut pas dire que nous ne cherchons pas activement des occasions au Canada. Cela ne veut certainement pas dire que nous ne sommes pas engagés envers le marché canadien et la fabrication de voitures au Canada.

Aujourd'hui, je suis à notre usine de fabrication à Cambridge. Nous sommes en train de lancer la nouvelle Lexus RX, qui est évidemment un modèle très prestigieux pour nous. Nous allons commencer la production un peu plus tard ce mois-ci. C'est un investissement important, mais nous n'en avons pas vraiment parlé publiquement. Il n'est rattaché à aucun financement public.

Pour nous, l'entreprise continue d'avancer. Nous avons lancé deux modèles au cours de la dernière année. Nos activités et notre avenir ici sont assez sûrs, mais cela ne veut pas dire que nous n'envisageons pas d'autres possibilités. Oui, l'industrie passe à l'électrification. Oui, Toyota électrifie sa gamme de véhicules. Nous fabriquons déjà des modèles hybrides ici, et ce, depuis plus d'une décennie. À mesure que nous progressons vers de plus grands niveaux d'électrification, qu'il s'agisse de véhicules électriques à batterie, de véhicules hybrides rechargeables ou de quoi que ce soit d'autre, nous sommes assez confiants que nous obtiendrons ces investissements ici.

Il ne faut pas oublier que Toyota est le plus grand fabricant d'équipement d'origine au monde, avec le plus grand volume de production au Canada. Nous représentons également 25 % de toute la production nord-américaine de Toyota. Nous obtiendrons les nôtres: nous sommes concurrentiels. Nous sommes une entreprise concurrentielle.

L'IRA préoccupe tout le monde. Avant que cette loi soit déposée à la fin de l'été, j'aurais dit que les investissements futurs au Canada, mis à part ceux qui ont déjà été annoncés par d'autres équipementiers au Canada, allaient se poursuivre. À l'heure actuelle, il y a une petite pause juste pour comprendre à quoi ressemblera le paysage. En supposant que ce ne soit pas une menace et qu'à un moment donné, la situation sera réglée, je pense que notre avenir est très prometteur.

M. Arif Virani: Monsieur Volpe, je vous invite à dire ce que vous pensez d'une réflexion que nous avons entendue à maintes reprises. Pour reprendre l'expression de Mme Cobden, parce que j'estime qu'elle visait juste, la politique climatique est maintenant une

politique commerciale. Vous avez parlé du fait que, depuis la Confédération, nous avons toujours eu affaire à ce titan économique au sud de notre frontière. Je pense que c'est exact, mais je pense que l'environnement est maintenant dans l'équation, et il y a une harmonisation.

Pouvez-vous nous parler de ce que vous entrevoyez pour l'avenir de nos discussions de nation à nation? Lorsque nous discutons de ces réunions avec des sénateurs et des membres du Congrès américains, comment pouvons-nous nous assurer que l'industrie canadienne demeure viable sur le plan économique et durable sur le plan environnemental?

● (1255)

M. Flavio Volpe: Je vais vous relancer la balle dans votre ronde rapide de questions. Je pense qu'il y a deux choses à considérer ici. Oui, la politique industrielle américaine est axée sur les investissements visant la carboneutralité. Dans notre industrie et dans d'autres secteurs qui sont de grands émetteurs, des investissements majeurs sont faits dans des entreprises qui changeront leur trajectoire ou dans des processus qui réduiront les émissions.

Nous avons dit aux deux gouvernements d'être agressifs, mais aussi prudents. Nous avons des cibles très ambitieuses au Canada et aux États-Unis: 50 % d'électrification aux États-Unis d'ici 2030 et 100 % au Canada d'ici 2035. J'ai dit publiquement à maintes reprises que nous n'y arriverons pas. Ce ne sera pas faute d'avoir essayé, parce que nous allons tous essayer, mais les conditions et l'infrastructure ne sont pas en place pour y arriver.

Si nous sommes encore en train de délaisser la combustion interne et la production de combustibles fossiles, n'oublions pas que nous sommes toujours des acteurs importants dans ces deux secteurs. Si nous disons aux Américains d'éviter les minéraux critiques chinois, nous devons leur donner l'assurance que nous pouvons les aider à répondre à leurs besoins énergétiques pendant cette transition.

La présidente: Merci beaucoup.

Merci à nos témoins. Nous avons appris beaucoup de choses aujourd'hui, et nous vous en sommes très reconnaissants.

Je remercie les membres du Comité.

Je propose que la séance soit 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>