



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 036

Le mardi 15 novembre 2022

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro



Comité permanent du commerce international

Le mardi 15 novembre 2022

• (1100)

[Traduction]

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

Soyez les bienvenus à la réunion n° 36 du Comité permanent du commerce international.

La séance d'aujourd'hui se déroule dans un format hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le 23 juin 2022. Les membres participent en personne dans la salle ou à distance à l'aide de l'application Zoom.

Voici quelques observations à l'intention des témoins et des membres du Comité.

Avant de prendre la parole, veuillez attendre que je vous nomme. Veuillez parler lentement et clairement. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro, et veuillez vous mettre en sourdine lorsque vous ne parlez pas.

En ce qui concerne l'interprétation, les personnes qui utilisent l'application Zoom peuvent sélectionner, au bas de l'écran, le parqué, l'anglais ou le français. Les personnes dans la salle peuvent utiliser l'oreillette et sélectionner le canal désiré.

Je vous rappelle que vous devez toujours vous adresser à la présidence. Les députés présents dans la salle sont priés de lever la main s'ils souhaitent prendre la parole. Les députés qui participent sur Zoom doivent utiliser la fonction « Lever la main ». La greffière et moi-même allons faire de notre mieux pour gérer l'ordre des interventions. Nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Veuillez noter également qu'il est interdit de prendre des photos dans la salle ou de faire des captures d'écran sur Zoom.

Conformément à notre motion de régie interne concernant les tests de connexion des témoins qui comparaissent par vidéoconférence, j'informe le Comité que tous les témoins ont effectué les tests de connexion requis avant la réunion. S'il survient un problème technique, veuillez m'en informer, car nous devons peut-être suspendre la séance quelques minutes pour nous assurer que tous les membres ont accès à l'interprétation.

Bienvenue à tous les témoins et à tous les collègues. C'est formidable de vous voir tous en personne plutôt que par écrans interposés.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mardi 20 septembre, le Comité reprend aujourd'hui son étude des répercussions commerciales potentielles de l'Inflation Reduction Act of 2022, en français la loi sur la

réduction de l'inflation de 2022, des États-Unis sur certaines entreprises et certains travailleurs au Canada.

Nous accueillons aujourd'hui Jean Simard, président et chef de la direction de l'Association de l'aluminium du Canada; Sean Strickland, directeur exécutif des Syndicats des métiers de la construction du Canada; par vidéoconférence, David Billedeau, directeur principal, Ressources naturelles, environnement et durabilité, à la Chambre de commerce du Canada; Daniel Breton, président-directeur général de Mobilité électrique Canada. Enfin, nous entendrons David Adams, président-directeur général des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

Encore une fois, bienvenue à tous. Merci beaucoup de prendre le temps de comparaître devant le Comité aujourd'hui.

Nous allons commencer par les déclarations liminaires avant d'enchaîner avec les séries de questions.

Monsieur Simard, je vous invite à faire une déclaration liminaire de cinq minutes.

• (1105)

M. Jean Simard (président et chef de la direction, Association de l'aluminium du Canada): Distingués membres du Comité, madame la présidente, je vous remercie de nous avoir invités à comparaître dans le cadre de l'étude de la loi américaine sur la réduction de l'inflation.

Cette loi offre une multitude de possibilités pour le Canada, car elle délocalise la demande relative à certains éléments de l'ACEUM tels que l'énergie solaire, l'énergie nucléaire, l'industrie manufacturière de pointe, l'amélioration de l'approvisionnement énergétique, les mesures incitatives sur l'achat de véhicules électriques et l'électrification des services postaux aux États-Unis. Les débouchés commerciaux nouveaux ou accélérés pour un grand producteur de métaux comme le Canada, qui exporte 90 % de sa production de calibre mondial aux États-Unis, se chiffrent à près de 400 milliards de dollars américains.

Dans le contexte où l'Amérique du Nord passe de la délocalisation à l'amilocalisation dans le cadre de la restructuration de ses chaînes de valeur, ce qui touche autant les éléments et matériaux critiques que sa base de fournisseurs stratégiques, le Canada forme une classe à part.

Le Canada produit des matériaux critiques, dont l'aluminium, qui pourraient permettre le virage vert de l'économie américaine. L'empreinte humaine et l'empreinte carbone du Canada répondent aux critères les plus élevés, notamment aux critères relatifs à la démocratie, comme l'illustre la première diapositive de notre mémoire, qui a été produite par notre unité du renseignement économique. En comparant les pays producteurs de carbone au moyen de critères comme l'intensité carbonique, la sûreté de la chaîne d'approvisionnement et l'indice démocratique, nous constatons que le Canada se classe nettement au-dessus du lot avec l'Islande, la Norvège et l'Australie.

La deuxième diapositive montre que les régimes autoritaires représentent 78 % de la production mondiale d'aluminium. Combiné au critère relatif au carbone, ce facteur rend les possibilités d'approvisionnement accessible de plus en plus limitées pour les acheteurs et fait ressortir la combinaison unique d'avantages que possède le Canada.

Par contre, pour profiter de ces possibilités émergentes, nous devons accélérer la modernisation de nos actifs. Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent saisir l'occasion pour faire un bond en avant en mettant en place un environnement fiscal qui encourage la modernisation massive de l'industrie.

Comme nous l'avons mentionné au Comité permanent des finances de la Chambre des communes, c'est en accroissant notre compétitivité au sein d'une industrie mondiale qui évolue rapidement que nous pourrions demeurer dans le peloton de tête. Le gouvernement doit penser au-delà des programmes de prêts traditionnels. Il pourrait donner accès à des dispositions fiscales déjà en place, telles que l'amortissement accéléré des dépenses en capital, de même que remanier ses programmes conformes aux règles commerciales.

Enfin, ce n'est pas une course désespérée; c'est une course vers le haut et vers un meilleur avenir. Montrons-nous à la hauteur de la situation.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Simard.

Nous allons passer à M. Strickland pour cinq minutes.

M. Sean Strickland (directeur exécutif, Syndicats des métiers de la construction du Canada): Merci, madame la présidente, et merci aux membres du Comité. Je vous remercie de nous avoir invités à comparaître devant le Comité pour parler des répercussions commerciales possibles de la loi américaine sur la réduction de l'inflation sur les travailleurs au Canada.

Je m'appelle Sean Strickland, et je suis directeur exécutif des Syndicats des métiers de la construction du Canada, qui fait partie des syndicats nord-américains des métiers de la construction. Nous représentons 14 syndicats internationaux de la construction et nous avons des bureaux à Washington D.C. et à Ottawa. Les deux associations comptent ensemble plus de 3 millions de travailleurs de la construction syndiqués, dont 600 000 se trouvent au Canada.

Les syndicats internationaux qui forment les métiers de la construction travaillent depuis très longtemps en collaboration sur les questions qui touchent leurs membres des deux côtés de la frontière. En partenariat avec les employeurs, nous offrons plus de 1 900 programmes d'apprentis et nous investissons annuellement presque 2 milliards de dollars dans des programmes de formation qui produisent des travailleurs hautement qualifiés et formés selon

les normes de sécurité les plus élevées au monde. Nous luttons pour la création et le maintien de bons emplois syndiqués qui offrent aux travailleurs un salaire leur permettant de nourrir leur famille, ainsi que des avantages sociaux et une pension qui leur permet de prendre leur retraite dans la dignité.

Comme vous le savez, la loi américaine sur la réduction de l'inflation adoptée récemment prévoit plus de 300 milliards de dollars en mesures incitatives fiscales sur les infrastructures d'énergie propre. Cette loi change la donne au niveau international en incitant les entreprises à créer des emplois syndiqués et à embaucher des apprentis grâce à un élargissement des crédits d'impôt. Avant l'adoption de la loi, le Canada avait pris les devants dans la transition vers la carboneutralité en utilisant les subventions liées au carbone pour faire des investissements et des avancées technologiques dans le domaine des énergies renouvelables. Par contre, depuis l'adoption de leur loi sur la réduction de l'inflation, les États-Unis ont nettement pris les commandes. Comme la suite des choses déterminera le sort de l'économie canadienne pour les décennies à venir, notre réponse devra être vigoureuse, intelligente et rapide.

Je sais que le ministère vous a présenté une analyse approfondie des éléments de la loi tels que le crédit sur l'énergie nucléaire. Les crédits sont multipliés par cinq si les exigences relatives au taux courant de rémunération sont remplies. Le crédit sur l'investissement dans l'électricité propre est lui aussi multiplié par cinq pour autant que les exigences relatives au taux courant de rémunération et à la formation des apprentis sont remplies. Le crédit à la production d'hydrogène augmente de 500 % si ces deux exigences et certaines autres sont respectées. Il en est de même pour la déduction sur les immeubles commerciaux écoénergétiques et pour le crédit sur le captage et la séquestration du carbone.

Quant aux véhicules électriques, certains témoins vous parleront aujourd'hui des changements dans ce domaine et de leurs répercussions possibles sur la production de véhicules électriques au Canada.

La loi sur la réduction de l'inflation renferme également des dispositions de type « *make it in America* » qui préconisent l'utilisation d'équipements fabriqués aux États-Unis pour la production d'énergie propre. Nous devons examiner de près ces dispositions.

Les États-Unis sont ainsi devenus un marché très attrayant pour les investissements dans les infrastructures d'énergie propre. Les mesures incitatives permettent d'attirer les capitaux privés, mais aussi d'améliorer la qualité de vie des citoyens américains en garantissant des salaires conventionnels et en élargissant l'accès à des formations d'apprenti dans les métiers spécialisés.

De l'avis des Syndicats des métiers de la construction du Canada, nous devons examiner de près les mesures incitatives et y répliquer par des mesures intelligentes qui tiennent compte de notre avantage concurrentiel. Je pense que ce serait très ardu de répondre à toutes les mesures, mais il y a des domaines où nous pouvons exercer et intensifier notre avantage concurrentiel. Je pense, par exemple, au secteur minier, au secteur de la production d'hydrogène ou à celui, déjà en place, de la séquestration du carbone. Nous avons un avantage concurrentiel dans de nombreux secteurs. La fabrication de petits réacteurs modulaires et bon nombre d'autres projets sont en développement au Canada. Demandons-nous comment utiliser les mesures incitatives et créer un régime qui pourrait concurrencer la loi américaine sur la réduction de l'inflation, mais en y répondant de façon intelligente?

Comme mon collègue l'a mentionné plus tôt aujourd'hui, ce n'est pas une course désespérée. Nous devons agir intelligemment et exercer notre avantage concurrentiel qui réside dans notre main-d'œuvre. Nous avons des travailleurs hautement qualifiés au Canada. Nous devons continuer à investir dans le recrutement et dans la formation. Nous devons également attirer plus de gens dans les métiers spécialisés au Canada. Nous pouvons répondre à la demande croissante pour les métiers spécialisés à l'échelle du pays en modifiant les programmes d'immigration et en facilitant la mobilité transfrontalière.

Un des plus grands défis que nous aurons à relever pendant la transition sera la disparition d'environ 450 000 emplois dans le secteur pétrolier et gazier d'ici à 2050. Comment allons-nous remplacer ces emplois par les emplois du futur dans les énergies nouvelles? Notre réaction à la loi américaine sur la réduction de l'inflation répondra en grande partie à cette question importante. Nous devons nous assurer de ne laisser aucun travailleur pour compte. Lorsque nous délaisserons le secteur pétrolier et gazier, nous devons remplacer les emplois de ces travailleurs par de bons emplois syndiqués dans les sources d'énergie de l'avenir, notamment l'hydrogène, la séquestration du carbone, les petits réacteurs modulaires et l'énergie nucléaire traditionnelle.

• (1110)

J'ajouterais que si nous offrons des mesures incitatives assez convaincantes pour que le secteur privé demeure concurrentiel sur ce front, les Canadiens doivent s'attendre à ce que ces généreuses subventions se soldent par la création de bons emplois assortis d'avantages sociaux, de prestations de santé et de pensions, qui permettront aux travailleurs de la classe moyenne de nourrir leur famille. Les mesures incitatives et les crédits fiscaux auxquels nous pensons pour répondre à la loi américaine sur la réduction de l'inflation se chiffreraient en dizaines de milliards de dollars. Je pense que la population canadienne s'attend — tout comme les parlementaires, je l'espère — que toutes ces mesures incitatives soient liées à la création de bons emplois pour les familles.

Au nom des trois millions de gens de métier qualifiés membres des syndicats nord-américains des métiers de la construction, de nos 14 syndicats internationaux affiliés et des 60 corps de métier que nous représentons, j'aimerais remercier le Comité de nous avoir invités à comparaître. Je répondrai avec plaisir à vos questions.

Merci, madame la présidente.

• (1115)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Strickland.

Nous passons ensuite à M. Billedeau pour cinq minutes.

M. David Billedeau (directeur principal, Ressources naturelles, environnement et durabilité, Chambre de commerce du Canada): Madame la présidente et distingués membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à participer à la discussion d'aujourd'hui au nom de la Chambre de commerce du Canada.

Même si la loi américaine sur la réduction de l'inflation de 2022 renferme des possibilités pour les entreprises canadiennes, nous ne devons pas occulter les difficultés auxquelles fait face le secteur privé au Canada. Mes remarques porteront donc aujourd'hui sur l'industrie automobile, les minéraux critiques, les technologies propres et la main-d'œuvre.

Commençons par le secteur de l'automobile. La loi met en place des crédits d'impôt progressifs sur les véhicules électriques. Pour

que le contribuable puisse avoir droit au crédit, la batterie de son véhicule électrique devra être fabriquée entièrement en Amérique du Nord à partir en 2029. Cette exigence est riche en possibilités pour le secteur des ressources naturelles et le secteur manufacturier au Canada. Toutefois, vu les longs délais que demandent la construction des infrastructures minières en amont et médianes et la modification des chaînes d'approvisionnement de l'industrie automobile, les constructeurs automobiles en Ontario auront de la difficulté à remplir les exigences d'admissibilité au crédit à court terme.

Je vais enchaîner avec les minéraux critiques. La demande mondiale pour certains minéraux devrait augmenter jusqu'à 600 % d'ici 2040, ce qui représente une rare occasion pour le Canada. De fait, la chambre de commerce estime que le Canada peut répondre à la demande nord-américaine et mondiale en minéraux servant à la construction des véhicules électriques et à la fabrication de technologies propres. Pour que la production et le traitement des minéraux au pays puissent suivre la demande croissante, il faut impérativement accélérer le développement de ressources, car il faut au Canada en moyenne 15 ans pour qu'un projet minier passe de la découverte à la première production. Ces délais auront une incidence sur les efforts de décarbonation au pays et limiteront les possibilités pour la mise en place et le développement d'installations minières et d'installations manufacturières partout au Canada.

À propos des technologies propres, la loi américaine sur la réduction de l'inflation prévoit du soutien pour les carburants de remplacement produits aux États-Unis, tels que l'hydrogène et le biogaz, et pour les technologies propres comme les techniques de captage, d'utilisation et de stockage du carbone. La loi renferme aussi des multiplicateurs de crédits pour les produits répondant aux critères relatifs au contenu fabriqué aux États-Unis et aux ressources humaines. En raison de ces mesures incitatives, les entreprises canadiennes de technologies propres pourront difficilement soutenir la concurrence sur le marché américain.

Il est vrai que l'énoncé économique de l'automne du gouvernement du Canada renferme des crédits d'impôt sur l'investissement dans les technologies propres. Toutefois, le Canada doit prendre d'autres mesures pour établir des règles du jeu équitables et garantir des débouchés pour les travailleurs canadiens.

Enfin, j'aurais quelques remarques sur la disponibilité de la main-d'œuvre.

Une étude menée par l'organisme BlueGreen Alliance indique que la loi américaine sur la réduction de l'inflation va créer plus de neuf millions d'emplois dans le secteur des technologies climatiques aux États-Unis d'ici 2032, en grande partie dans le domaine des sciences, des technologies, du génie et mathématiques. La hausse fulgurante de la demande de main-d'œuvre aux États-Unis rendra plus difficile pour le Canada d'attirer et de retenir des travailleurs qualifiés pour faire progresser son économie verte. Cette perspective est préoccupante, car la compétition pour les talents est déjà le talon d'Achille du Canada, où environ le tiers des entreprises est aux prises avec des problèmes de main-d'œuvre.

Avec ces facteurs en tête, j'aimerais vous soumettre quelques recommandations.

Premièrement, pour développer le secteur minier, des technologies propres et de la fabrication de pointe, le Canada doit pouvoir soutenir la concurrence pour les investissements de capitaux majeurs. Pour ce faire, il faut garantir des investissements de capital de risque pour les premiers stades de projets miniers; accélérer la période de mise en œuvre du Fonds stratégique pour l'innovation; affecter davantage de fonds pour les minéraux critiques; s'assurer que les mesures incitatives prévues dans la loi américaine sur la réduction de l'inflation ne constituent pas des barrières non tarifaires qui nuiraient aux entreprises canadiennes.

Deuxièmement, pour réduire les délais des projets miniers, le gouvernement du Canada doit travailler avec des intervenants de divers horizons pour raccourcir de façon responsable les délais de développement et de délivrance de permis.

Troisièmement, le Canada doit se pourvoir d'une stratégie de création d'emplois écologiques qui regrouperait tous les niveaux de gouvernement, de même que des acteurs du secteur privé et des établissements postsecondaires se trouvant partout au pays. Cette stratégie aurait pour objet de bâtir la capacité et les travailleurs qualifiés nécessaires à la progression de notre économie et à la réalisation des projets qui nous permettront d'atteindre la carboneutralité.

Pour conclure, la Chambre de commerce du Canada encourage le Comité à examiner attentivement les répercussions économiques régionales de la loi américaine sur la réduction de l'inflation et à explorer le potentiel infini du Canada pour faire avancer les transitions mondiales vers la carboneutralité.

Merci encore de votre temps et de votre attention. Je répondrai avec plaisir à vos questions.

La présidente: Merci, monsieur Billedeau.

Nous allons passer à M. Breton pour cinq minutes.

[Français]

M. Daniel Breton (président-directeur général, Mobilité électrique Canada): Merci, madame la présidente.

Je tiens à remercier les membres du Comité permanent du commerce international de prendre le temps d'écouter ce que nous avons à dire sur la loi américaine de 2022 sur la réduction de l'inflation.

Mon nom est Daniel Breton, et je suis le président-directeur général de Mobilité électrique Canada, une association qui compte plus de 150 membres.

Ces derniers sont notamment des fabricants de véhicules légers, moyens, lourds et hors route, des fournisseurs d'électricité et d'infrastructures de recharge, des compagnies minières, des entreprises technologiques, des centres de recherche, des villes, des universités, des gestionnaires de parcs de véhicules, des syndicats ou des ONG environnementales. Bref, nous sommes la voix nationale de l'électrification des transports.

• (1120)

[Traduction]

Selon une étude publiée par l'Agence internationale de l'énergie en août 2022, environ 50 % des emplois dans le secteur de l'énergie dans le monde en 2019 étaient dans l'énergie propre, ce qui inclut les moyens de transport propres. Même en Amérique du Nord, où l'industrie des combustibles fossiles est importante, les emplois propres représentaient près de 50 % des emplois il y a trois ans,

avant la grande campagne pour promouvoir l'industrie des VE au Canada menée par les gouvernements fédéral et provinciaux au Canada.

Au cours des six derniers mois, le gouvernement du Canada a garanti plus de 15 milliards de dollars d'investissements et des dizaines de milliers d'emplois dans l'écosystème canadien des véhicules électriques. Le Canada est en train de faire prendre de l'expansion à une industrie novatrice de la mobilité électrique — allant de l'exploitation minière aux chaînes de montage, en passant par l'infrastructure, l'éducation, la protection et la distribution de l'électricité —, et il reste encore beaucoup à faire, car c'est l'industrie qui connaît la croissance la plus rapide au monde.

Parlons maintenant de l'Inflation Reduction Act. Lorsque nous examinons la section 45X, le crédit pour production manufacturière de pointe, nous constatons que si un fabricant veut produire des batteries pour les véhicules électriques, il peut obtenir 45 \$ par kilowattheure pour les véhicules électriques pour chaque batterie de plus de sept kilowattheures.

Pour citer David Booth, « Si cela vous semble être peu d'argent, alors il est probablement utile de vous rappeler que 45 \$ américains par kilowattheure représentent environ le tiers du coût total de fabrication d'une automobile, la composante la plus coûteuse... d'un VE. Plus précisément, le VE moyen vendu en Amérique du Nord a environ 80 kilowattheures ». Si vous vous penchez là-dessus, cela signifie que vous pouvez obtenir un rabais supplémentaire pour la fabrication du véhicule de 3 500 à 6 000 \$: « Et n'oubliez pas que c'est de l'argent directement dans la poche du constructeur automobile... À plus grande échelle, cette usine de 30 gigawattheures pourrait rapporter à BMW quelque 1,35 milliard de dollars américains. Et il ne s'agit pas d'un paiement unique. Il s'agit d'un paiement annuel, c'est-à-dire chaque année jusqu'à la fin de 2032. »

Je tiens à rappeler à tous qu'en 2021, le président Biden et le premier ministre Trudeau « se sont mis d'accord pour bâtir ensemble les chaînes d'approvisionnement nécessaires pour faire du Canada et des États-Unis des chefs de file mondiaux de la conception et de la fabrication de batteries. Dans cette optique, ils ont convenu de consolider le Plan d'action Canada-États-Unis dans le domaine des minéraux critiques afin d'atteindre la carboneutralité par la transformation industrielle, la conception de batteries d'automobile non polluantes et le stockage de l'énergie renouvelable ».

Pour en revenir à la fabrication de batteries, nous ne parlons pas de batteries fabriquées aux États-Unis, au Canada et au Mexique, mais uniquement aux États-Unis. Pour bénéficier de l'incitatif de 45 \$ par kilowattheure, les batteries doivent être construites aux États-Unis.

Il y a quelques semaines, le gouvernement fédéral a publié sa politique relative aux investissements étrangers des entreprises d'État dans les minéraux critiques en vertu de la Loi sur Investissement Canada. La politique faisait état de ce qui suit: « Annoncée le 11 mars 2021, la Liste des minéraux critiques a été et comprend 31 minéraux considérés comme critiques pour la prospérité économique durable du Canada et de ses alliés — des minéraux qui peuvent être produits au Canada [et qui] sont essentiels à l'industrie et à la sécurité du pays. »

Le 2 novembre, le gouvernement fédéral a ordonné à trois entreprises de se dessaisir de ses intérêts miniers canadiens depuis que ces investissements pourraient constituer une « menace pour notre sécurité nationale et nos chaînes d'approvisionnement en minéraux critiques, au pays comme à l'étranger ».

Le 12 novembre, il y a quelques jours, Bloomberg New Energy Finance a publié son classement relatif à la chaîne d'approvisionnement des batteries, qui a relevé ceci :

Le Canada se hisse au deuxième rang cette année [après la Chine], ce qui reflète ses importantes ressources en matières premières et son activité minière, ainsi que son bon positionnement dans les facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance... et dans l'infrastructure, l'innovation et l'industrie. L'absence d'importantes capacités de fabrication d'éléments et de composants signifie que la plus grande partie de la valeur de ces ressources est réalisée à l'extérieur du pays, même si les annonces récentes de BASF, General Motors et Posco montrent une augmentation des investissements dans les batteries.

Compte tenu de cela, du fait que de nombreux minéraux essentiels nécessaires aux batteries des VE, aux systèmes de propulsion, aux énergies renouvelables et aux forces armées se trouvent au Canada, que pouvons-nous faire pour que les Canadiens profitent de notre position stratégique et ne finissent pas, une fois de plus, par n'être qu'un simple fournisseur de ressources naturelles à un autre pays, en l'occurrence les États-Unis? L'AMPC constitue-t-elle une violation de l'ACEUM?

• (1125)

[Français]

Le Canada possède les minéraux critiques et stratégiques, les entrepreneurs, les travailleurs qualifiés, la capacité de recherche et de développement, les universités, l'énergie propre et, maintenant, la volonté politique. Nous devons nous assurer que ces travailleurs et ces futurs travailleurs pourront effectuer cette transition en leur garantissant un avenir dans l'industrie de la fabrication de véhicules électriques et de leurs composants. Il faut donc s'assurer que la loi américaine de 2022 sur la réduction de l'inflation n'entre pas en contradiction avec ce qu'on veut faire.

En conclusion, la compétition ne devrait pas venir des États-Unis. Nous voulons être des partenaires des Américains, mais cette loi de 2022 pose un problème pour la fabrication de véhicules électriques et de composants de véhicules électriques, en particulier les batteries.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Breton.

Le prochain intervenant est M. Adams, s'il vous plaît, pour cinq minutes.

M. David Adams (président-directeur général, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada): Merci, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité, de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui au nom des 15 membres de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

Nos membres fabricants Honda et Toyota représentent 55 % de la production canadienne de véhicules légers jusqu'en septembre 2022, tandis que tous les membres, en tant que distributeurs canadiens exclusifs de certains des plus grands constructeurs d'automobiles mondiaux, étaient responsables de 62 % des ventes canadiennes en 2021.

Je suis reconnaissant d'avoir l'occasion d'ajouter mes remarques aux déclarations des témoins qui ont déjà comparu devant le Comi-

té concernant les répercussions que l'Inflation Reduction Act des États-Unis pourrait avoir sur l'industrie automobile au Canada.

Le secteur canadien de la construction automobile est à la croisée des chemins. Nous pouvons rivaliser et gagner contre les meilleurs au monde, mais comme d'autres l'ont remarqué, les États-Unis ont introduit des subventions vraiment massives dans l'Inflation Reduction Act qui détourneront les investissements dans la technologie propre du Canada.

Le crédit pour la fabrication de technologies propres, connu sous le nom de « 45X » en vertu de l'IRA, pourrait s'élever à un montant allant de 3 600 à 6 300 \$ par batterie de véhicule, comme vous l'avez déjà entendu, une subvention spectaculairement importante qui est directement versée au fabricant de batteries. Le gouvernement du Canada doit de toute urgence égaler ou dépasser cette subvention afin d'éviter que tous les investissements dans la production de batteries soient détournés ou délocalisés vers les États-Unis.

Le deuxième défi critique est le crédit pour les projets de technologies énergétiques avancées, connu sous le nom de « 48C », qui offre un crédit d'impôt pouvant atteindre 30 % sur les investissements dans les installations de production d'un vaste éventail de technologies d'énergie propre, y compris les installations qui produisent des composants de véhicules électriques. Cela dépasse largement les crédits d'investissement offerts par le Canada. Encore une fois, il est essentiel que le gouvernement examine si nous pouvons égaler ou dépasser ces crédits.

En ce qui concerne les incitatifs, nous sommes ravis que l'IRA offre la certitude que les véhicules électriques canadiens seront admissibles à l'incitatif américain de 7 500 \$ pour les VE, à condition que les dispositions nord-américaines relatives aux minéraux essentiels soient respectées et que les composants de batterie soient fabriqués et assemblés en Amérique du Nord. Cependant, les restrictions nord-américaines signifient, du moins à court terme, que beaucoup moins de modèles — seulement 25 des 70 modèles de VE — seront admissibles aux incitatifs pour VE aux États-Unis, en raison du fait que l'extraction des minéraux essentiels et la production de batteries en Amérique du Nord en sont à leurs premières étapes de conception.

Les incitatifs à l'achat, que ce soit au Canada ou aux États-Unis, demeurent des moteurs importants de l'adoption des VE et, à ce titre, ces restrictions compliquées sur les incitatifs à l'achat de VE sont susceptibles de ralentir l'adoption des VE aux États-Unis, ce qui risque de ralentir la vente de VE construits au Canada et destinés aux États-Unis, étant donné que 85 % de notre production de véhicules aboutit aux États-Unis.

Nous recommandons que le Canada double l'incitatif fédéral à l'achat de VE afin d'égaliser ce qui est offert aux États-Unis, mais sans imposer les restrictions que l'IRA a incluses. Tout simplement, les obligations de vente de VE au Canada sont si ambitieuses que notre seul espoir de les atteindre est d'offrir de généreux incitatifs pour encourager l'adoption par les consommateurs.

Si l'on regarde la vue d'ensemble, les États-Unis mènent une politique industrielle agressive pour maximiser l'emploi et les investissements dans le secteur automobile et sont prêts à dépenser des sommes importantes pour y parvenir: 20 milliards de dollars de prêts pour construire des installations de fabrication de véhicules propres; 30 milliards de dollars de crédits d'impôt pour la production pour, entre autres, accélérer la transformation des minéraux critiques et des batteries; et 2 milliards de dollars de subventions pour rééquiper les installations automobiles existantes afin de fabriquer des véhicules propres.

On nous a encouragés de voir dans l'énoncé économique de l'automne que notre gouvernement promet une réponse robuste à ce défi. Nous exhortons le gouvernement à aller bien au-delà du Fonds de croissance du Canada et des investissements à venir dans la compétitivité de la fabrication de pointe du Canada.

Le Canada ne peut pas laisser passer ce réinvestissement générationnel dans l'industrie automobile. Nous avons besoin d'une action urgente de la part du gouvernement afin d'établir des règles du jeu équitables et de protéger les travailleurs canadiens. Dans notre mémoire prébudgétaire, nous présenterons des recommandations détaillées sur la façon dont le gouvernement peut travailler pour atténuer la fuite des investissements vers les États-Unis qui découlent des dispositions de l'IRA.

Madame la présidente et mesdames et messieurs les députés, merci du temps que vous m'avez accordé. J'ai hâte de répondre à toutes vos questions.

• (1130)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Adams.

Nous allons maintenant entendre M. Carrie pour six minutes, s'il vous plaît.

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

Je vais m'adresser directement à M. Adams, car il a mentionné l'urgence.

Monsieur Adams, nous avons reçu certains de vos collègues ici le 1^{er} novembre — M. Volpe, M. Poirier et M. Kingston, que vous connaissez très bien —, et le consensus était que nous avions besoin d'une réponse urgente. Ce qui me préoccupe, c'est que nous avons eu l'énoncé économique de l'automne, et je ne vois pas l'urgence dans la réponse du gouvernement.

Vos collègues et vous avez rendu publique une fiche de rendement de l'industrie automobile dans le budget fédéral il y a six mois. Le gouvernement a disposé de six mois pour travailler sur ce dossier. Dans cette fiche de rendement, vous parliez d'engagements à faire une différence. Je me demande seulement si vous pouvez faire le point sur l'énoncé économique de l'automne pour le Comité.

Le Canada semble toujours accuser du retard dans ses réponses aux États-Unis. Pourriez-vous nous dire comment nous nous en sommes tirés avec l'énoncé économique de l'automne en ce qui concerne des éléments comme l'harmonisation de la réglementation avec celle des États-Unis, l'engagement de bâtir une infrastructure d'alimentation en hydrogène pour les véhicules à pile à combustible, l'élimination de la taxe de luxe et l'engagement à construire une infrastructure de recharge dans les centres urbains et les quatre millions de bornes de recharge publiques?

Comment l'énoncé a-t-il réussi à régler les problèmes que vous avez soulevés dans votre fiche de rendement?

M. David Adams: Merci beaucoup de la question, monsieur Carrie.

En réponse à cette question, j'aimerais tout d'abord revenir sur votre observation concernant le fait que nous essayons de rattraper notre retard sur les États-Unis. Nous sommes en retard sur les États-Unis. Je pense qu'un domaine d'intérêt essentiel est que, en tant que nation, nous devons faire un bien meilleur travail pour continuer à tisser des liens et à établir un dialogue avec les États-Unis, afin que nous puissions avoir cette approche véritablement nord-américaine à l'égard du développement des technologies propres.

Je pense que ce que nous avons vu, c'est que, trop souvent, nous avons été pris dans le feu croisé de certaines de ces mesures des États-Unis qui sont, à vrai dire, ouvertement protectionnistes, pour soutenir leurs propres industries et les industries des technologies propres.

En ce qui concerne la fiche de rendement que nous avons publiée, il y a certainement beaucoup de chemin à parcourir. En ce qui concerne l'expansion de notre écosystème de véhicules électriques au Canada, tout doit être fait hier, et cela va de l'infrastructure de recharge aux observations de M. Billedeau sur l'accélération de notre processus d'évaluation environnementale et des processus pour mettre l'exploitation minière sur les rails. Il y a une foule de mesures qui doivent être prises le plus rapidement possible. Je dirais, de façon générale, dans l'ensemble, qu'il faut en faire plus en ce qui concerne la fiche de rendement.

En ce qui concerne l'énoncé économique de l'automne, je dirais que nous avons été reconnaissants du fonds de croissance propre et de l'occasion — qui, à tout le moins, a été énoncée à plusieurs reprises dans l'énoncé économique de l'automne — de mettre en place des initiatives pour faire tout ce que le Canada peut faire pour être compétitif afin de s'assurer que la fuite des technologies propres ne se fasse pas vers les États-Unis.

M. Colin Carrie: Je suis extrêmement préoccupé. M. Poirier a mentionné qu'il y a une fuite de capitaux vers les États-Unis. On nous a dit que la solution s'en vient et que nous devons élaborer une réponse canadienne, mais nous semblons toujours être en retard. Au lieu d'être proactifs, nous sommes réactifs.

Je me demandais si vous pouviez commenter un point qui revient sans cesse. Au final, ce seront les consommateurs qui devront acheter ces voitures électriques. Dans le communiqué de presse que vous avez publié en mars 2022, M. Reuss, qui est avec les concessionnaires, a déclaré: « Pour ce faire, les consommateurs devront avoir la certitude que les produits et l'infrastructure de soutien, y compris la possibilité de recharger les batteries à la maison et au travail, répondent à leurs besoins de tous les jours. »

Dans l'énoncé économique de l'automne, pouvez-vous nous dire ce que nous pourrions voir pour répondre à ces besoins de recharge et améliorer le réseau? Je crois que nous avons besoin de quatre millions de ces bornes de recharge. Où en est la réponse du gouvernement dans l'énoncé économique de l'automne en ce qui concerne la recharge?

• (1135)

M. David Adams: Je ne peux pas nommer d'élément particulier dans l'énoncé économique de l'automne — bien que je ne l'aie pas examiné de très près en ce qui concerne l'infrastructure de recharge —, mais je ne crois pas qu'il y ait eu quoi que ce soit à cet égard.

Toutefois, je reviendrai sur l'engagement pris par le gouvernement dans le budget d'allouer 400 millions de dollars à Ressources naturelles Canada et 500 millions de dollars supplémentaires à la Banque de l'infrastructure du Canada pour mettre en place 50 000 bornes de recharge. Ce qui nous préoccupe, c'est que, même avec les montants initiaux qui ont été octroyés à Ressources naturelles Canada pour installer environ 35 000 pièces d'infrastructure de recharge, nous croyons savoir qu'à ce jour, seulement 2 500 à 3 000 de ces bornes de recharge ont été mises en service et sont opérationnelles et fonctionnelles. Il ne s'agit pas seulement de la rapidité avec laquelle l'argent est distribué, mais aussi de la rapidité avec laquelle l'infrastructure de recharge est mise en place.

Nous pouvons débattre du nombre, mais je pense que nous pouvons certainement dire que 50 000 pièces d'infrastructure de recharge de part et d'autre du pays ne suffisent pas, et que le nombre devra augmenter de façon exponentielle si nous voulons nous diriger vers une situation où, en 2035, 100 % de tous les nouveaux véhicules seront des véhicules à zéro émission. La situation est d'autant plus critique que nous passerons à 60 % en 2030.

Il y a encore beaucoup de travail à faire pour bâtir cette infrastructure.

M. Colin Carrie: Merci beaucoup.

La présidente: Je suis désolée, monsieur Carrie. Il vous reste 15 secondes.

Monsieur Arya, vous avez six minutes.

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

Monsieur Sean Strickland, bienvenue au Comité.

Ce jeudi, je visiterai l'une de vos installations pour annoncer le programme de service d'apprentissage. Étant donné que l'annonce n'a pas été faite, je ne ferai pas de commentaire à ce sujet pour le moment.

Monsieur Breton, je vous souhaite un bon retour. Je suis ravi de vous revoir. À la dernière journée de défense des intérêts, je ne vous ai pas rencontré, mais j'ai rencontré deux de vos membres.

Monsieur David Billedeau, je vais maintenant m'adresser à vous pour revenir sur les propos que vous avez tenus à propos des projets miniers et du temps nécessaire entre la conceptualisation et la production réelle d'un projet minier, qui prend de 7 à plus de 10 ans environ. J'aimerais vous interroger sur la table régionale de l'Ontario qui a été annoncée récemment. Elle fait partie des neuf tables régionales annoncées par le gouvernement fédéral, conjointement avec les provinces, pour travailler sur les ressources, les délais et les approches réglementaires en vue d'exploiter les minéraux critiques, l'hydrogène propre, l'énergie nucléaire et la foresterie durable.

Cependant, avant cela, nous sommes ravis de parler de l'Inflation Reduction Act. À mon avis, outre cette loi, nous devrions également examiner la situation de la CHIPS Act de 2022. Elle s'intitule

la CHIPS and Science Act de 2022, qui a été adoptée par les États-Unis. C'est une loi de 280 milliards de dollars.

On a toujours mis l'accent sur la production de puces, mais des 280 milliards de dollars, alors que 52 milliards sont destinés à la production de puces, 200 millions de dollars sont destinés aux centres technologiques régionaux pour qu'ils se concentrent non seulement sur les puces, mais aussi sur les technologies énergétiques, les biotechnologies, etc. À mon avis, cette loi est essentiellement un nouvel énoncé de politique industrielle des États-Unis, ce qui aura une incidence sur nous si nous ne nous concentrons pas là-dessus également. Je pense que nous devons examiner à la fois l'Inflation Reduction Act et la CHIPS and Science Act de 2022.

Le Canada est prospère grâce à son commerce. Le commerce représente 65 % de notre PIB. Comme nous le savons tous, les États-Unis sont notre principal partenaire commercial. Notre prospérité, notre niveau de vie, tout dépend du commerce avec les États-Unis. Il est donc très important que nous examinions ce qui se passe aux États-Unis et prenions des mesures.

Monsieur Strickland, vous avez mentionné deux éléments qui sont très importants. Vous avez dit que nous ne pouvons pas répondre ligne par ligne, ce qui est très vrai. Nous ne pouvons pas verser la somme équivalente aux fonds investis par les États-Unis, mais comme vous l'avez mentionné, nous devons répondre judicieusement. C'est ce que le Canada a fait. Au cours des sept dernières années, en tant que député et membre de ce comité du commerce, j'ai vu que les partis politiques, que ce soit les libéraux, les conservateurs, le NPD ou le Bloc québécois, travaillent tous ensemble lorsqu'il s'agit de questions cruciales sur lesquelles nous devons traiter avec les États-Unis, comme le commerce avec les États-Unis, ce que nous avons vu dans le cadre des dernières négociations de l'ALENA.

Il y a deux jours à peine, on a appris que l'armée américaine envisageait de financer des sociétés minières canadiennes. C'était une surprise. Pourquoi le Pentagone investit-il dans des sociétés minières canadiennes? De nombreux Canadiens ne savent pas que les entreprises canadiennes sont depuis longtemps considérées comme des entreprises nationales américaines pour les différents achats effectués par le Pentagone américain. En fait, l'accord sur le partage de la production de défense que le Canada a conclu avec les États-Unis remonte à 1956. Dans le cadre de cet accord, nous constatons aujourd'hui que les États-Unis réagissent aux investissements possibles dans les minéraux essentiels au Canada, ce qui est une bonne chose.

Avant de m'adresser au représentant de la Chambre de commerce — M. Simard, je suis heureux que vous soyez là —, j'ai quelques questions qui ne sont pas directement liées à ce point, mais c'est la première fois que j'ai l'occasion de m'entretenir avec vous.

Comme nous le savons, l'industrie de l'aluminium est essentielle. C'est l'un des minéraux essentiels. Toutefois, j'ai constaté qu'au cours des 15 à 20 dernières années, la capacité de production n'a pas augmenté au Canada. Nous avons vu des annonces de nouvelles dans d'autres parties du monde, y compris au Moyen-Orient. Cependant, à l'exception d'une petite fonderie, rien de nouveau n'est arrivé. En fait, la production d'aluminium au Canada en 2011 était légèrement inférieure à trois millions de tonnes. Maintenant, en 2020, les chiffres sont plus élevés, avec un peu plus de trois millions de tonnes. Essentiellement, notre capacité de produire de l'aluminium stagne. C'est peut-être attribuable au fait que sur les 10 alumineries que nous avons, neuf appartiennent à Rio Tinto et Alcoa.

• (1140)

La propriété étrangère des entreprises canadiennes d'aluminium considère-t-elle le Canada comme une simple succursale qui sert uniquement les intérêts des États-Unis, car 90 % de notre production est exportée vers ce pays, alors que nous avons signé un accord de libre-échange avec l'Union européenne et que nous avons conclu le PTPGP avec les pays de la région du Pacifique?

Pourquoi ne voit-on pas la production d'aluminium, la capacité installée pour la production d'aluminium, augmenter afin que nous puissions utiliser l'énergie canadienne bon marché et propre qui est disponible pour produire de l'aluminium et l'exporter vers l'Europe et les pays de l'Asie-Pacifique?

La présidente: Monsieur Arya, il vous reste 23 secondes, alors je ne sais pas trop comment l'un ou l'autre de ces témoins pourra [difficultés techniques].

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Madame la présidente, il n'y a pas d'interprétation.

[Traduction]

M. Jean Simard: La Chine s'est emparée de l'aluminium de la planète au cours des 15 dernières années. Elle est passée de 10 % à 56 % de la production totale mondiale. Elle a pris le contrôle des marchés avec du métal subventionné.

À l'heure actuelle, 76 % de la capacité de production d'aluminium dans le monde est parrainée par l'État. Au Canada, nous avons trois producteurs de classe mondiale qui sont des entreprises publiques, et non pas des entreprises appartenant à l'État subventionnées comme c'est le cas en Chine. Au cours de ces 15 années, les États-Unis ont perdu la majeure partie de leur capacité de production, à l'instar de l'Europe.

Au Canada, nous avons investi 15 milliards de dollars au cours de ces mêmes années pour moderniser nos usines. Telle est la situation.

La présidente: Merci beaucoup de cette excellente question. Vous avez donné très brièvement la réponse que nous pensions que vous alliez nous donner, en quelques secondes.

Nous allons maintenant entendre M. Savard-Tremblay pour six minutes, je vous prie.

[Français]

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

Je remercie tous les invités de leur présence. Je vais leur poser des questions, parce qu'après tout, c'est eux, les invités. Nous

sommes ici pour entendre ce qu'ils ont à dire, et non pas pour nous entendre parler.

Monsieur Breton, dans l'énoncé économique présenté il y a deux semaines, on laissait entendre qu'il y aurait des compensations liées à cette loi américaine de 2022 sur la réduction de l'inflation. Pensez-vous que ces compensations seront suffisantes, ou faudrait-il insister auprès des Américains pour qu'ils modifient cette loi?

• (1145)

M. Daniel Breton: Si, comme le président Biden et le premier ministre l'ont dit en 2021, le Canada et les États-Unis veulent vraiment être des partenaires pour ce qui est du développement des minéraux critiques et de l'industrie des batteries, on ne peut pas dire qu'on ne peut fabriquer des batteries de véhicules électriques qu'aux États-Unis pour avoir droit aux compensations ou aux rabais.

C'est un vrai problème. C'est comme si les Américains disaient vouloir nos minéraux critiques parce qu'ils n'en ont pas, mais que les produits à valeur ajoutée seront fabriqués chez eux. Cela reproduirait la façon de faire ou le modèle d'affaires des dernières décennies, voire des derniers siècles. Selon ce modèle, les matières premières comme le bois, l'aluminium et le pétrole venaient du Canada et du Québec, mais les produits à valeur ajoutée étaient fabriqués ailleurs. Rappelons qu'il y a quelques mois à peine, 99 % du lithium extrait du Canada allait directement en Chine.

J'ai accueilli très favorablement l'annonce du gouvernement canadien visant à limiter l'accès à nos minéraux critiques pour des raisons de sécurité nationale. Je parlais de véhicules électriques, mais il y a aussi le secteur militaire et celui des énergies renouvelables. Si nous voulons développer une industrie, nous ne pouvons pas simplement creuser des trous et envoyer les produits extraits dans d'autres pays.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Effectivement. Cela nécessite de réfléchir de façon stratégique à la manière de gérer nos ressources. Il y a beaucoup d'autres secteurs qui ont une importance vitale.

Faisons un parallèle avec l'ancien projet de loi intitulé Build Back Better Act, qui contenait une disposition manifestation litigieuse qui avait été beaucoup plus médiatisée que l'actuelle loi américaine de 2022 sur la réduction de l'inflation. Cette disposition, qui aurait obligé les compagnies à délocaliser leurs opérations pour bénéficier d'un rabais, a été remplacée par une clause nord-américaine. Le temps nous dira si cela va passer le test des tribunaux du libre-échange, ce dont je ne suis pas convaincu.

Dans le cas de la loi américaine de 2022 sur la réduction de l'inflation, sur quoi pourrions-nous insister? Quelle devrait être notre position? Si nous avons à demander aux Américains de déplacer une virgule dans le libellé de cette loi, qu'est-ce que cela pourrait être?

M. Daniel Breton: Plutôt que d'exiger que les batteries soient fabriquées aux États-Unis, on devrait inclure toutes les batteries fabriquées en Amérique du Nord dans le cadre de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, l'ACEUM. En effet, pour le moment, le fait de limiter la fabrication des batteries aux États-Unis pose un réel problème.

Je rappelle que M. Adams représente des fabricants de voitures. Pour notre part, nous représentons des fabricants de voitures, oui, mais aussi de camions, de véhicules hors route ou même d'autobus. Bref, si tous ces gens veulent avoir accès à la subvention pour la fabrication de batteries pour leurs véhicules électriques légers ou lourds, ils se retrouvent dans une situation où le Canada n'est pas compétitif. C'est un réel problème.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Parlez-moi des conséquences sur le plan des infrastructures.

M. Daniel Breton: Pour ce qui est des infrastructures, je suis complètement en désaccord sur ce qui a été dit précédemment sur les infrastructures de recharge d'un bout à l'autre du Canada.

Au Québec, on retrouve présentement 45 % des véhicules à brancher du Canada, c'est-à-dire des véhicules hybrides, rechargeables ou 100 % électriques. Il s'y trouve de 8 000 à 9 000 bornes de recharge publiques, comme le sont toutes les bornes de recharge. En effet, je rappelle que de 80 % à 90 % des recharges sont faites à la maison et ne font donc pas appel à des bornes de recharge publiques. Par conséquent, le besoin évoqué par les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada et l'Association canadienne des constructeurs de véhicules d'avoir quatre millions de bornes de recharge publiques ne tient pas du tout la route.

En juin 2022, il y avait à peu près 150 000 véhicules électriques au Québec, et le gouvernement souhaite qu'il y en ait 1,6 million en 2030. Si on multiplie cela par 10, grosso modo, on parle de 80 000 bornes pour le Québec. Si on fait le calcul pour le marché canadien au complet, on parle de 200 000 à 250 000 bornes de recharge, je le répète, publiques, un chiffre qui correspond à ce qui a été publié par Ressources naturelles Canada il y a quelques semaines à peine. Selon le ministère, cela prendra à peu près 50 000 bornes de recharge publiques au Canada en 2025 et environ 200 000 en 2030. Ces chiffres reposent sur des faits. Le Québec et la Colombie-Britannique sont les deux provinces au Canada où les infrastructures de recharge sont les plus robustes et où on n'a pas de difficulté à se promener en véhicule électrique partout sur le territoire.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Concrètement, comment la proposition qui est étudiée présentement par le Congrès américain pourrait-elle avoir une incidence à ce sujet?

M. Daniel Breton: Étonnamment, concernant ce qui est proposé pour le déploiement d'infrastructures, le Canada demeure en avance sur les États-Unis. Ce qui m'inquiète beaucoup plus, c'est ce qu'on propose pour la fabrication de batteries pour véhicules électriques, car cela pourrait forcer des constructeurs à s'installer aux États-Unis pour avoir accès au marché américain, qu'il s'agisse des fabricants de véhicules légers ou des constructeurs de véhicules lourds, comme Lion Électrique, par exemple.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Il ne me reste qu'à vous remercier.

M. Daniel Breton: Merci.

[Traduction]

La présidente: Nous allons maintenant entendre M. Bachrach pour six minutes, s'il vous plaît.

• (1150)

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci à tous nos témoins de leurs déclarations. C'est une discussion fascinante. Je vais peut-être commencer avec M. Breton pour mes questions.

Je pense que vous avez mentionné l'investissement de 15 milliards de dollars en lien avec les batteries au Canada au cours des dernières années, ce qui est certainement une nouvelle positive.

M. Daniel Breton: Ce n'est pas pour les batteries; c'est toute la chaîne d'approvisionnement.

M. Taylor Bachrach: Pourtant, à ma connaissance, le Canada n'a pas de stratégie concertée concernant la chaîne d'approvisionnement des véhicules à zéro émission et des batteries. Faut-il une stratégie du gouvernement du Canada pour diriger cet important travail?

M. Daniel Breton: Je pense qu'il faut une stratégie de mobilité entièrement électrique avec tous les ministères. Il y a 10 ans, lorsque j'étais au gouvernement du Québec, nous avions une stratégie globale de mobilité électrique par batterie allant de l'infrastructure à la recherche et au développement, en passant par la fabrication de véhicules, l'éducation et la formation, car c'est très important. Nous voulons avoir des travailleurs qui savent quoi faire avec les voitures électriques.

Oui, c'est nécessaire. C'est une initiative dont nous parlons depuis un certain nombre d'années. Nous avons du retard à rattraper, et pas seulement par rapport aux États-Unis. Je vais simplement vous fournir une donnée ici, lorsque nous parlons de fabrication de batteries ou de véhicules électriques, tirée de Bloomberg New Energy Finance: « La Chine abrite actuellement 75 % de la capacité de fabrication d'éléments de batterie et 90 % de la production d'anodes et d'électrolytes. » Nous avons des années de rattrapage à faire avec la Chine. Elle est très en avance sur nous.

Je constate que l'Inflation Reduction Act fait une différence, mais le Canada doit rattraper le retard qu'il a sur les États-Unis et la Chine, plus particulièrement.

M. Taylor Bachrach: Dans le même ordre d'idées, nous avons entendu les observations de M. Adams à ce sujet, et il estime que le Canada devrait emboîter le pas en ce qui concerne les incitatifs, mais pas les restrictions relatives au contenu national. Êtes-vous du même avis?

M. Daniel Breton: Absolument pas. Lorsque nous parlons de restrictions, nous parlons de l'obligation de vente de VZE, véhicules à zéro émission, par exemple. Nous réclamons une obligation de vente de VZE. Le gouvernement du Canada a annoncé qu'il veut adopter une obligation en matière de VZE d'ici le début de 2023, ou dans ces eaux-là, parce que nous avons besoin d'un approvisionnement en VE.

Je peux vous donner un exemple. En 2011, nous avons donné de l'argent à Toyota pour construire des véhicules électriques en Ontario, le Toyota RAV4: 70 millions de dollars du gouvernement fédéral et 70 millions du gouvernement de l'Ontario. Comme il n'y avait aucune réglementation, aucune obligation de vendre les VE au Canada, et qu'il y avait une réglementation aux États-Unis pour les vendre, 100 % de ces VE ont été envoyés aux États-Unis parce qu'il y avait une réglementation là-bas.

M. Taylor Bachrach: J'aimerais poser quelques questions à M. Strickland.

L'inclusion d'exigences relatives à de bons salaires conventionnels et aux apprentissages est quelque chose qui, à mon avis, distingue vraiment l'Inflation Reduction Act du travail déjà accompli par le Canada.

Combien faudrait-il? Que faudrait-il pour que le Canada imite ces aspects de l'Inflation Reduction Act?

M. Sean Strickland: Je pense que ce serait assez facile. Par l'entremise d'une réglementation et du processus de demande de crédit d'impôt, cette demande comprend un engagement du promoteur à créer des emplois syndiqués bien rémunérés et à s'engager à l'égard de l'apprentissage. Je pense que c'est assez simple. Je ne pense pas qu'il faudrait faire beaucoup de choses.

Je dirai également qu'en ce qui concerne la création de bons emplois syndiqués et l'adoption de stratégies de salaire en vigueur, c'est une bonne chose pour tous les travailleurs. C'est bon pour les travailleurs syndiqués, mais c'est bon pour tous les travailleurs. Je pense qu'il est important de considérer que ces crédits d'impôt, ces subventions, en échange de la création de bons emplois syndiqués, profitent à tous les travailleurs. Nous allons faire autant de travail que possible, et c'est toute l'industrie qui en bénéficiera.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Strickland, j'ai lu quelque part que l'IRA montre vraiment que l'approche des États-Unis en matière de décarbonisation est une stratégie industrielle. Je me demande si, selon vous, on peut dire la même chose de l'approche du Canada en matière de réduction des émissions.

M. Sean Strickland: Je pense que, jusqu'à l'arrivée de l'Inflation Reduction Act, le Canada faisait un très bon travail. Le Canada continue de faire un très bon travail, si j'en crois mes conversations quotidiennes avec les promoteurs de projets d'infrastructure de grande envergure. Vous savez qu'il y a des projets d'hydrogène à Terre-Neuve qui approche d'une décision finale en matière d'investissement et des projets d'hydrogène en Alberta. Nous avons des projets de gaz naturel liquéfié, GNL, dans tout le Canada. Il y a beaucoup d'intérêt. Il y a une production de VE à Windsor, en Ontario, et d'autres usines de batteries de VE devraient voir le jour en Ontario.

Je pense que nous avons fait un très bon travail, mais nous devons faire le point sur notre approche à l'égard de tous les incitatifs à la lumière de l'Inflation Reduction Act. Je pense qu'il serait judicieux, de la part du gouvernement et des parlementaires, d'y jeter un coup d'œil et, comme je l'ai dit, d'être très stratégiques en répondant et en réagissant de manière logique, et de renforcer l'avantage concurrentiel que nous avons déjà dans certains de ces secteurs.

• (1155)

M. Taylor Bachrach: Merci.

La présidente: Le prochain intervenant est M. Baldinelli pour cinq minutes.

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

Merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Comme mon collègue qui a lancé le bal plus tôt, je vais discuter, probablement avec M. Adams et M. Billedeau, des questions relatives à la réponse du Canada.

Une témoin précédente qui a comparu à notre dernière audience, Mme Cobden de l'Association canadienne des producteurs d'acier, a essentiellement dit que l'IRA adopte une approche habilitante. Au

cours de sa période de questions et réponses, elle a juxtaposé cette approche à celle du Canada, qui s'apparente davantage à l'approche de la carotte et du bâton. Vous voyez 390 milliards de dollars qui ont été offerts sur un investissement de 10 ans. Cela ne fait qu'attirer les investissements aux États-Unis.

Nous avons des installations de construction automobile à proximité. Égoïstement, nous aimerions que ces installations continuent d'exister et de prendre de l'expansion pour répondre à ces demandes. Lorsque vous voyez certains de ces crédits pour la production, ces exigences relatives au contenu, pour répondre à l'argument de M. Billedeau, avons-nous même la capacité de répondre à certaines de ces demandes?

Lorsque je regarde l'un de ces crédits aux États-Unis, il doit comporter une limite de production précise pour les minéraux critiques. Il est question de passer de 40 % en 2023 à 50 % en 2024, à 60 % en 2025, à 70 % en 2026 et à 80 % en 2027.

Comment le Canada peut-il même répondre à cette demande? Nous ne pouvons pas construire une mine en 10 ans. Comment allons-nous pouvoir rivaliser pour attirer ces minéraux essentiels afin d'obtenir ces installations de production? La situation est suffisamment difficile pour que les Américains offrent maintenant des crédits de production et des effets multiplicateurs. Comment le Canada peut-il être compétitif?

Monsieur Adams, vous avez mentionné que vous allez formuler des recommandations au Comité des finances. Avez-vous des suggestions que vous pourriez nous faire maintenant ou à tout le moins nous transmettre lorsque vous déposerez ces recommandations au Comité des finances?

M. David Adams: Oui, nous vous communiquerons ces recommandations lorsque nous les présenterons au Comité des finances.

Vous soulevez un point essentiel: ce qui se passe réellement aux États-Unis — et je pense que d'autres membres du groupe seront d'accord avec moi —, c'est que, et vous avez tout à fait raison, une stratégie industrielle est appliquée pour lutter contre les changements climatiques et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Nous devons adopter la même approche ici, notre approche exhaustive. L'une des choses sur lesquelles nous devons miser, ce sont les investissements privés dans cet effort également. Le gouvernement ne sera pas en mesure de faire tout cela seul, alors nous devons trouver des façons créatives de tirer parti des investissements privés pour contribuer à réaliser cet objectif.

Je vais peut-être céder la parole à M. Billedeau pour entendre ses observations également.

M. David Billedeau: Oui, si vous me le permettez.

La Chambre de commerce du Canada a récemment publié un rapport sur l'engagement du Canada à atteindre la carboneutralité et sur la façon d'atteindre notre cible de 2050 de manière ordonnée. Je me ferai un plaisir de transmettre ce rapport au Comité après notre discussion d'aujourd'hui.

Par ailleurs, nous avons un rapport à venir qui porte sur les minéraux essentiels. Il vise à aborder chaque section de notre chaîne d'approvisionnement, de l'exploration et à l'extraction en amont, en passant par la fabrication et au recyclage en aval. Nous allons formuler un certain nombre de recommandations dans chacun de ces domaines. Elles seront publiées au début du mois de décembre. Encore une fois, je me ferai un plaisir de faire part de ces conclusions au Comité.

Toutefois, qu'il s'agisse de la carboneutralité, des minéraux essentiels, des sciences de la vie ou de l'économie numérique, lorsque la Chambre examine ces secteurs de croissance potentiels, deux thèmes reviennent toujours qui nuisent aux ambitions de croissance au Canada: l'accès au capital et l'accès à la main-d'œuvre.

Le gouvernement fait déjà de grands progrès pour accéder à du capital par l'entremise d'investissements effectués par la Banque de l'infrastructure du Canada, du Fonds stratégique pour l'innovation et, plus récemment, du Fonds pour les combustibles fossiles propres. Toutefois, au final, si on s'en tient à la carboneutralité, la décarbonisation du Canada coûtera 2 billions de dollars. Nous devons vraiment commencer à prendre au sérieux les coûts réels non seulement de l'extraction et du traitement des minéraux essentiels, mais aussi de la décarbonisation de notre économie.

Il en va de même pour la main-d'œuvre. Nous sommes déjà confrontés à des pénuries de main-d'œuvre, ce qui rend vraiment difficile d'attirer des investissements au Canada. Nous devons donc commencer à élaborer cette stratégie pour les emplois verts que j'ai mentionnée dans ma déclaration liminaire.

• (1200)

M. Tony Baldinelli: Pour poursuivre dans cet ordre d'idées...

La présidente: Il vous reste 12 secondes.

M. Tony Baldinelli: Vous parlez de la façon dont nous pouvons obtenir cette approche habilitante. Cela s'étendrait également, je suppose, à notre approche réglementaire ici au Canada afin que nous soyons mieux en mesure de favoriser ces investissements et cette création d'emplois plutôt que d'y faire obstacle et de les envoyer aux États-Unis.

M. David Billedeau: Je suis entièrement d'accord. Il est très difficile d'attirer les investissements, plus particulièrement dans le secteur des minéraux critiques, lorsque nos délais vont jusqu'à 15 ans pour lancer la production. Nous devons raccourcir ce délai pour attirer des capitaux d'investissement importants.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur.

C'est maintenant au tour de M. Virani pour cinq minutes.

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

Je veux commencer avec M. Breton.

Vous avez fait des observations en réponse à ce qui a été discuté au sujet de l'infrastructure des bornes de recharge des véhicules électriques. Je pense que vous avez soulevé un point important concernant le fait que [difficultés techniques] ces véhicules se rechargeront à la maison, ce qui réduit le nombre d'infrastructures publiques de recharge de véhicules dont nous disposons. Vous opinez du bonnet, donc je suppose que j'ai bien compris ce que vous voulez dire.

Vous avez signalé que la Colombie-Britannique et le Québec ont déjà connu un énorme succès dans la mise en place d'une infrastructure de recharge des véhicules. Pouvez-vous faire le lien avec l'idée des crédits d'impôt provinciaux qui sont disponibles dans la province de Québec et, si vous le savez, avec ce qui est disponible en Colombie-Britannique? Y a-t-il un lien entre les deux?

M. Daniel Breton: Vous voulez dire les remises à l'achat de VE?

M. Arif Virani: Oui.

M. Daniel Breton: Oui, il y a un lien, c'est-à-dire que cela montre que ces deux provinces sont sérieuses et veulent s'assurer

que de plus en plus de personnes adoptent des véhicules électriques, par rapport à d'autres provinces où il n'y a pas d'incitatif à en acheter ou de volonté à mettre sur pied une infrastructure sérieuse de VE.

Toutefois, en ce qui concerne votre argument, il faut garder à l'esprit que de plus en plus d'entreprises du secteur privé investissent dans l'infrastructure des VE. Je vais vous donner un exemple. L'un de nos nouveaux membres, Parkland, possède un pourcentage important de stations-service au Canada, alors il a décidé d'investir dans l'infrastructure des VE dans tout le pays. Je suis sûr que vous connaissez Circle K. C'est l'une des plus grandes entreprises du monde qui viennent du Canada — Circle K, Couche-Tard —, et c'est maintenant l'un des plus grands fournisseurs d'infrastructures en Europe.

Donc, quand des entreprises privées travaillent avec les provinces et le gouvernement fédéral pour élaborer des programmes d'infrastructure sains, je pense que nous sommes sur la bonne voie. Nous devons en faire plus, évidemment, mais je pense que nous sommes en bien meilleure posture que certains autres pays. Il suffit de regarder ce qui se passe au Québec et en Colombie-Britannique, qui ont vraiment pris les devants en matière d'infrastructure pour les véhicules électriques.

M. Arif Virani: Je fais remarquer qu'avec le changement de gouvernement en Ontario en 2018, un crédit d'impôt très important pour les VE a été entièrement éliminé par la nouvelle administration de Doug Ford.

Seriez-vous d'accord pour dire que c'était un pas en arrière pour encourager non seulement l'achat de véhicules électriques, mais aussi les mesures de soutien supplémentaires, telles que l'infrastructure de recharge?

M. Daniel Breton: Non, je ne suis pas d'accord. C'était deux pas en arrière. Il y avait plus que les remises à l'achat de VE. Tout le plan de déploiement de l'infrastructure des VE a été arrêté en même temps. C'était un coup dur.

M. Arif Virani: J'aimerais maintenant m'adresser à MM. Strickland et Simard.

Vous avez tous deux mentionné les mesures agressives dans la loi américaine sur la réduction de l'inflation et vous avez tous deux souligné l'énergie nucléaire. Vous savez que l'Énoncé économique de l'automne comprend un passage sur le crédit d'impôt pour l'investissement — faisant partie, je crois, du fonds de croissance propre — pouvant atteindre 30 % pour des projets comme les petits réacteurs modulaires. Un peu plus loin dans le texte, on retrouve aussi un passage sur l'examen d'une capacité nucléaire de grande envergure.

Monsieur Strickland, que pensez-vous de l'offre de tels crédits d'impôt et d'autres mesures incitatives financières de la part du gouvernement fédéral pour l'énergie nucléaire en général, et non pas seulement pour les petits réacteurs modulaires?

M. Sean Strickland: Je vous remercie de la question.

Je prône toujours, entre autres, de mettre à profit notre avantage concurrentiel en réponse à la loi américaine. Je crois que l'énergie nucléaire représente un de nos avantages concurrentiels. L'Ontario est fort d'un bilan robuste en matière d'énergie nucléaire, tout comme le Nouveau-Brunswick. À cette expérience s'ajoute la technologie émergente des petits réacteurs modulaires.

Les petits réacteurs modulaires peuvent servir à différentes utilisations. Ils n'alimentent pas seulement le réseau électrique, mais aussi les grands projets industriels. Mentionnons par exemple le secteur minier. La plupart des Canadiens n'ont pas conscience des milliers de litres de diesel qui sont acheminés par hélicoptère dans le Nord pour alimenter les activités minières en carburant. Un petit réacteur modulaire pourrait remplacer ce transport, réduire les émissions et apporter d'autres bienfaits.

Je crois que l'énergie nucléaire, les petits réacteurs modulaires et l'énergie nucléaire conventionnelle représentent des avantages concurrentiels pour le Canada. Nous devrions les mettre à profit autant que possible pour augmenter notre capacité nucléaire.

• (1205)

M. Arif Virani: Puisque vous représentez les Syndicats des métiers de la construction du Canada, vous êtes aussi habitués aux Bruce Power et Ontario Power Generation de ce monde qui offrent des emplois syndiqués très bien rémunérés.

M. Sean Strickland: Ce sont tous des emplois syndiqués bien rémunérés. Tous les promoteurs de petits réacteurs modulaires au Canada signent des protocoles d'entente avec les syndicats pour veiller à ce qu'ils soient construits, eux aussi, par de la main-d'œuvre syndiquée.

M. Arif Virani: Monsieur Strickland, un des éléments...

La présidente: Il vous reste 11 secondes.

M. Arif Virani: Vraiment? D'accord.

Merci beaucoup.

La présidente: Monsieur Savard-Tremblay, vous disposez de deux minutes et demie.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci, madame la présidente. Je vais être bref.

En matière d'infrastructures, je trouve intéressante la divergence d'opinions entre les deux associations, qui ont toutes deux des membres représentant des producteurs de véhicules électriques. Je cherche à comprendre cette divergence.

Messieurs Adams et Breton, qui sont les membres de vos regroupements?

M. Daniel Breton: Comme je le disais, plusieurs de nos membres fabriquent des véhicules électriques légers, lourds et hors route, ou même des composantes de véhicules électriques. Je pense à Tesla, à Lion Électrique, à New Flyer, à Girardin, à Nova Bus ou à Taiga. D'ailleurs, cette dernière compagnie a vu ses motoneiges et ses motomarines nommées parmi les meilleures inventions de l'année par le magazine *Time*.

Nous avons plusieurs membres au Canada, et la majorité d'entre eux fabriquent des composantes ou des véhicules électriques de toutes sortes.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Ma question portait sur vos membres au Canada, en effet.

[Traduction]

M. David Adams: Tous nos membres se trouvent au Canada. Nous comptons toutefois deux constructeurs: Honda et Toyota. Nos autres membres — au nombre de 15 en tout — sont les constructeurs automobiles européens traditionnels, les constructeurs allemands, les constructeurs coréens et les constructeurs japonais. Nous

représentons aussi VinFast, une société vietnamienne de véhicules électriques, qui est membre associée de l'association.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Bachrach, vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, madame la présidente.

Je veux poser quelques questions à M. Simard.

Comme vous le savez, la seule aluminerie au Canada à l'extérieur du Québec se trouve dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. Environ un millier de citoyens de Kitimat en dépendent pour leurs emplois. L'usine revêt une grande importance et a été modernisée il y a à peine quelques années.

J'aimerais savoir si vous pouvez nous parler des membres de cette communauté et nous faire part de l'incidence que cette loi américaine pourrait avoir, selon vous, sur la production d'aluminium à Kitimat dans 5 ou 10 ans.

M. Jean Simard: Eh bien, je dirais que l'incidence sera la même que pour le reste de l'industrie canadienne — pour les autres fonderies de première fusion — parce que tout est une question d'offre et de demande en Amérique du Nord. L'usine de Kitimat est sans contredit une installation de renommée mondiale qui expédie ses produits dans deux marchés: en Asie et en Amérique du Nord.

La croissance de la demande en aluminium s'intensifiera en raison de la loi américaine. Selon les produits qui sont créés ou fabriqués à Kitimat, les travailleurs de l'usine pourront répondre à une partie de cette demande accrue.

Tous les facteurs se jouent sur le marché en même temps. Le Canada n'est pas le seul pays exportateur vers les États-Unis. Le Moyen-Orient nous fait concurrence. Nous rivalisons avec l'Inde et certains pays asiatiques. Ils génèrent beaucoup d'émissions de carbone, et notre empreinte carbonique est la plus faible au monde, ce qui nous avantage. Dans le contexte de décarbonisation du secteur industriel américain, Kitimat est sans l'ombre d'un doute avantagé par rapport à la concurrence.

• (1210)

M. Taylor Bachrach: Je m'arrête, madame la présidente, sinon je risque d'essayer de poser une dernière question dans le peu de temps qu'il me reste.

La présidente: D'accord.

M. Martel a la parole pendant cinq minutes.

[Français]

M. Richard Martel (Chicoutimi—Le Fjord, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être ici. Je suis content qu'ils aient pu venir.

Monsieur Simard, pour ce qui est de l'industrie de l'aluminium au Québec, vous avez dit que la loi américaine de 2022 sur la réduction de l'inflation était une mesure positive pour le marché de l'aluminium et que son application pourrait créer des occasions d'affaires. Par contre, dans un article récent, vous disiez que nos alumineries produisaient déjà à plein rendement.

Puisque le gouvernement fédéral du Canada semble toujours être à la remorque, qu'est-ce qui lui manque pour favoriser des investissements qui permettront d'augmenter la capacité de production des alumineries canadiennes?

M. Jean Simard: Merci de cette très bonne question, monsieur Martel.

Je vais faire le lien avec une question qui m'a été adressée par un de vos collègues tout à l'heure.

Les usines canadiennes ont déjà connu une vague de modernisation au cours des 15 dernières années. La moyenne d'âge de ces usines est de 35 ans aujourd'hui. Ainsi, nous arrivons à un tournant décisif où nous devons envisager une nouvelle vague d'investissements, ce qui signifie encore une fois des milliards de dollars dans le cas de grandes usines comme les alumineries.

En fait, nous sommes en plein paradoxe. Il y a une croissance de la demande du marché, en effet, et, comme je l'ai exprimé au début, nous sommes très bien positionnés en matière d'empreinte carbone et d'empreinte humaine.

Cependant, une question se pose quand on a des milliards de dollars à investir. Faut-il faire son grand plan d'investissement aujourd'hui en utilisant des technologies courantes, ou est-il préférable d'attendre pour le faire au moyen de la technologie décarbonée, qui va porter vers l'avenir et accompagner l'entreprise pour les 25, 30 ou 50 prochaines années?

Naturellement, on pense ici à la technologie de la société ELYSIS, qui en est encore au stade de recherche et développement au Saguenay, mais dont on voit poindre à l'horizon un début d'utilisation sur une base industrielle. On prévoit que cette technologie sera mise au point entre 2024 et 2026, ce qui n'est pas très loin.

Les questions à se poser en matière d'investissements sont les mêmes que pour l'achat d'une voiture, puisque nous sommes dans la même situation. Faut-il acheter aujourd'hui une voiture électrique, qui répondra aux besoins pour les 25 prochaines années, ou acheter pour l'instant un véhicule traditionnel à essence et attendre quelques années pour être certain d'avoir un véhicule qui répondra vraiment aux besoins et qui portera vers l'avenir? C'est là où nous en sommes aujourd'hui.

M. Richard Martel: Je me souviens très bien que vous me parliez d'amortissement accéléré.

M. Jean Simard: Oui.

M. Richard Martel: Vous me parliez d'une politique d'achat d'aluminium à faible empreinte carbone, d'investissements dans l'innovation et la recherche-développement pour l'aluminium recyclé, et d'un environnement fiscal et réglementaire plus compétitif.

Pourquoi ces mesures n'ont-elles pas encore été mises en œuvre, malgré le fait que l'aluminium est un secteur d'avenir?

M. Jean Simard: Vous avez raison. En fait, c'est le catalyseur dont on aura besoin, un réaménagement du cadre fiscal pour permettre de grands investissements industriels en diminuant le risque qui y est associé. Il faudra recourir de plus en plus à l'automatisation, à l'intelligence artificielle et à des machines qui seront conçues ici, au Canada et au Québec, pour répondre à ces besoins.

Par contre, on ne pourra pas le faire avec le cadre fiscal actuel. Cela exige un amortissement accéléré des dépenses en capital, ainsi que des aménagements permettant d'investir dans la décarbonation,

mais cela doit se faire en périphérie du procédé d'électrolyse, parce qu'il y a encore un peu de travail à faire de ce côté-là.

M. Richard Martel: Vous me dites de belles choses, mais comment le gouvernement fédéral accueille-t-il ces demandes?

• (1215)

M. Jean Simard: Nous écrivons la même chose chaque année lors des consultations prébudgétaires, mais nous attendons toujours. Nous faisons la même chose pour le gouvernement du Québec, mais ce dernier a fait certains aménagements. Cependant, le paramètre le plus important est l'amortissement accéléré des dépenses en capital, auquel nous n'avons pas droit comme secteur industriel.

M. Richard Martel: On se demande ce qui se passe et on nous dit qu'il y a des conversations.

M. Jean Simard: Permettez-moi un complément de réponse.

On se demande comment le Canada peut faire face à la loi américaine de 2022 sur la réduction de l'inflation. Nous ne pourrions jamais faire le poids, car nous ne sommes pas assez gros et nous n'avons pas les mêmes moyens.

Par contre, même si nous ne pouvons pas faire le poids, nous pouvons miser sur nos actifs et nos avantages comparatifs naturels. L'aluminium en est un. Nous devons être plus agiles et accélérer la réindustrialisation du Canada. Il ne faut pas prendre 12 ans pour faire des projets. Il faut apporter des modifications réglementaires pour nous transformer plus vite que les États-Unis.

M. Richard Martel: Vous demandez donc des modifications réglementaires, si je vous ai bien entendu.

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Martel.

Merci.

Allez-y, monsieur Miao.

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

Je remercie tous les témoins de comparaître devant nous aujourd'hui.

J'aimerais d'abord poser une question à M. Strickland.

Je veux vous demander [difficultés techniques] le programme d'apprentissage. Pouvez-vous nous fournir plus de détails sur la réussite de ce programme? Pensez-vous qu'il pourrait aider les dirigeants d'entreprises canadiennes à maintenir leurs travailleurs en poste et à faire croître leurs entreprises à l'avenir?

M. Sean Strickland: Merci beaucoup de la question.

D'autres témoins ont fait allusion, un peu plus tôt, au problème de disponibilité de la main-d'œuvre dans différents secteurs canadiens. Le secteur de la construction figure dans la liste. On recrute des milliers d'apprentis chaque année au sein du secteur syndiqué, seulement pour remplacer les départs à la retraite. Puis, quand on ajoute ce facteur à toutes les possibilités de travail à l'avenir, il faut faire appel à plus de ressources. Nous avons besoin d'aide pour attirer la main-d'œuvre dans les métiers.

Pour les métiers, un programme d'EDSC incite les employeurs à embaucher des apprentis. Ils peuvent recevoir 5 000 \$ par apprenti et 10 000 \$ si l'apprenti fait partie d'un groupe en quête d'équité.

M. Wilson Miao: Je vous remercie de cette réponse.

J'aimerais poser ma prochaine question à M. Adams.

Au printemps dernier, en collaboration avec d'autres associations de l'industrie automobile au Canada, votre organisation a lancé une nouvelle initiative: En route vers 2035. Elle vise à aider les Canadiens à comprendre ce dont le Canada a besoin pour atteindre son objectif de ventes de véhicules à zéro émission.

J'aimerais savoir si vous pouvez faire part au Comité permanent de vos réflexions sur l'engagement de notre gouvernement dans l'Énoncé économique de l'automne. Pouvez-vous nous donner plus de détails quant à ce qui doit être fait de plus, selon vous, pour rendre la situation plus équitable entre les États-Unis et le Canada?

M. David Adams: Merci beaucoup de la question.

Pour ce qui est de l'initiative En route vers 2035, d'autres associations de l'industrie automobile et la nôtre la mènent afin d'aider non seulement les consommateurs canadiens, mais aussi les législateurs canadiens, à comprendre les mesures à prendre pour favoriser ce changement. Comme je l'ai déjà mentionné, les mesures incitatives ont un grand rôle à jouer. Les infrastructures constituent un autre élément très considérable.

En réponse à votre question sur l'Énoncé économique de l'automne, le Fonds de croissance du Canada et les réductions pour amortissement accéléré sont deux mesures qui pourraient s'avérer utiles.

En réalité, nous devons toutefois voir un peu plus de détails. Nous savons que le budget en contiendra davantage. Comme d'autres intervenants et moi l'avons déjà exprimé, il faudra probablement patienter environ cinq mois pour lire le budget, et chaque mois compte dans le milieu où nous travaillons.

M. Wilson Miao: Merci.

J'aimerais adresser la prochaine question à M. Breton.

La relation entre le gouvernement fédéral et les provinces quant à la politique sur les VE s'est avérée tendue par moments. Pouvez-vous nous expliquer comment, selon vous, le gouvernement fédéral et les provinces peuvent le mieux collaborer quant aux politiques sur les VE?

M. Daniel Breton: Je vous remercie de la question.

Comme on peut le constater, nous étudions ce qui se fait au Québec et en Colombie-Britannique, mais aussi dans les provinces de l'Atlantique, pour accélérer l'adoption des VE grâce aux rabais et au déploiement d'infrastructures. Nous voyons que les provinces prêtes à prendre cette orientation font une grande différence. Le gouvernement fédéral ne peut agir seul. Toutes les provinces doivent avancer dans la même direction.

À l'heure actuelle, les provinces du centre du pays — de l'Ontario à l'Alberta — n'offrent aucun rabais. Un plan de déploiement d'infrastructures commence à poindre en Ontario. Dans d'autres provinces, la situation est encore difficile, surtout quand on s'éloigne des centres urbains. Si, par exemple, vous déménagez dans une région rurale du Manitoba ou de la Saskatchewan, les infrastructures feront défaut.

Certains de nos membres partout au pays collaborent avec les administrations municipales parce que les gouvernements provinciaux ne veulent pas toujours prendre cette voie. Nous nous tournons ainsi vers tous les ordres de gouvernements pour veiller à accélérer l'adoption des VE.

Je dirais que, dans certaines des provinces qui ne démontrent pas beaucoup d'intérêt à accélérer l'adoption des VE, nous travaillons souvent avec les municipalités.

• (1220)

M. Wilson Miao: Merci.

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

M. Wilson Miao: J'aimerais manifester ma fierté d'être un Britannico-Colombien. Ma province est au premier plan de la politique pour les VE, et j'espère que plus de provinces emboîteront le pas.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

M. Fast a la parole pendant cinq minutes.

L'hon. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci beaucoup à tous nos témoins.

Ma première question s'adresse à M. Adams.

J'aimerais simplement obtenir des précisions sur l'état du milieu des véhicules propres au Canada, pas seulement du côté industriel et de la création d'emplois — des facteurs importants —, mais aussi du côté des consommateurs. Avez-vous affirmé que 85 % de la production canadienne de VE est exportée?

M. David Adams: J'ai dit que, à l'heure actuelle, 85 % de la production est exportée. Nous nous attendons à ce que ce soit également le cas lorsque les véhicules seront électrifiés. La majeure partie de la production sera acheminée aux États-Unis.

L'hon. Ed Fast: Les mesures incitatives créées par la loi américaine, qui feront vraisemblablement augmenter la demande de VZE aux États-Unis, aggraveront-elles notre problème? Une part de la production canadienne sera-t-elle de plus en plus destinée à l'exportation, ce qui empêchera les Canadiens d'acheter des véhicules à zéro émission, faute de disponibilité du produit?

M. David Adams: À vrai dire, je ne pense pas. Je crois, à tout le moins à court terme, que l'inverse se produira. En effet, comme d'autres intervenants l'ont mentionné, il faudra beaucoup de temps pour que les États-Unis renforcent la capacité permettant de respecter les dispositions en vertu desquelles les consommateurs auront droit au rabais pour les minéraux critiques et la production de batteries. Auparavant, 70 modèles donnaient droit à la mesure incitative pour les VE alors que seuls 20 ou 25 modèles y donneront droit dorénavant aux États-Unis.

On pourrait aussi raisonner que, dans ce contexte, advenant une abondance de VE — ce qui n'est pas le cas actuellement —, le Canada pourrait avoir accès à plus de VE. En effet, les mesures incitatives offertes par le gouvernement fédéral et par certaines provinces pourraient avantager le Canada.

L'hon. Ed Fast: Iriez-vous jusqu'à reconnaître que le Canada connaît actuellement une pénurie de VE pour les acheteurs canadiens?

M. David Adams: Je dirais qu'il y a une pénurie de tous les véhicules à l'heure actuelle, qu'on pense aux véhicules électriques ou à ceux munis d'un moteur à combustion interne. En ce qui concerne les VE, le fait est que les pays ne se font pas concurrence; le monde entier vit la transition et construit des usines de batteries et de véhicules. Il faudra patienter avant que les véhicules soient répartis plus rigoureusement dans le monde entier.

L'hon. Ed Fast: J'ai une question pour tous les témoins. Veuillez intervenir si vous pouvez y répondre.

Dans la loi américaine sur la réduction de l'inflation, les mesures incitatives prévues pour les VE et la production de batteries comprennent-elles des éléments qui violent soit notre entente commerciale avec les États-Unis — l'ACEUM — soit les règles commerciales de l'OMC?

M. Daniel Breton: Je me pose moi-même cette question, à vrai dire. Dans ma déclaration liminaire, j'ai mentionné cet enjeu parce qu'il peut être préoccupant que les mesures incitatives ne soient offertes que pour la production de batteries américaines. Il faut se pencher sur la question.

L'hon. Ed Fast: J'avancerais que le gouvernement canadien devra également faire preuve de prudence lorsqu'il réagira à cette loi américaine. Nous devons veiller à respecter nos obligations commerciales en vertu de l'ACEUM et des règles de l'OMC.

J'ai une question pour M. Billedeau.

La loi américaine sur la réduction de l'inflation prévoit de nouvelles dépenses à hauteur d'un demi-billion de dollars canadiens. Ces dépenses s'ajoutent à celles engendrées aux États-Unis pendant la pandémie de COVID qui s'élevaient à quelques billions de dollars. Votre organisation a-t-elle analysé l'incidence qu'auront ces dépenses supplémentaires sur l'inflation au Canada? Nous savons que, lorsque les États-Unis effectuent des dépenses, ces dernières se répercutent aussi de ce côté-ci de la frontière. Avez-vous analysé la situation pour déterminer si ces nouvelles dépenses influenceront les pressions inflationnistes ressenties ici?

• (1225)

M. David Billedeau: J'ai deux éléments de réponse, mais je pourrais peut-être d'abord répondre rapidement à votre question précédente.

Il importe de mentionner que l'Union européenne examine minutieusement la loi américaine sur la réduction de l'inflation pour déterminer si elle viole les règles de l'OMC. Certains crédits d'impôt — y compris, je crois, les crédits d'impôt pour les véhicules électriques — pourraient effectivement violer les règles de l'OMC. Je suivrais de près les interventions de l'Union européenne dans ce dossier.

Pour revenir à votre question sur les pressions inflationnistes, je dirais qu'il s'agit d'une question que la Chambre de commerce étudie actuellement. Nous savons déjà que les pressions inflationnistes enveniment grandement la situation de la main-d'œuvre au Canada. Étant donné la pression accrue exercée par les neuf millions d'emplois qui devraient être créés dans le cadre de la loi américaine, les problèmes liés à la main-d'œuvre vont s'aggraver. J'imagine que les coûts d'exploitation seront également moins avantageux à l'avenir.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Sheehan pendant cinq minutes.

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

Je remercie tous nos invités. Vous nous transmettez de l'information fort pertinente.

Les jours se suivent, mais ne se ressemblent pas. À l'époque, nous avons été exclus d'un grand nombre de stratégies liées à la politique Buy American, et la situation me rappelle les tarifs de l'article 232 qui ont été imposés à l'acier et à l'aluminium ainsi que ce genre de mesures protectionnistes. Nous savons toutefois à quel point nos économies sont intégrées. Je viens de Sault Ste. Marie, une ville reconnue pour son acier, et nous étions sur la ligne de front pendant le premier cycle de négociations. J'ai eu une impression de déjà-vu.

Pour ma première question — que je poserai seulement à ce type —, je vais m'enquérir du programme du FSI auprès de mon ami représentant les producteurs d'aluminium. Des témoins nous ont exprimé à quel point le programme du Fonds stratégique pour l'innovation importe pour l'industrie sidérurgique.

Monsieur Simard, j'aimerais vous entendre au sujet du financement prévu dans le FSI. En avez-vous tiré parti? En d'autres mots, je cherche à savoir si vous auriez voulu toucher une somme plus généreuse.

M. Jean Simard: Merci.

Nous avons recours au programme du FSI. Je dirais que, selon notre évaluation, la souplesse nécessaire et la rapidité d'exécution faisaient défaut dans la première version du programme du FSI, mais il fonctionnait néanmoins. Le programme a appuyé le projet ELYSIS à ses débuts afin de développer les anodes inertes qui nous permettront d'éliminer toute émission de CO₂ de notre production à l'avenir. Le programme offre une aide très stratégique pour l'industrie de l'aluminium.

Dans le cadre d'autres projets dans l'industrie, nous tirons toujours parti du programme du FSI. Il s'agit à notre avis d'un programme très bien conçu. Il respecte les règles de l'OMC. Il est accessible. On pourrait dire qu'il est un peu lourd sur le plan de la paperasse, des suivis et des procédures, mais il faut reconnaître que le programme gère d'importantes sommes. Il doit être très rigoureux pour garantir que les deniers publics sont bien investis et bien dépensés.

De tous les programmes existant au palier fédéral, c'est sans contredit un des fleurons.

M. Terry Sheehan: Merci beaucoup.

Monsieur Strickland, avant de devenir député, je travaillais au ministère de la Formation, des Collèges et des Universités de l'Ontario. Je représentais le « F » à ce ministère, alors je m'occupais beaucoup des apprentissages. Quelques annonces ont eu lieu récemment, dont celle sur le crédit d'impôt pour la mobilité de la main-d'œuvre ciblant surtout l'industrie de la construction. Pouvez-vous le commenter?

Pour la gouverne de ceux qui nous écoutent, je préciserai qu'il s'agit d'un fonds de 4 000 \$. Je crois qu'il est vraiment bénéfique parce que des travailleurs parcourent le pays en entier pour se rendre là où le travail se trouve.

Pouvez-vous commenter ce crédit d'impôt?

M. Sean Strickland: D'accord. Merci de la question.

La déduction fiscale pour la mobilité de la main-d'œuvre traite les travailleurs plus équitablement que ne le ferait un crédit d'impôt, alors nous étions enchantés que la déduction fiscale se retrouve dans le dernier budget fédéral. Auparavant, les travailleurs de la construction ne pouvaient pas déduire leurs dépenses de déplacement pour se rendre au travail ou pour se loger lorsqu'ils devaient se déplacer pour le travail. Ils ne pouvaient déduire ces dépenses, contrairement à un grand nombre de Canadiens. Nous étions vraiment ravis de constater ce changement.

Nous travaillons à ce changement depuis un certain temps. Il aidera à favoriser la mobilité afin que les travailleurs puissent se rendre là où le travail se trouve et demander un remboursement pour les frais de subsistance qui ne sont pas régis par les conventions collectives. Certaines conventions collectives régissent ces frais de subsistance.

Nous sommes contents du changement.

On entend aussi beaucoup d'observations sur l'Énoncé économique de l'automne. Cet énoncé relève des crédits bonifiés pour toutes sortes d'initiatives visant à réduire les gaz à effet de serre. Ces extraits comprennent aussi des passages sur les « salaires [...] au niveau ayant cours sur le marché du travail, » sur la création de bons emplois de la classe moyenne et aussi sur le soutien pour les apprentissages.

Il nous faut toute une gamme de pistes de solutions et de leviers de politique pour remédier à la disponibilité et à la mobilité de la main-d'œuvre au Canada, et nous sommes ravis de certains des développements.

• (1230)

M. Terry Sheehan: Oui, et il est également positif de faire le lien avec les mesures vertes de l'Énoncé économique de l'automne. Merci de votre réponse.

La présidente: Il vous reste 34 secondes, monsieur Sheehan.

M. Terry Sheehan: Au sujet de la formation syndicale, pouvez-vous nous décrire en 30 secondes quelle répercussion aurait le doublement de la formation syndicale?

M. Sean Strickland: Les programmes pour la formation et l'innovation en milieu syndical entraînent d'immenses retombées se chiffrant à des dizaines de millions de dollars en investissement dans les centres de formation syndicale partout au pays. Nous en comptons plus de 195. Nous investissons plus de 250 millions de dollars de fonds provenant de l'industrie pour former des gens de métiers et des apprentis. Le Programme pour la formation et l'innovation en milieu syndical nous a aidés à nous procurer plus d'équipement afin de bien préparer les travailleurs aux nouvelles technologies de l'avenir qui favoriseront la décarbonisation.

La présidente: Je vous remercie.

La parole est à M. Savard-Tremblay. Il a deux minutes et demie.

[Français]

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

Selon toute vraisemblance, il s'agit du dernier tour de questions et de la dernière fois que je vais prendre la parole. Je vais donc m'adresser à tous les témoins, et j'aimerais que tout le monde me réponde dans les deux minutes qui me restent.

Tout à l'heure, M. Breton a proposé de modifier le libellé de la loi américaine de 2022 sur la réduction de l'inflation pour remplacer « américain » par « nord-américain ». Quels autres changements ou quelles améliorations devrions-nous pousser auprès du Congrès américain?

M. Jean Simard: Pour ma part, je pense qu'il faut plutôt utiliser les expressions « nord-américain » ou « les pays signataires de l'Accord de libre-échange ». On ne pourra certainement pas modifier cet accord, mais on pourrait y faire référence.

[Traduction]

M. Sean Strickland: Je m'en remettrais aux experts de l'industrie, qui ont effectué un examen beaucoup plus approfondi des différentes parties de l'Inflation Reduction Act.

Je donnerais aussi une autre interprétation de la situation. En réponse, nous devons adopter le libellé nécessaire pour créer des emplois syndiqués bien rémunérés et de bons emplois pour la classe moyenne.

M. David Adams: Je présume que je dirais que nous devons agir de façon stratégique, comme d'autres intervenants l'ont dit, quant à la façon dont nous tirons parti de nos investissements. Ainsi, l'augmentation du financement du FSI et de ce type de mesure nous permettrait d'agir de façon stratégique lorsque nous tentons d'obtenir des investissements pour le Canada.

Pour répondre à l'intervention de M. Fast, je pense que nous devons également garder à l'esprit nos obligations en matière de commerce international.

M. David Billedeau: Je vais me faire l'écho de certains commentaires précédents.

Je pense que nous devrions nous concentrer sur la réponse canadienne à l'Inflation Reduction Act et sur la façon dont nous continuerons non seulement à collaborer avec les États-Unis, mais aussi à nous attaquer à certains de ces obstacles non tarifaires au marché américain. Les subventions fédérales du Canada pour les technologies de captage, d'utilisation et de stockage du carbone, par exemple, sont essentiellement la moitié de celles qui sont actuellement offertes aux États-Unis. Il est donc temps de travailler à la mise en œuvre de notre réponse.

[Français]

M. Daniel Breton: J'aimerais proposer quelque chose concernant les appels d'offres gouvernementaux, peu importe le palier de gouvernement: plutôt que d'accepter la proposition du plus bas soumissionnaire, il faudrait privilégier les soumissions vertes.

Cela n'entrerait pas en contradiction avec les ententes de libre-échange internationales et cela avantagerait le Canada. Je pense donc qu'il est important que le Canada avance dans cette direction.

[Traduction]

La présidente: Je vous remercie.

La parole est à M. Bachrach. Il a deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, madame la présidente.

Monsieur Breton, l'Inflation Reduction Act prévoit un crédit d'impôt de 4 000 \$ pour les véhicules usagés sans émissions. Comment cette mesure se compare-t-elle aux incitatifs offerts au Canada pour les véhicules usagés sans émissions?

M. Daniel Breton: Dans l'une des lettres de mandat, nous devrions bientôt voir une remise sur les véhicules électriques usagés. Nous soutenons que les personnes qui ne veulent pas ou qui ne peuvent pas acheter un véhicule électrique neuf devraient pouvoir s'en procurer un grâce à une remise pour les véhicules électriques usagés.

Ce programme existe maintenant depuis quelques années. Nous espérons qu'à un moment donné, le gouvernement fédéral proposera une remise pour les véhicules électriques usagés.

• (1235)

M. Taylor Bachrach: Avez-vous participé à des discussions avec le gouvernement fédéral au sujet de la date à laquelle cet incitatif sera offert pour les véhicules électriques usagés? À l'heure actuelle, le prix des véhicules électriques usagés est plus élevé que celui d'un véhicule électrique neuf à cause de contraintes liées à l'approvisionnement.

Que vous a dit le gouvernement fédéral à propos de la date à laquelle une telle mesure sera mise en œuvre?

M. Daniel Breton: Rien n'a encore été annoncé au sujet de la date de mise en œuvre, mais je pense qu'on s'attend à ce que ce soit annoncé dans le budget 2023.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie.

Monsieur Simard, vous avez mentionné le projet ELYSIS qui vise à passer à une production d'aluminium sans carbone, et cela m'intéresse beaucoup. C'est passionnant. Comme vous l'avez mentionné, cet effort est soutenu par divers programmes.

L'Inflation Reduction Act contient-elle quelque chose pour encourager le déploiement de cette technologie dans le secteur de l'aluminium au Canada?

M. Jean Simard: Voulez-vous dire dans quelle mesure certaines dispositions de l'Inflation Reduction Act s'appliquent aux activités qui sont menées au Canada?

M. Taylor Bachrach: Selon ce que je comprends, cette loi crée une forte demande pour l'aluminium nord-américain, mais le projet ELYSIS vise plus précisément à réduire la teneur en carbone de cet aluminium.

La loi contient-elle des dispositions qui permettront d'accélérer le déploiement de ces technologies sans carbone?

M. Jean Simard: Je ne pense pas que cela aura une telle incidence sur ce qui se passe au Canada. Certaines dispositions de la loi — nous devons l'examiner de façon plus approfondie — pourraient transférer au complexe industriel américain une partie de la fabrication nécessaire pour produire certaines des composantes de cette technologie.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

La parole est à M. Martel. Il a cinq minutes.

[Français]

M. Richard Martel: Je vais partager mon temps de parole si je n'ai plus de question.

Monsieur Breton, ce qui me préoccupe, présentement, c'est qu'il n'y a pas grand-chose qui aboutit. Cela fait plusieurs années qu'on en parle et on dirait qu'on n'avance pas. On tourne toujours en rond. En tant que président-directeur général de Mobilité électrique Canada, j'imagine que vous avez fait des représentations auprès du gouvernement du Canada.

Ces dernières années, j'aimerais savoir quel genre d'appui vous avez demandé au gouvernement fédéral afin de pouvoir développer une robuste industrie de véhicules électriques au Canada.

M. Daniel Breton: J'ai commencé ces discussions avec le gouvernement fédéral il y a 18 ans. Elles ne datent donc pas d'hier. Comme je le disais précédemment, la Chine a vraiment pris des années d'avance sur l'ensemble de la planète. Le problème n'est pas que canadien: il existe aussi en Europe, aux États-Unis, au Japon et en Corée, où les gens n'étaient pas plus intéressés que cela par les véhicules électriques. Or, depuis cinq ans, le monde se réveille et on a beaucoup de rattrapage à faire.

Très honnêtement, je trouve que le gouvernement fédéral fait beaucoup depuis deux ans pour accélérer l'adoption de véhicules électriques: rabais à l'achat de véhicules électriques légers, annonce cet été d'un rabais à l'achat de véhicules électriques moyens et lourds, et déploiement d'infrastructures.

Même si ses chiffres ne tiennent pas debout, M. David Adams a raison. On a besoin de plus d'infrastructures de recharge, c'est clair. Le gouvernement fédéral ne peut pas le faire seul et c'est pour cela que les gouvernements de l'Ontario, du Québec, des provinces maritimes et de la Colombie-Britannique font beaucoup de travail en ce sens.

Quant à la recherche et au développement, je rappelle qu'une Tesla de 2022 fait appel à deux technologies de batteries: la technologie LFP, développée à l'Institut de recherche en électricité du Québec, et la technologie NMC, développée par l'équipe de Jeff Dahn à l'Université Dalhousie en Nouvelle-Écosse. Le Canada dispose donc de l'expertise, des experts et des scientifiques. Il n'a besoin maintenant que d'un plan intégré.

Un élément extrêmement important est de s'assurer d'avoir des travailleurs qualifiés capables de faire la transition de secteurs industriels en déclin vers ce secteur industriel en croissance. En effet, le secteur de l'électrification des transports est celui qui se développe le plus rapidement au monde et, pour cela, on a beaucoup de travail à faire.

M. Richard Martel: Je vais céder la parole à mon collègue M. Carrie

[Traduction]

M. Colin Carrie: Je vous remercie, monsieur Martel.

J'aimerais adresser une question à M. Billedeau.

Du point de vue des entreprises, le gouvernement fédéral établit ces objectifs sans aucune orientation précise. Nous avons parlé de partenariats provinciaux. Parfois, chaque province fait face à un défi différent. Nous avons parlé de l'octroi de subventions et du fait que toutes les provinces ne peuvent pas nécessairement offrir la même chose.

Monsieur Billedeau, j'aimerais que vous étoffiez votre commentaire sur les barrières non tarifaires. Pourriez-vous donner des conseils au gouvernement fédéral, c'est-à-dire par l'entremise du Comité? L'énoncé économique de l'automne présentait des lacunes à cet égard. Pourriez-vous nous dire comment améliorer notre compétitivité? Nous ne pouvons pas offrir des subventions plus élevées que les États-Unis, mais comment pouvons-nous attirer de meilleurs capitaux? Comment pouvons-nous améliorer nos options en matière de travail et de formation de la main-d'œuvre dont nous aurons besoin à l'avenir? Vous avez parlé des délais dans le secteur de l'exploitation minière et les chaînes d'approvisionnement.

Je sais que cela fait un grand nombre d'enjeux à aborder en deux minutes et demie, mais si vous manquez de temps, pourriez-vous nous faire parvenir des renseignements et des conseils à l'intention du gouvernement? Nous tenons à travailler ensemble pour préciser la voie à suivre afin d'attirer ces investissements dans notre pays.

● (1240)

M. David Billedeau: C'est une excellente question.

En ce qui concerne l'énoncé économique de l'automne, la Chambre de commerce du Canada a bien accueilli les mesures qui visent à accroître l'apport de travailleurs qualifiés nécessaires pour atteindre la carboneutralité. Nous avons également bien accueilli les crédits d'impôt pour les investissements dans les technologies propres et l'hydrogène propre, ainsi que l'engagement à réduire les obstacles réglementaires aux investissements dans de nombreux grands projets.

Cela dit, nous avons réellement espéré voir des mesures de croissance à faible coût, par exemple un plan qui viserait à éliminer les obstacles de longue date au commerce interprovincial et à réduire considérablement et concrètement le fardeau réglementaire dans plusieurs secteurs, notamment le secteur minier. La Chambre souhaitait également voir dans l'énoncé économique de l'automne — et nous espérons toujours que cela se produira — un plan intégré pour acheminer les aliments, le combustible et les engrais dont on a désespérément besoin sur les marchés mondiaux.

Dans l'ensemble, nous pensons tout d'abord que l'énoncé économique de l'automne est effectivement un bon début, mais comme l'ont dit plusieurs autres témoins aujourd'hui, il semble que nous devrions attendre le budget 2023 pour recevoir un plan de croissance économique durable qui vise tous ces secteurs.

Encore une fois, ce que la Chambre de commerce du Canada recherche avant tout, ce sont des solutions peu coûteuses pour soutenir la croissance économique. Il s'agit par exemple de s'attaquer aux obstacles au commerce interprovincial, de favoriser la croissance de la main-d'œuvre, notamment la main-d'œuvre qualifiée, et d'offrir plus d'incitatifs qui ciblent les secteurs qui en ont besoin.

Je vous remercie.

M. Colin Carrie: Est-ce qu'il me reste du temps?

La présidente: Votre temps est écoulé, monsieur. Je vous remercie beaucoup.

La parole est à M. Virani. Il a cinq minutes.

M. Arif Virani: Je vous remercie, madame la présidente.

J'aimerais revenir à M. Breton.

Nous avons beaucoup entendu parler des investissements qui ont été effectués dans le secteur des véhicules électriques, surtout au cours de la dernière année. La somme de 15 milliards de dollars a été mentionnée et Umicore a annoncé qu'elle prévoyait investir 1,5 milliard de dollars de cette somme dans une installation carboneutre destinée à produire les composantes essentielles des batteries des véhicules électriques et à créer 1 000 emplois dans le secteur de la fabrication. Cela cadre avec la transition équitable dont parlait M. Strickland.

L'idée générale que je retiens des interventions de tous les témoins présents aujourd'hui, c'est que nous ne pouvons pas nous contenter de reproduire l'ancien modèle économique axé sur les ressources du Canada. Nous devons accroître les activités de fabrica-

tion. Cet investissement d'Umicore représente donc un pas dans la bonne direction.

Pouvez-vous nous expliquer comment nous pouvons accroître les activités dans le secteur de la fabrication? Quels obstacles doivent être éliminés ou quels incitatifs devraient être mis en place pour la fabrication des batteries?

M. Daniel Breton: Comme je l'ai mentionné plus tôt, je pense que l'Inflation Reduction Act a une incidence considérable sur la capacité du Canada d'attirer de nouveaux intervenants dans le domaine de la fabrication des batteries et des composantes de batterie au Canada. Je pense que nous devons certainement nous pencher sur cette question.

Soyons honnêtes. Le ministre Champagne fait un travail remarquable pour attirer les investissements au Canada, que ce soit pour les batteries, les véhicules, les composantes ou les anodes et les cathodes, mais cela représente tout un défi.

J'aimerais également soulever un dernier point. Nous avons déjà mentionné que, dans le cadre du développement d'une industrie minière carboneutre qui vise à décarboniser l'économie, il faut beaucoup de temps — trop de temps, à notre avis — pour autoriser la production de nombreux minéraux critiques.

Le raffinage doit également être effectué ici. Les gens ne se rendent pas compte que de nombreux minéraux critiques utilisés par la Chine ne proviennent pas de ce pays. En effet, la Chine les achète pour ses activités de raffinage. Nous devons donc mettre sur pied, ici, une industrie du raffinage qui sera plus prospère que les efforts précédents dans ce domaine. Mon collègue de l'industrie de l'aluminium a d'ailleurs soulevé ce point précis.

Nous devons également nous assurer de travailler en partenariat — et je tiens à mettre l'accent sur le mot « partenariat » — avec les Premières Nations. Nous ne pouvons pas répéter les mêmes erreurs, par exemple lorsque nous arrivions sur leurs terres en leur disant que nous allions ouvrir une mine ici ou là et que nous déciderions comment les indemniser par la suite. Pour moi, il s'agit d'un enjeu fondamental, car si nous ne le réglons pas dès le début, il représentera un obstacle important dans ces projets.

● (1245)

M. Arif Virani: Je vous remercie. Je pense que c'est un point très important, et cela revient à la question de... Oui, les projets miniers sont visés par des règlements et des exigences, mais ils sont nécessaires pour assurer une croissance inclusive qui ne brime pas les droits des Premières Nations.

Monsieur Strickland, j'aimerais m'adresser à vous. Au tout début, vous avez parlé de la position de chef de file du Canada et de nos activités en matière de carboneutralité et de lutte contre le changement climatique. Vous avez dit qu'avec l'Inflation Reduction Act, on saute tout à coup devant nous, et que nous devons suivre le rythme.

Nous avons beaucoup entendu parler, au sein du Comité et plus généralement au Parlement, de l'approche de la carotte et du bâton. La carotte, c'est ce que nous voyons aux États-Unis, par exemple les mesures incitatives actives, les énormes sommes d'argent et les augmentations quintuplées que vous avez mentionnées. Le bâton, qui stimule également l'innovation, selon moi, en particulier à mesure que nous nous dirigeons vers la carboneutralité, est constitué de choses comme la tarification de la pollution, c'est-à-dire la tarification du carbone, qui représente l'une des mesures caractéristiques de notre gouvernement.

Je crois qu'il faut adopter une approche à deux volets. Je vous avouerai que je suis un peu surpris lorsque des intervenants de l'administration Biden nous disent que nous devons avoir plus d'ambition, et que des parlementaires, y compris sur le parquet de la Chambre des communes, affirment ensuite qu'il faut éliminer la tarification du carbone ou qu'il faut arrêter d'augmenter le prix du carbone. Je pense donc qu'il faut adopter une approche à plusieurs volets.

Qu'en pensez-vous?

M. Sean Strickland: Je suis d'accord sur le fait qu'il faut adopter une approche à plusieurs volets, ce qui comprend la technique de la carotte et du bâton, pour offrir des incitatifs. Il y a la manière canadienne et la manière américaine, et nous trouvons habituellement un compromis entre les deux.

J'aimerais également ajouter, à titre de contexte, que la discussion que nous avons aujourd'hui est très importante pour les Canadiens. En effet, nous parlons de la plus grande transition de l'économie canadienne et des économies industrialisées du monde depuis

la révolution industrielle. Nous devons donc faire les choses correctement, car les enjeux sont importants. Nous devons réduire les émissions de carbone et nous devons sauver la planète, tout cela dans un temps record.

Je pense qu'il est important pour nous de garder à l'esprit que le monde va procéder à ces changements et les mettre en œuvre pour nous aider à atteindre cet objectif et à décarboniser notre planète, et que cela ne se fera pas de manière linéaire. Nous devons travailler ensemble et à titre de partenaires, mais nous devons également nous rappeler qu'aucune mesure incitative ne sera efficace si nous ne pouvons pas bâtir ces projets à temps. C'est le véritable équilibre que nous devons atteindre. Les mesures incitatives ne seront pas parfaites, mais elles devront être suffisamment efficaces pour nous permettre de bâtir ces projets.

Je dirais que nous devons faire de notre mieux, mais qu'il faut aussi avoir l'œil sur ce cadre réglementaire. Je pense que c'est essentiel.

M. Arif Virani: Je vous remercie.

La présidente: Mesdames et messieurs, nous avons terminé trois séries de questions. À moins que quelqu'un ne veuille poser une question très urgente, je remercie sincèrement nos témoins pour tous les renseignements qu'ils nous ont fournis.

Je remercie encore une fois nos témoins d'être revenus devant le Comité. Je pense que nous nous reverrons probablement au début de la nouvelle année, et je vous remercie beaucoup.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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