



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

LA RELATION ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS ET SES RÉPERCUSSIONS SUR LES INDUSTRIES DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET DU BOIS D'ŒUVRE ET SUR D'AUTRES SECTEURS

Rapport du Comité permanent du commerce
international

L'hon. Judy A. Sgro, présidente

OCTOBRE 2022
44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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.

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 : www.noscommunes.ca

**LA RELATION ENTRE LE CANADA ET LES
ÉTATS-UNIS ET SES RÉPERCUSSIONS SUR LES
INDUSTRIES DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET
DU BOIS D'ŒUVRE ET SUR D'AUTRES SECTEURS**

**Rapport du Comité permanent
du commerce international**

**La présidente
L'hon. Judy A. Sgro**

OCTOBRE 2022

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DU COMMERCE INTERNATIONAL

PRÉSIDENTE

L'hon. Judy A. Sgro

VICE-PRÉSIDENTS

Kyle Seeback

Simon-Pierre Savard-Tremblay

MEMBRES

Chandra Arya

Tony Baldinelli

Colin Carrie

Anju Dhillon

Richard Martel

Brian Masse

Wilson Miao

Terry Sheehan

Arif Virani

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

L'hon. Ed Fast

Peter Fonseca

Tracy Gray

Randy Hoback

Damien C. Kurek

Chris Lewis

Alistair MacGregor

Warren Steinley

Bonita Zarrillo

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Dancella Boyi

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires

Bashar Abu Taleb, analyste

Andrés León, analyste

Simon Richards, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DU COMMERCE INTERNATIONAL

a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié la relation entre le Canada et les États-Unis et ses impacts sur les secteurs des véhicules électriques, du bois d'œuvre et autres secteurs et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	1
LA RELATION ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS ET SES RÉPERCUSSIONS SUR LES INDUSTRIES DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET DU BOIS D'ŒUVRE ET SUR D'AUTRES SECTEURS	5
Chapitre un : Introduction.....	5
Chapitre deux : Secteur des véhicules électriques du Canada	8
Répercussions de la relation bilatérale sur le secteur	8
Électrification des transports	8
Défense des intérêts canadiens face aux crédits d'impôt fédéraux proposés pour les véhicules électriques rechargeables.....	10
Mesures du gouvernement du Canada.....	11
Collaboration en matière d'électrification des transports	11
Défense des intérêts canadiens face à certaines dispositions du projet de loi « Build Back Better Act »	13
Réflexions et recommandations du Comité	15
Chapitre trois : Le secteur du bois d'œuvre du Canada	18
Répercussions de la relation bilatérale sur le secteur	18
Application des droits.....	18
Approvisionnement des marchés étrangers.....	19
Mesures du gouvernement du Canada.....	20
À propos des droits.....	21
Négociation d'un accord bilatéral	23
Défense des intérêts et collaboration	24
Diversification des exportations	25
Aide du gouvernement fédéral	26
Réflexions et recommandations du Comité	27
Chapitre quatre : Conclusion.....	29

ANNEXE A.....	31
ANNEXE B LISTE DES TÉMOINS.....	35
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	39

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada élabore de nouvelles politiques et mette en œuvre d'autres mesures visant à électrifier les transports au Canada. Le cas échéant, ces efforts devraient inclure une collaboration avec les gouvernements au Canada, aux États-Unis et au Mexique, ainsi qu'avec d'autres intervenants compétents. De plus, par souci de normalisation, le gouvernement du Canada devrait continuer de travailler avec ses homologues des provinces et des territoires pour bonifier le réseau national d'infrastructures de véhicules électriques..... 16

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada tienne des consultations au sujet de la production de véhicules électriques, de batteries et de pièces d'automobiles, ainsi que sur le développement des chaînes d'approvisionnement associées. Plus particulièrement, le gouvernement devrait consulter ses homologues des provinces et des territoires, ainsi que des consommateurs et des représentants de groupes syndicaux et d'associations d'affaires des secteurs suivants : la production de véhicules électriques, de batteries et de pièces d'automobiles et de l'extraction des minéraux critiques. Avant d'entreprendre des consultations, le gouvernement devrait envisager de publier un livre blanc sur le thème de l'électrification des transports au Canada, en mettant l'accent sur les biens et services produits et exportés par le secteur des véhicules électriques et autres secteurs connexes. 16

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada envisage de nommer un conseiller sur l'électrification des transports au Canada. Ce conseiller devrait travailler avec tous les intervenants concernés par les politiques et mesures fédérales pertinentes, y compris ceux qui participent à la recherche, au développement, à l'innovation et à la production de batteries électriques et de pièces d'automobiles, ainsi que de véhicules électriques, d'autobus, de camions, de bicyclettes et d'autres moyens de transport terrestre..... 17

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada assure la mise en place de politiques et de mesures qui mèneront à un niveau élevé de production de véhicules électriques, de batteries et de pièces d'automobiles, ainsi qu'à l'exploitation minière de minéraux critiques. De plus, le gouvernement devrait assurer la présence de chaînes d'approvisionnement fiables pour ces produits. Enfin, il devrait prendre rapidement les deux mesures suivantes : mettre en œuvre la prochaine stratégie fédérale sur les minéraux critiques et ajouter le phosphate à la liste des minéraux critiques du Canada..... 17

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada – au besoin – poursuive et renforce ses efforts de défense des intérêts des Canadiens aux États-Unis concernant tout crédit d'impôt fédéral potentiel pour les véhicules électriques rechargeables produits aux États-Unis ou d'autres mesures qui pourraient avoir un effet négatif sur les entreprises et les employés canadiens. Ce plaidoyer devrait être mené parallèlement à des efforts similaires de la part des intervenants concernés, y compris les provinces et les territoires du Canada, ainsi que les entreprises et les employés canadiens et leurs représentants. De plus, si les États-Unis ou le Mexique envisagent ou mettent en œuvre des mesures qui pourraient désavantager le secteur canadien des véhicules électriques et les secteurs connexes, le gouvernement devrait envisager de prendre des mesures fermes pour aider les producteurs et les employés canadiens de véhicules électriques et de batteries. 17

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada envisage de prendre des mesures fermes visant à harmoniser les incitatifs fédéraux actuels pour l'achat de véhicules électriques produits au Canada avec les incitatifs comparables offerts aux États-Unis. De plus, le gouvernement du Canada devrait coopérer avec celui des États-Unis pour s'assurer que les incitatifs fédéraux actuels et proposés dans les deux pays pour la fabrication et l'achat de véhicules électriques sont conformes aux exigences de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique et de l'Organisation mondiale du commerce. 18

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada, dans ses efforts pour résoudre le différend commercial actuel sur le bois d'œuvre entre le Canada et les États-Unis, accorde la priorité aux résultats qui répondent à deux objectifs : assurer et améliorer l'accès des producteurs de bois d'œuvre du Canada au marché américain; et restituer les montants des droits antidumping et compensateurs perçus par les États-Unis aux producteurs qui les ont payés. Ces efforts devraient être éclairés par les commentaires d'autres gouvernements du Canada, ainsi que par des entreprises, employés et leurs représentants. 28

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada travaille avec ses homologues des provinces et des territoires dans le but de s'assurer que les entreprises du secteur du bois d'œuvre ont accès aux terres où le bois peut être récolté. 28

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada collabore avec ses homologues des provinces et des territoires, ainsi qu'avec les entreprises, les employés et leurs représentants, dans le but de diversifier à la fois les produits de bois d'œuvre exportés du Canada et les marchés étrangers vers lesquels ils sont exportés. Dans le cadre de ses efforts de diversification, le gouvernement devrait compter sur le réseau de représentants commerciaux du Service des délégués commerciaux situés partout dans le monde. De plus, au moment de négocier de nouveaux accords commerciaux ou de mettre à jour les accords existants, le gouvernement devrait tenir compte du fait que le secteur forestier est un secteur clé au Canada. 28

Recommandation 10

Que le gouvernement du Canada évalue régulièrement si la législation proposée dans les pays qui sont des partenaires commerciaux, y compris pour les produits du bois d’œuvre, est conforme aux obligations commerciales de ces pays à l’égard du Canada. 28

Recommandation 11

Que le gouvernement du Canada fasse des investissements substantiels dans les infrastructures existantes et nouvelles pour soutenir le transport efficace et rentable des produits de bois d’œuvre du Canada vers les marchés étrangers. De plus, le gouvernement devrait mettre en œuvre des mesures visant à améliorer la capacité des entreprises à répondre à la demande mondiale de produits de bois d’œuvre en provenance du Canada de façon opportune et concurrentielle. 28



LA RELATION ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS ET SES RÉPERCUSSIONS SUR LES INDUSTRIES DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET DU BOIS D'ŒUVRE ET SUR D'AUTRES SECTEURS

CHAPITRE UN : INTRODUCTION

La relation commerciale du Canada avec les États-Unis est vaste, solide et dynamique. Les entreprises et les employés du Canada et des États-Unis, ainsi que l'économie des deux pays, bénéficient de cette relation commerciale bilatérale qui fait vivre des milliers de collectivités en offrant des millions d'emplois. Néanmoins, de temps à autre, certains secteurs sont touchés, ou potentiellement touchés, par des mesures commerciales proposées ou mises en œuvre dans l'un ou l'autre des pays.

Le 31 janvier 2022, le Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes (le Comité) a adopté une [motion](#) pour entreprendre une étude sur la relation entre le Canada et les États-Unis et les impacts qu'elle aura sur l'industrie des véhicules électriques (VE), l'industrie du bois d'œuvre et d'autres secteurs au Canada.

En ce qui concerne l'industrie des VE, tant le [Canada](#) et les [États-Unis](#) ont annoncé des cibles de ventes de VE zéro émission, et la production de ces véhicules pourrait avoir des répercussions sur le commerce bilatéral et les chaînes d'approvisionnement transfrontalières. Le 19 décembre 2021, la Chambre des représentants des États-Unis a [adopté](#) le projet de loi « [Build Back Better Act](#) ». Ce projet de loi prévoit notamment des crédits d'impôt fédéraux pouvant atteindre 12 500 \$ US par véhicule pour certains véhicules électriques rechargeables (VER) assemblés aux États-Unis et/ou ayant un pourcentage déterminé de contenu américain. Le Sénat américain n'a pas voté sur ce projet de loi.

Les 7 et 12 août 2022, le Sénat américain et la Chambre des représentants ont respectivement adopté la « [Inflation Reduction Act of 2022](#) » (IRA). Le président Joe Biden a [promulgué](#) l'IRA le 16 août 2022. Selon un [rapport](#) publié en août 2022 par le service de recherche du Congrès, le U.S. Congressional Research Service, certaines dispositions de cette loi remplacent celles du projet de loi « Build Back Better Act » dans un certain nombre de domaines, notamment les VE. L'IRA contient des dispositions



prévoyant des crédits d'impôt fédéraux allant jusqu'à 7 500 \$ US par véhicule pour certains véhicules zéro émission, y compris les VE, qui sont assemblés en Amérique du Nord et/ou qui contiennent un contenu nord-américain précis.

Entre les 2 et 9 février 2022, le Comité a tenu trois réunions au cours desquelles il a entendu différents témoins au sujet des répercussions de la relation entre le Canada et les États-Unis sur le secteur des VE au Canada. Comme ces commentaires précédaient l'adoption de l'IRA aux États-Unis, les témoins ont surtout parlé des crédits d'impôt fédéraux pour les VER prévus dans le projet de loi « Build Back Better Act ». En plus de commenter les VE, certains témoins ont parlé d'autres sujets, notamment : des règles d'origine pour le secteur de l'automobile; des barrages à la frontière canado-américaine; des mécanismes de rajustement à la frontière des tarifs du carbone; de l'*Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM)*; de l'accès du Canada au marché américain, notamment pour les produits de bois d'œuvre et les pommes de terre; d'une taxe canadienne sur les services numériques; de la base industrielle de défense continentale; des exigences de dépistage de la COVID-19 pour les voyageurs qui traversent la frontière; des licences d'exportation de marchandises contrôlées; de l'ancien Accord canado-américain sur les produits de l'industrie automobile; des marchés publics; de la fermeture possible de la canalisation 5 d'Enbridge; des recours commerciaux; et de l'accès des États-Unis au marché canadien des produits soumis à la gestion de l'offre.

En ce qui concerne le bois d'œuvre, dans son plus récent [rapport](#) sur le secteur forestier au Canada, Ressources naturelles Canada souligne qu'en 2020, le secteur a contribué 25,2 milliards de dollars au produit intérieur brut (PIB) nominal du pays, a employé quelque 184 500 personnes et a exporté pour 33,1 milliards de dollars. Les États-Unis sont le principal marché d'exportation du Canada pour les produits de bois d'œuvre. Cependant, depuis 1982, le secteur du bois d'œuvre a été marqué par un certain nombre de différends commerciaux bilatéraux, principalement en raison des différences entre le Canada et les États-Unis dans deux domaines : les régimes de propriété et de gestion des terres forestières et les systèmes de fixation des prix.

Au cours de ces différends, les États-Unis ont périodiquement appliqué des droits antidumping et des droits compensateurs sur les exportations de certains produits de bois d'œuvre en provenance du Canada. En réponse, le Canada a généralement pris des mesures en vertu des accords de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et de l'*Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)*, ainsi que, plus récemment, de l'ACEUM. En 2006, le Canada et les États-Unis ont signé l'[Accord sur le bois d'œuvre résineux \(ABR\)](#) pour résoudre l'un de ces différends. Ils sont parvenus à s'entendre sur des questions comme l'élimination des droits de douane et le remboursement des droits

perçus. L'ABR a expiré en 2015, ce qui a donné lieu au plus récent différend commercial sur le bois d'œuvre entre les deux pays.

Entre le 7 février et le 28 mars 2022, le Comité a tenu trois réunions au cours desquelles certains témoins ont parlé de l'incidence des relations canado-américaines sur le secteur canadien du bois d'œuvre. Ils ont surtout parlé du différend commercial actuel et des diverses mesures d'aide au secteur. Ces commentaires précédaient l'annonce du 4 août 2022 par le département américain du Commerce à propos des résultats des [troisièmes examens administratifs](#) des ordonnances d'imposition de droits antidumping et compensateurs sur certains produits de bois d'œuvre du Canada, ainsi que [l'annonce](#) du 29 août 2022 par le gouvernement du Canada de la décision du Canada de contester ces examens. De plus, un certain nombre de témoins ont abordé d'autres thèmes non liés au secteur, notamment : les règles d'origine pour le secteur automobile; les barrages à la frontière canado-américaine; l'ACEUM; l'accès du Canada au marché américain, notamment pour les produits de l'acier et les pommes de terre; les activités commerciales et les investissements du Canada dans la région indopacifique; les relations du Canada et des États-Unis avec les peuples autochtones d'Amérique du Nord; les gisements canadiens de minéraux essentiels; l'annulation du permis transfrontalier du pipeline Keystone XL; le changement climatique; les exigences en matière de dépistage et de vaccination contre la COVID-19 pour les voyageurs qui traversent la frontière; les marchés publics; l'ALENA; les chaînes d'approvisionnement nord-américaines; la production de VE et de leurs batteries; la plus récente invasion de l'Ukraine par la Russie; la foresterie durable; le projet de loi « Build Back Better Act » des États-Unis et ses crédits d'impôt fédéraux pour certains VER; et l'accès des États-Unis au marché canadien pour les produits soumis à la gestion de l'offre.

Les deuxième et troisième chapitres du présent rapport résument les opinions des témoins sur les secteurs des VE et du bois d'œuvre au Canada, respectivement. En général, les témoins se sont attardés à deux aspects : les répercussions de la relation canado-américaine sur le secteur et les mesures prises par le gouvernement du Canada. Ces chapitres présentent également les réflexions et les recommandations du Comité concernant chaque secteur. Le dernier chapitre du rapport contient la conclusion du Comité sur la relation commerciale entre le Canada et les États-Unis.



CHAPITRE DEUX : SECTEUR DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES DU CANADA

Répercussions de la relation bilatérale sur le secteur

Au sujet des répercussions de la relation entre le Canada et les États-Unis sur le secteur canadien des VE, les témoins se sont exprimés devant le Comité au sujet de l'électrification des transports, notamment sur la fabrication de VE et de batteries pour ces véhicules, ainsi que de la défense des intérêts canadiens face à la proposition des États-Unis d'accorder des crédits d'impôt fédéraux pour les VER dans le projet de loi « Build Back Better Act ».

Électrification des transports

Selon la [ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique](#), fort de son engagement à exiger que tous les véhicules neufs vendus au Canada d'ici 2035 soient des véhicules zéro émission, le gouvernement du Canada offre des incitatifs pour l'achat de VE, y compris ceux importés des États-Unis¹. La [ministre](#) a fait remarquer que ces incitatifs ont des retombées positives sur les emplois dans le secteur manufacturier américain.

Les [Syndicats des métiers de la construction du Canada](#) ont rappelé que le Canada « s'est engagé à ce que 100 % des nouvelles automobiles vendues soient exemptes d'émissions d'ici 2035 », ce qui est compatible avec les objectifs des États-Unis en matière de lutte contre le changement climatique. Ils ont fait valoir que les deux pays « sont alignés plutôt que désalignés » dans leurs efforts de réduction de « l'empreinte carbone mondiale » et de transition vers des véhicules à faibles émissions.

Comparaissant à titre personnel, [Karim Zaghib](#), professeur à l'Université Concordia et à l'Université McGill, a fait remarquer que l'électrification des transports offre l'occasion « de créer des emplois et de relancer » le secteur de la construction automobile, particulièrement en Ontario et au Québec.

[Mobilité électrique Canada](#) a souligné le fait que Stellantis N.V. et General Motors visent à construire uniquement des VE d'ici 2028 et 2035, respectivement. De plus, d'autres constructeurs automobiles se sont fixé des objectifs pour la proportion de véhicules à moteur produits d'ici 2030 qui seront des VE, en identifiant notamment les objectifs de

1 Depuis mai 2019, le [Programme d'incitatifs pour les véhicules à zéro émission](#) du gouvernement du Canada offre aux consommateurs des incitatifs pouvant aller jusqu'à 5 000 \$ par achat ou location d'un véhicule zéro émission admissible.

40 % pour la compagnie Ford, et de 50 % pour Nissan et le Groupe Volkswagen. Mobilité électrique Canada a mentionné également des entreprises canadiennes qui produisent des autobus, des autobus scolaires, des camions et des motoneiges électriques, comme Nova Bus inc., New Flyer Industries et la Compagnie électrique Lion, et a déclaré qu'il y avait là « d'excellentes possibilités de créer des emplois » dans la construction de VE.

Les [Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada](#) ont fait observer que la Chine, l'Europe et les États-Unis se livrent concurrence pour la construction de VE, et que le Canada est « une victime collatérale de ce combat ». En effet, à cause de cette concurrence, les États-Unis se battent pour s'assurer que les VE et leurs composantes « soient construits [chez eux] et vendus aux Américains ». Abondant dans le même sens, [Mobilité électrique Canada](#) a fait état de certaines difficultés liées aux énergies renouvelables et à l'électrification des transports, et a affirmé que le Canada et les États-Unis ont pris du retard sur la Chine dans la construction de VE.

De son côté, [Toyota Motor Manufacturing Canada Inc.](#) a indiqué que la capacité des entreprises de « s'approvisionner [en batteries pour VE] en Amérique du Nord déterminer[a] les futurs gagnants et perdants sur le marché de l'automobile ». On prédit que les secteurs canadien et américain de l'automobile connaîtront « des changements sans précédent, les groupes motopropulseurs à combustion interne étant progressivement remplacés par des moteurs électriques et des batteries ».

En ce qui concerne les batteries pour VE, la [ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique](#) a souligné que le Canada possède 13 des 35 minéraux que les États-Unis jugent « essentiels » pour leur sécurité nationale et économique. La ministre a fait observer que le Canada est l'un des seuls pays de l'hémisphère occidental « à posséder tous les minéraux essentiels nécessaires à la fabrication de batteries de véhicule électrique », comme le nickel, le lithium, le cobalt et l'aluminium.

[Karim Zaghib](#) a expliqué que le Canada possède un certain nombre de minéraux nécessaires à la production de batteries au lithium-ion, notamment le cuivre, le graphite, le silicium, le manganèse, le fer et le phosphate. Il a ajouté que le Canada est « un fournisseur de minéraux critiques qui intéresse beaucoup les fabricants de [batteries de VE] » au Canada et aux États-Unis. Par ailleurs, toujours selon [Karim Zaghib](#), en plus des minéraux critiques, le Canada possède « le capital humain, l'intelligence et la technologie » nécessaires pour fabriquer des VE et des batteries pour ces véhicules.



Défense des intérêts canadiens face aux crédits d'impôt fédéraux proposés pour les véhicules électriques rechargeables

Rappelant que le Canada et les États-Unis « sont [...] le principal marché [de l'autre] » pour les exportations de véhicules automobiles, la [ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique](#) a expliqué que les crédits d'impôt fédéraux proposés dans le projet de loi « Build Back Better Act » des États-Unis pour les VER « nuiraient aux entreprises et à des centaines de milliers d'emplois [...] des deux côtés de la frontière [canado-américaine] ». La [ministre](#) a aussi attiré l'attention sur le fait que ces crédits « menaceraient l'avenir du secteur canadien de l'automobile », et auraient des répercussions négatives sur les « chaînes d'approvisionnement [automobile] profondément intégrées » de nos deux pays.

La [ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique](#) a également précisé que les crédits proposés vont à l'encontre des obligations commerciales prévues dans l'ACEUM et des règles de l'OMC, et a laissé entendre qu'ils constitueraient un « obstacle » à l'atteinte des objectifs bilatéraux en matière de lutte contre le changement climatique établis dans la Feuille de route pour un partenariat renouvelé Canada–États-Unis. Pour leur part, les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada estiment que l'instauration des crédits proposés aurait une incidence sur les VE produits au Canada et toucherait aussi d'autres industries et des « collectivités où le secteur automobile soutient les emplois ».

L'[Association des fabricants de pièces d'automobile](#) a déclaré qu'autant les constructeurs de véhicules canadiens que leurs fournisseurs américains « souffriront » de l'instauration éventuelle des crédits proposés, et que les gagnants seraient les fournisseurs de pays comme la Chine, la Malaisie et le Vietnam.

De son côté, [Unifor](#) a souligné que la mise en œuvre des crédits proposés équivaldrait à une subvention de 22 % pour un VE construit aux États-Unis. Unifor a ajouté que ces crédits auraient pour effet de décourager les investissements dans le secteur canadien des VE et de réduire l'accès de notre pays au marché américain, ce qui pourrait nuire aux efforts nationaux visant à accroître les investissements dans les VE et à augmenter leur production.

[Mobilité électrique Canada](#) a précisé que l'instauration des crédits d'impôt proposés pourrait avoir des effets négatifs sur la recherche et le développement au Canada, ainsi que sur la production nationale d'autobus scolaires et urbains électriques, de véhicules électriques hors route et d'infrastructures de recharge pour VER. De plus, des « dizaines de milliers d'emplois actuels et futurs » dans le secteur des VE du Canada pourraient

être transférés aux États-Unis. Par ailleurs, tout comme [Unifor](#), [Mobilité électrique Canada](#) a laissé entendre que la mise en œuvre des crédits proposés pourrait entraîner des investissements dans le secteur des VE et celui des batteries pour ces véhicules aux États-Unis, plutôt qu'au Canada.

Pour le secteur canadien de l'aluminium, l'[Association de l'aluminium du Canada](#) a expliqué qu'une « taxe sur les véhicules électriques ou toute autre mesure du genre n'affecterait [...] pas les emplois ou la production » dans ce secteur.

Mesures du gouvernement du Canada

Des témoins ont parlé au Comité de la collaboration en matière d'électrification des transports, y compris la construction de VE, d'infrastructures de recharge et de batteries, et des initiatives de défense des intérêts canadiens face aux crédits d'impôt fédéraux pour les VER prévus dans le projet de loi « Build Back Better Act ».

Collaboration en matière d'électrification des transports

Parlant de l'engagement du Canada et des États-Unis à lutter contre le changement climatique, la [ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique](#) a indiqué que les deux pays savent que « l'avenir de notre secteur automobile et de ses travailleurs est [...] un avenir électrique et durable ».

[Mobilité électrique Canada](#) a observé que « l'avenir de la mobilité est manifestement électrique », et a encouragé le gouvernement du Canada et le secteur canadien de l'automobile à travailler en collaboration avec leurs homologues américains à l'élaboration d'un plan pour le développement d'une industrie des VE « prospère ».

Pour ce qui est des infrastructures de recharge des VE, [Karim Zaghib](#) a déclaré que le Canada et les États-Unis devraient standardiser le « réseau de charge rapide et ultrarapide » des VE, en particulier pour que « les [systèmes] de paiement soient universel[s] ». [Karim Zaghib](#) a insisté aussi sur la nécessité d'harmoniser les incitatifs canadiens et américains pour l'achat de VE.

[Karim Zaghib](#) a également mentionné que le Canada et les États-Unis pourront devenir « les pionniers en matière de batterie lithium-ion » et que le gouvernement du Canada devrait collaborer avec les gouvernements provinciaux pour fournir jusqu'à 50 % du financement nécessaire à la construction d'usines pour produire des VE et des batteries pour ces véhicules.



Parlant de l'avenir de la production dans le secteur canadien de l'automobile « à tous les stades de la chaîne d'approvisionnement », y compris les minéraux critiques et les batteries pour VE, [Unifor](#) a fait valoir qu'une chaîne d'approvisionnement nationale plus robuste » donnerait au Canada, « aujourd'hui et demain, plus de pouvoir de négociation face à des partenaires commerciaux isolationnistes, comme les États-Unis ». Les [Syndicats des métiers de la construction du Canada](#) ont laissé entendre que pour « soutenir [la] transition [du Canada] vers un bilan net zéro », le gouvernement du Canada doit « bâtir une chaîne d'approvisionnement [en batteries pour VE] authentiquement canadienne, de l'exploitation minière à la fabrication ».

Pour réduire la dépendance à l'égard des fournisseurs asiatiques et soutenir les secteurs nationaux, [Karim Zaghib](#) a dit qu'il est essentiel que le Canada et les États-Unis « collaborent étroitement au maintien d'une chaîne d'approvisionnement sûre et stable, depuis les mines jusqu'aux véhicules électriques finis, sans oublier le recyclage ». La [Chambre de commerce du Canada](#) a soutenu que certains pays, dont la Chine, « ne sont pas des sources d'approvisionnement fiables et stables » de minéraux et de métaux, et a ajouté que le Canada « a beaucoup de ces matières dans [son] sous-sol » et qu'il doit « mieux [s']appliquer à les extraire [...] ».

Afin de s'assurer qu'autant le Canada que les États-Unis soient capables de produire « les machines de procédés », [Karim Zaghib](#) a invité le gouvernement du Canada à former un « comité stratégique » sur les minéraux critiques utilisés dans les batteries pour VE, et que ce comité ait pour mandat d'élaborer des « protocoles » sur les « technologies de production de batteries et de cellules ». Dans le contexte du partenariat Canada–États-Unis sur les VE et leurs batteries, Karim Zaghib a déclaré que les batteries lithium au phosphate de fer étaient à l'origine d'une « grande réussite scientifique et commerciale ». Pour cette raison, [Karim Zaghib](#) a pressé le gouvernement du Canada d'ajouter le phosphate à sa liste des minéraux critiques, et a soutenu que cette ressource naturelle devrait « être considérée comme critique pour la sécurité nationale ».

En ce qui concerne la réglementation relative à la construction de VE, l'[Association canadienne des constructeurs de véhicules](#) a dit que le Canada devrait continuer de s'aligner sur ce que font les États-Unis, et a affirmé que « [l]'introduction d'une obligation réglementée de vente de véhicules à émission zéro ou d'un rajustement [des tarifs] du carbone à la frontière » pourraient nuire à la compétitivité du Canada dans la fabrication de VE.

Le [Conseil canadien des affaires](#) a dit pour sa part que la Feuille de route pour un partenariat renouvelé Canada–États-Unis donne aux deux pays une « marge de manœuvre considérable » pour collaborer dans la lutte contre le changement climatique

et pour faciliter la transition énergétique, notamment en développant la production de batteries pour VE.

[Karim Zaghib](#) a laissé entendre pour sa part que le Canada et les États-Unis devraient mettre sur pied un « comité scientifique sur l'innovation, la propriété intellectuelle et l'industrialisation » afin d'améliorer « la pénétration des technologies communes » dans les applications pour VE et le stockage d'énergie.

Défense des intérêts canadiens face à certaines dispositions du projet de loi « Build Back Better Act »

S'exprimant au sujet des initiatives menées pour protéger les intérêts canadiens face aux crédits d'impôt fédéraux pour les VER prévus dans le projet de loi « Build Back Better Act », la [ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique](#) a insisté sur le fait que l'on défendait « constamment et vigoureusement les intérêts des Canadiens, et c'est le cas non seulement du gouvernement, mais aussi des entreprises et des dirigeants syndicaux ». La [ministre](#) a tenu à souligner également que le gouvernement du Canada travaille « en étroite collaboration avec l'industrie dans le cadre d'une approche Équipe Canada » en ce qui concerne les crédits proposés, et qu'il travaille aussi « avec [ses] partenaires aux États-Unis, avec des entreprises, avec des syndicats et avec des décideurs [...] pour trouver une solution qui appuie les entreprises et les travailleurs de nos deux pays ». Les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont fait remarquer que si les discussions au sujet des crédits proposés reprennent aux États-Unis, le gouvernement canadien sera prêt « à préconiser fortement des crédits d'impôt qui [s'appliqueraient aussi pour] l'assemblage de voitures au Canada ».

En ce qui concerne la réaction des États-Unis aux efforts du Canada pour défendre ses intérêts, la [ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique](#) a déclaré que certains sénateurs et membres de la Chambre des représentants ignoraient que le projet de loi « Build Back Better Act » renfermait des dispositions concernant des crédits d'impôt fédéraux pour les VER, tandis que d'autres étaient au courant de ces dispositions, mais devaient les étudier, et que d'autres encore étaient « d'accord avec le Canada » sur cette question. Dans le même ordre d'idées, les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont confirmé qu'un certain nombre de membres du Congrès américain ne connaissaient pas les détails des crédits proposés.

L'[Association des fabricants de pièces d'automobile](#) a expliqué avoir « travaillé en étroite collaboration » avec le gouvernement du Canada, notamment avec l'ambassade du



Canada aux États-Unis, pour dénoncer les crédits d'impôt proposés. Selon l'[Association des fabricants de pièces d'automobile](#), l'« objectif à Washington est de faire appel aux législateurs américains pour qu'ils comprennent les dommages qu'ils causeraient au secteur automobile américain », et aux employés de ce pays, si les crédits proposés devaient être mis en œuvre.

Les [Syndicats des métiers de la construction du Canada](#) ont affirmé que le Canada et les États-Unis devraient « trouver un moyen de collaborer davantage » en ce qui concerne les crédits proposés, afin d'« élaborer une bonne politique qui fonctionne » pour les deux pays et l'environnement. L'[Association canadienne des constructeurs de véhicules](#) a invité le gouvernement du Canada à « entreprendre une analyse détaillée » des répercussions éventuelles de l'instauration des crédits proposés sur le secteur canadien de l'automobile « afin d'aider à orienter les solutions et les propositions potentielles ». Selon [Unifor](#), il « est crucial de trouver une solution permanente et durable [aux différences de vues entre nos deux pays au sujet des crédits proposés] pendant que nous cherchons des moyens de maintenir le travail » dans le secteur de l'automobile au Canada.

En mentionnant les efforts du gouvernement fédéral du Canada et des provinces, ainsi que « de nombreuses organisations horizontales », pour répondre à la question des tarifs douaniers imposés par les États-Unis de juin 2018 à mai 2019 sur certains produits canadiens en acier et en aluminium, l'[Association canadienne des producteurs d'acier](#) a fait remarquer que la stratégie semble « se dessiner de la même manière [...] autour du crédit d'impôt pour les véhicules électriques ».

[Unifor](#) a souligné que le gouvernement du Canada devrait poursuivre ses efforts de défense des intérêts canadiens à tous les niveaux du gouvernement américain, afin de s'assurer que cette situation n'ait pas d'effets négatifs sur la production de VE au Canada. Les [Syndicats des métiers de la construction du Canada](#) ont insisté pour dire que si les crédits proposés devaient entrer en vigueur, il faudrait que le Canada en soit « exempté ».

Les [Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada](#) ont averti que le gouvernement du Canada devrait s'assurer que ses initiatives n'exposent pas le pays à des recours auprès de l'OMC, et ils ont souligné la nécessité d'éviter de prendre des mesures qui « nuiraient grandement » aux objectifs canadiens de ventes de véhicules zéro émission ou qui entraîneraient un « désavantage concurrentiel important » pour les constructeurs automobiles qui ne fabriquent pas ce type de véhicules en Amérique du Nord.

Au sujet d'éventuelles mesures de représailles du Canada, advenant l'instauration des crédits proposés, la [ministre du Commerce international, de la Promotion des](#)

exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique a déclaré que la lettre du 10 décembre 2021 que la ministre a envoyée conjointement avec la vice-première ministre et ministre des Finances à huit leaders du Sénat américain contenait « un message clair » : le Canada « défendra ses intérêts nationaux » si les deux pays ne sont « pas en mesure de trouver une solution » à leurs divergences d'opinions sur les crédits proposés².

À propos du règlement des différends, les fonctionnaires d'Affaires mondiales Canada ont indiqué que le gouvernement du Canada n'avait pris aucune mesure en ce qui concerne les crédits d'impôt proposés en vertu de l'ACEUM, mais qu'il « conserver[a] la possibilité » d'y recourir avec le Mexique, si ce dernier voulait se joindre au Canada dans toute action visant à régler le différend. Les fonctionnaires ont déclaré que le gouvernement du Mexique avait exprimé ses « préoccupations » au sujet des crédits proposés. De plus, soulignant que le Canada communique « régulièrement » avec le Mexique au sujet de ces crédits d'impôt, ces fonctionnaires ont précisé que leurs discussions « ne sont pas allées aussi loin », parce que le gouvernement du Canada ne sait pas encore s'il va recourir au processus de règlement des différends en vertu de l'ACEUM.

Les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada ont qualifié les crédits proposés de « violation flagrante » de l'ACEUM, et ils ont laissé entendre que le gouvernement du Canada devrait « réagir avec vigueur » pour « faire appliquer » les dispositions de l'Accord. De leur avis, le gouvernement fédéral devrait consulter le secteur canadien de l'automobile au sujet des « mécanismes de représailles appropriés », si les crédits proposés « réapparaissaient dans un[e] nouve[ll]e [Build Back Better Act] ».

Réflexions et recommandations du Comité

Ces deux dernières années, le Canada et les États-Unis ont tous deux signé des déclarations et des accords qui témoignent d'un engagement à renforcer la coopération bilatérale sur un certain nombre de dossiers, notamment l'électrification des transports. Dans ce contexte, la Feuille de route pour un partenariat renouvelé Canada–États-Unis est digne de mention. Du point de vue canadien, le Comité reconnaît les contributions actuelles et potentielles du secteur des VE du pays – y compris les véhicules, les batteries et les infrastructures de recharge – au PIB. De plus, le Comité est conscient que le Canada est considéré comme un chef de file mondial potentiel dans la production de

2 La lettre est reproduite à l'annexe A.



VE, de batteries et de pièces automobiles, en partie en raison des gisements abondants de certains minéraux critiques dans le pays.

Toutefois, dans une série de domaines de la politique publique fédérale, les consultations et la collaboration facilitent l'atteinte des objectifs souhaités. Le Comité considère que c'est le cas des questions relatives à l'électrification des transports au Canada, et il reconnaît également les avantages potentiels des efforts bilatéraux avec les États-Unis à certains égards. En particulier, des consultations et une collaboration avec les intervenants concernés devraient avoir lieu concernant les politiques, les mesures et les autres actions conçues pour soutenir : la production et la vente de VE et de batteries; la création d'une infrastructure de recharge adéquate; l'établissement et l'amélioration de chaînes d'approvisionnement fiables; la mise en œuvre de la stratégie fédérale sur les minéraux critiques; et, au besoin, la réalisation d'efforts de promotion aux États-Unis.

À la lumière de ce qui précède, le Comité fait les recommandations suivantes :

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada élabore de nouvelles politiques et mette en œuvre d'autres mesures visant à électrifier les transports au Canada. Le cas échéant, ces efforts devraient inclure une collaboration avec les gouvernements au Canada, aux États-Unis et au Mexique, ainsi qu'avec d'autres intervenants compétents. De plus, par souci de normalisation, le gouvernement du Canada devrait continuer de travailler avec ses homologues des provinces et des territoires pour bonifier le réseau national d'infrastructures de véhicules électriques.

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada tienne des consultations au sujet de la production de véhicules électriques, de batteries et de pièces d'automobiles, ainsi que sur le développement des chaînes d'approvisionnement associées. Plus particulièrement, le gouvernement devrait consulter ses homologues des provinces et des territoires, ainsi que des consommateurs et des représentants de groupes syndicaux et d'associations d'affaires des secteurs suivants : la production de véhicules électriques, de batteries et de pièces d'automobiles et de l'extraction des minéraux critiques. Avant d'entreprendre des consultations, le gouvernement devrait envisager de publier un livre blanc sur le thème de l'électrification des transports au Canada, en mettant l'accent sur les biens et services produits et exportés par le secteur des véhicules électriques et autres secteurs connexes.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada envisage de nommer un conseiller sur l'électrification des transports au Canada. Ce conseiller devrait travailler avec tous les intervenants concernés par les politiques et mesures fédérales pertinentes, y compris ceux qui participent à la recherche, au développement, à l'innovation et à la production de batteries électriques et de pièces d'automobiles, ainsi que de véhicules électriques, d'autobus, de camions, de bicyclettes et d'autres moyens de transport terrestre.

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada assure la mise en place de politiques et de mesures qui mèneront à un niveau élevé de production de véhicules électriques, de batteries et de pièces d'automobiles, ainsi qu'à l'exploitation minière de minéraux critiques. De plus, le gouvernement devrait assurer la présence de chaînes d'approvisionnement fiables pour ces produits. Enfin, il devrait prendre rapidement les deux mesures suivantes : mettre en œuvre la prochaine stratégie fédérale sur les minéraux critiques et ajouter le phosphate à la liste des minéraux critiques du Canada.

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada – au besoin – poursuive et renforce ses efforts de défense des intérêts des Canadiens aux États-Unis concernant tout crédit d'impôt fédéral potentiel pour les véhicules électriques rechargeables produits aux États-Unis ou d'autres mesures qui pourraient avoir un effet négatif sur les entreprises et les employés canadiens. Ce plaidoyer devrait être mené parallèlement à des efforts similaires de la part des intervenants concernés, y compris les provinces et les territoires du Canada, ainsi que les entreprises et les employés canadiens et leurs représentants. De plus, si les États-Unis ou le Mexique envisagent ou mettent en œuvre des mesures qui pourraient désavantager le secteur canadien des véhicules électriques et les secteurs connexes, le gouvernement devrait envisager de prendre des mesures fermes pour aider les producteurs et les employés canadiens de véhicules électriques et de batteries.



Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada envisage de prendre des mesures fermes visant à harmoniser les incitatifs fédéraux actuels pour l'achat de véhicules électriques produits au Canada avec les incitatifs comparables offerts aux États-Unis. De plus, le gouvernement du Canada devrait coopérer avec celui des États-Unis pour s'assurer que les incitatifs fédéraux actuels et proposés dans les deux pays pour la fabrication et l'achat de véhicules électriques sont conformes aux exigences de l'*Accord Canada-États-Unis-Mexique* et de l'Organisation mondiale du commerce.

CHAPITRE TROIS : LE SECTEUR DU BOIS D'ŒUVRE DU CANADA

Répercussions de la relation bilatérale sur le secteur

En parlant au Comité des répercussions de la relation canado-américaine sur le secteur du bois d'œuvre au Canada, les témoins ont mis l'accent sur les droits antidumping et les droits compensateurs que les États-Unis appliquent à certains produits du bois d'œuvre du Canada et sur l'approvisionnement de ces produits sur les marchés étrangers.

Application des droits

Les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont qualifié les droits antidumping et compensateurs appliqués par les États-Unis sur certains produits de bois d'œuvre du Canada de « taxe imposée à la classe moyenne américaine, et peut-être même à la classe populaire ». Selon eux, ces droits exercent une pression à la hausse sur les prix des maisons unifamiliales, des logements à prix modéré et d'autres achats aux États-Unis.

Parallèlement, le [British Columbia Council of Forest Industries](#) a expliqué que les droits antidumping et compensateurs exacerbent les « pressions inflationnistes » ce qui a des répercussions sur l'accessibilité au logement. En notant également que les droits contribuent à l'inflation, le [Conseil de l'industrie forestière du Québec](#) a mentionné en particulier une augmentation de prix de 1,20 \$ US pour une planche de deux par quatre. Selon l'[Alberta Forest Products Association](#), les droits antidumping et compensateurs sont transférés aux consommateurs « lorsque les marchés sont dynamiques » et contribuent à des arrêts de production et à des pertes d'emploi « [l]orsque le marché s'affaiblit ».

L'[Association canadienne des constructeurs d'habitation](#) a suggéré que les droits antidumping et compensateurs créent des difficultés pour les producteurs de bois

d'œuvre, notamment en ce qui concerne la dotation en personnel de leurs installations et la prévision de la demande de leurs produits, ce qui a des répercussions sur l'offre et le coût du bois d'œuvre au Canada. Il a soutenu que les constructeurs de maisons, les rénovateurs et les consommateurs au Canada sont touchés par la fluctuation des prix et l'incertitude causée par ces droits américains. L'[Alberta Forest Products Association](#) a fait valoir que ces droits « créent de l'incertitude » et « sapent [la] stabilité économique ».

Par ailleurs, selon le [British Columbia Council of Forest Industries](#), les changements dans les taux des droits antidumping et compensateurs sont « déstabilisants », créent de l'incertitude et compliquent la planification. Tout en reconnaissant que la variabilité des taux conduit à l'incertitude, le [Conseil de l'industrie forestière du Québec](#) a fait remarquer qu'un manque de prévisibilité à long terme conduira le secteur du bois d'œuvre au Canada à avoir des difficultés à investir, à développer de nouveaux produits et « à prévoir son avenir ».

Approvisionnement des marchés étrangers

Le [British Columbia Council of Forest Industries](#) a souligné que, depuis quelques années, la demande américaine pour les importations de bois d'œuvre, y compris en provenance du Canada, augmente « de façon assez considérable » à un moment où les producteurs américains ne sont pas en mesure de répondre à la demande intérieure de produits de bois d'œuvre. De même, selon [Produits forestiers Résolu](#), les producteurs américains ne peuvent répondre à plus de 70 % de la demande américaine.

Selon le [Bureau de promotion des produits du bois du Québec](#), les exportateurs de produits de bois d'œuvre du Canada ne peuvent « dépendre strictement » du marché américain. Il a soutenu qu'il faut diversifier les marchés d'exportation, y compris pour les planches de deux par quatre. De plus, en décrivant les États-Unis comme le principal marché d'exportation des produits de bois d'œuvre de la Colombie-Britannique, le [British Columbia Council of Forest Industries](#) a déclaré que le secteur du bois d'œuvre de la province tente de réduire sa dépendance à l'égard du marché américain. Il a attiré l'attention sur l'objectif d'augmenter les exportations de certains produits de bois d'œuvre vers d'autres régions, notamment l'Asie.

Toutefois, [Produits forestiers Résolu](#) et le [Bureau de promotion des produits du bois du Québec](#) ont identifié plusieurs défis logistiques associés au transport maritime de certains produits de bois d'œuvre du Canada vers des marchés non américains, notamment en Chine et en Europe. Selon [Produits forestiers Résolu](#), les produits de bois d'œuvre « ne [voyagent] pas très facilement en général », notamment par navire. [Produits forestiers Résolu](#) a également remarqué que pour des raisons de masse et de



volume, il « n'est pas optimal » pour certains de ces produits d'être transportés par navires sur de longues distances.

Le [British Columbia Council of Forest Industries](#) a nommé plusieurs facteurs qui ont nui à la capacité des exportateurs de produits de bois d'œuvre du Canada d'« acheminer [leurs] produits vers le marché », notamment la fermeture temporaire de la frontière entre le Canada et les États-Unis, les perturbations de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et les catastrophes naturelles, comme des inondations et des incendies. De plus, selon l'[Association des produits forestiers du Canada](#) les pénuries actuelles de chauffeurs et d'autres employés dans le secteur des transports ont contribué aux délais dans le transport de ces produits par camion et par train, et ont entraîné la fermeture temporaire de certaines usines.

Selon l'[Association des produits forestiers du Canada](#), les projets de loi de déforestation de l'État de New York et de la Californie sont « discriminatoires » à l'endroit du secteur forestier canadien et « visent à limiter les exportations de produits canadiens » en limitant la mesure dans laquelle ces états peuvent acheter des produits forestiers du Canada. L'[Association des produits forestiers du Canada](#) a ajouté que le gouverneur de la Californie, Gavin Newsom, a opposé son veto à un tel projet de loi en 2021, mais qu'un projet de loi avait été présenté à nouveau par des sénateurs et des représentants de cet état, ainsi que dans l'État de New York. De plus, l'[Association des produits forestiers du Canada](#) a mentionné que le Natural Resources Defense Council, « organisme anti-canadien basé aux États-Unis », appuie ces projets de loi. L'Association craint que leur mise en œuvre soit « catastrophique pour les familles et les communautés canadiennes tributaires de la forêt ».

En parlant de la demande américaine pour des produits de bois d'œuvre, le [Conseil de l'industrie forestière du Québec](#) a souligné que les « discussions sur le caribou forestier » et la foresterie durable au Canada, en particulier en ce qui concerne les « zones de conservation » et les « zones d'intensification de la production [de bois d'œuvre] », ont eu une incidence sur la capacité de certaines entreprises au Canada à identifier les zones « d'intensification de la production ». Par conséquent, selon le Conseil, ces entreprises ne feront peut-être pas les investissements nécessaires pour être concurrentielles sur les marchés étrangers, comme les États-Unis.

Mesures du gouvernement du Canada

Les témoins ont fait des commentaires au Comité sur les mesures prises par le gouvernement du Canada pour : faire face aux droits antidumping et aux droits compensateurs que les États-Unis appliquent certains produits de bois d'œuvre du

Canada; négocier un accord pour résoudre le différend commercial bilatéral actuel sur le bois d'œuvre; s'engager dans la défense des intérêts et la collaboration concernant les droits; diversifier les marchés d'exportation des produits de bois d'œuvre du Canada; et fournir un soutien fédéral au secteur du bois d'œuvre du Canada.

À propos des droits

La [ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique](#) a expliqué que tant que le différend commercial actuel sur le bois d'œuvre entre le Canada et États-Unis persiste, le gouvernement du Canada continuera à défendre le secteur du bois d'œuvre du Canada. Les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont souligné que le Canada a utilisé le mécanisme de règlement des différends de l'OMC, ainsi que les mécanismes de l'ALENA et de l'ACEUM, pour contester les droits antidumping et les droits compensateurs que les États-Unis appliquent actuellement à certains produits de bois d'œuvre du Canada. [Les fonctionnaires](#) ont également souligné que le Canada avait obtenu « gain de cause » dans des différends commerciaux antérieurs sur le bois d'œuvre avec les États-Unis.

Le représentant de [Produits forestiers Résolu](#) a souligné la « ténacité » et le « soutien indéfectible » du gouvernement du Canada pour le secteur du bois d'œuvre au Canada au cours des plus récents différends commerciaux entre le Canada et les États-Unis. De plus, [Produits forestiers Résolu](#) est persuadé que, « comme ils l'ont toujours fait par le passé », les tribunaux spéciaux de règlement des différends de l'OMC, de l'ALENA et de l'ACEUM trancheront en faveur des exportateurs de produits de bois d'œuvre du Canada. D'ailleurs, [l'Association canadienne des constructeurs d'habitations](#) convient également que ces tribunaux « se sont toujours rangés du côté du Canada ». De plus, [Produits forestiers Résolu](#) a qualifié de « grande victoire » pour le Canada la décision du tribunal de l'OMC rendue en 2020 à propos des droits compensateurs parce que le tribunal « a contredit » presque tous les arguments du département du Commerce des États-Unis. Cela dit, les États-Unis ont interjeté appel de la décision du tribunal, même s'ils continuent de refuser de nommer des membres à l'organe d'appel de l'OMC.



Selon le [British Columbia Council of Forest Industries](#), le Canada a remporté « une victoire extraordinaire » dans ses procédures actuelles de règlement des différends à l'OMC concernant les droits compensateurs. Toujours selon le [British Columbia Council of Forest Industries](#), le Canada a besoin du mécanisme de règlement des différends de l'OMC, d'un organe d'appel « efficace » et d'un règlement rapide des différends. L'[Alberta Forest Products Association](#) a soutenu que le recours par le Canada aux « mécanismes de contestations judiciaires » de l'OMC et de l'ACEUM demeure utile. L'[Alberta Forest Products Association](#) a également souligné l'importance de veiller à ce que les signataires d'accords commerciaux nomment des personnes aux tribunaux de règlement des différends.

Exprimant une perspective différente, [Mark Warner](#), avocat à Pilot Law LLP – qui a témoigné à titre personnel – doutait, quant à lui, que le Canada puisse résoudre le différend commercial actuel sur le bois d'œuvre avec les États-Unis par le biais des mécanismes de résolution des différends contenus dans les accords commerciaux. Mark Warner a qualifié les décisions des tribunaux de règlement des différends examinant les droits antidumping et les droits compensateurs que les États-Unis ont appliqués à certains produits de bois d'œuvre du Canada de « victoires juridiques à l'arraché » pour le Canada qui « ne tiennent pas » et sont « difficiles à faire respecter ».

Le groupe [Meadow Lake Tribal Council Industrial Investments](#) a expliqué que les montants perçus par les États-Unis concernant l'application des droits antidumping et compensateurs sur certains produits de bois d'œuvre du Canada devraient être restitués aux entreprises autochtones de bois d'œuvre qui les ont payés. De plus, le groupe [Meadow Lake Tribal Council Industrial Investments](#) a souligné que tout montant reçu serait utilisé pour financer les collectivités des Premières Nations, des projets d'infrastructure et des programmes sociaux.

Selon le [British Columbia Council of Forest Industries](#), entre le début du plus récent différend commercial bilatéral sur le bois d'œuvre et le 23 mars 2022, plus de 7 milliards de dollars avaient été perçus auprès de producteurs de bois d'œuvre au Canada. Selon le British Columbia Council of Forest Industries, si elles étaient restituées, ces sommes pourraient être investies dans les installations et équipements de production, les employés et les collectivités. [Produits forestiers Résolu](#) a dit qu'en date du 28 mars 2022, il avait versé 430 millions de dollars américains en dépôts de droits qui sont « bloqués à la frontière [canado-américaine] », argent qu'il ne peut donc pas utiliser pour faire des investissements qui amélioreraient ses opérations.

Selon le [British Columbia Council of Forest Industries](#), le gouvernement des États-Unis ne peut supprimer les droits antidumping et compensateurs actuellement appliqués à

certaines produits de bois d'œuvre du Canada à moins qu'une proportion de producteurs américains de bois d'œuvre ne confirment qu'ils ne sont pas lésés par les importations de ces produits. Reconnaisant que le gouvernement des États-Unis ne peut pas supprimer les droits sans cette proportion d'appui parmi les producteurs américains de bois d'œuvre, le [Conseil de l'industrie forestière du Québec](#) a fait remarquer que le gouvernement américain peut réduire « considérablement » les taux s'il « le désire ».

Négociation d'un accord bilatéral

La [ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique](#) a indiqué que le gouvernement du Canada et le secteur du bois d'œuvre du pays veulent résoudre le différend commercial actuel sur le bois d'œuvre entre le Canada et les États-Unis par la signature « d'un bon accord, pas n'importe quel accord ». Les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont soutenu qu'une résolution du différend par la négociation serait dans l'intérêt supérieur des deux pays. Toutefois, ces [fonctionnaires](#) ont dit que, en date du 7 février 2022, les États-Unis n'étaient pas prêts à négocier un accord mutuellement avantageux. Selon [ces fonctionnaires](#), une fois que le Canada aura obtenu gain de cause dans ses procédures actuelles de règlement des différends à l'OMC, à l'ALENA et à l'ACEUM, les États-Unis « reviendront à la table des négociations pour négocier un accord juste et équitable » afin de régir le commerce bilatéral du bois d'œuvre.

Selon [Produits forestiers Résolu](#), un accord commercial sur le bois d'œuvre entre le Canada et les États-Unis doit « être dans l'intérêt du Canada » et « ne devrait pas être conclu à n'importe quel prix ». [Produits forestiers Résolu](#) a fait valoir qu'un tel accord devrait reconnaître le « régime forestier québécois ». Par ailleurs, selon [Produits forestiers Résolu](#), en date du 28 mars 2022, il ne semblait pas y avoir « beaucoup [...] de volonté politique » aux États-Unis pour résoudre le différend commercial bilatéral sur le bois d'œuvre. Le [Bureau de promotion des produits du bois du Québec](#) a présenté un point de vue différent, en faisant remarquer que « c'est le moment parfait » pour négocier un règlement au différend, notamment parce que les prix des produits de base et du bois d'œuvre devraient augmenter, et que les produits du bois seront en pénurie pour les années à venir.

[Mark Warner](#) a parlé de la possibilité d'une « vaste entente » entre le Canada et les États-Unis qui pourrait résoudre le différend commercial sur le bois d'œuvre entre les deux pays. Selon Mark Warner, le Canada pourrait s'engager à fournir des minéraux essentiels ou à faire d'autres tentatives pour « régler des problèmes prioritaires » pour les États-Unis, et les États-Unis pourraient faire des concessions en ce qui concerne les



produits canadiens de bois d'œuvre et le permis de construction du pipeline Keystone XL.

Défense des intérêts et collaboration

Les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont souligné que le premier ministre Justin Trudeau a discuté du différend commercial actuel sur le bois d'œuvre avec le président Joe Biden en novembre 2021, et que la ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique a abordé le sujet avec la secrétaire au Commerce Gina Raimondo et la représentante au Commerce des États-Unis Katherine Tai. La [ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique](#) a attiré l'attention sur une réunion organisée à Washington, à laquelle ont participé des députés « de tous les partis » et des représentants de la National Association of Home Builders des États-Unis.

[Produits forestiers Résolu](#) a suggéré que le gouvernement du Canada poursuive ses discussions avec l'administration américaine pour résoudre le différend commercial bilatéral actuel sur le bois d'œuvre. L'[Association des produits forestiers du Canada](#) a souligné que le gouvernement devrait accroître ses efforts de défense des intérêts aux États-Unis, tant au niveau fédéral qu'au niveau des États, concernant les pratiques de gestion forestière au Canada.

Les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada, le [British Columbia Council of Forest Industries](#) et le [Conseil de l'industrie forestière du Québec](#) ont souligné l'importance de l'approche « Équipe Canada » pour résoudre le différend commercial actuel sur le bois d'œuvre entre le Canada et les États-Unis. Les fonctionnaires ont mentionné la collaboration du gouvernement du Canada avec les entreprises, les provinces et les territoires, les partenaires autochtones et « d'autres acteurs » dans ses efforts pour résoudre le différend. Le [Conseil de l'industrie forestière du Québec](#) a encouragé le gouvernement à consulter les provinces, les intervenants du secteur forestier et les autres partenaires concernés sur le « meilleur plan d'action » pour mettre fin au différend, tandis que [Produits forestiers Résolu](#) a demandé au gouvernement de travailler avec les producteurs de bois d'œuvre au Canada pour « assurer un bon échange d'informations ».

Le groupe [Meadow Lake Tribal Council Industrial Investments](#) a soutenu que le gouvernement du Canada devrait « protéger » les entreprises appartenant à des peuples autochtones au Canada contre « tout futur accord sur le bois d'œuvre », ainsi que contre les droits antidumping et les droits compensateurs appliqués par les États-Unis sur les

produits de bois d'œuvre du Canada. Il a fait remarquer qu'en signant l'ACEUM, le Canada, les États-Unis et le Mexique ont convenu de renforcer leur collaboration pour promouvoir les PME appartenant à des groupes sous-représentés, notamment les femmes, les peuples autochtones, les jeunes et les minorités. De plus, le groupe Meadow Lake Tribal Council Industrial Investments a dit que l'ACEUM n'empêche pas les signataires d'adopter ou de maintenir les mesures nécessaires au respect de leurs obligations légales envers les peuples autochtones. Il a également insisté sur le fait que l'ACEUM reconnaît l'importance de renforcer l'engagement des peuples autochtones dans le commerce et l'investissement.

Diversification des exportations

La [ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique](#) a expliqué qu'il est « très important de diversifier nos exportations et de créer de nouveaux débouchés » pour les entreprises au Canada, « surtout dans le secteur forestier et celui du bois d'œuvre ». La ministre a ajouté que, grâce aux efforts de diversification déployés précédemment par le gouvernement fédéral, la valeur des exportations de bois d'œuvre du Canada a plus que doublé entre 2009 et 2019, passant de 3,8 milliards de dollars à plus de 8 milliards de dollars, « les exportations de bois d'œuvre vers les pays d'Asie [enregistrant] une forte hausse ». De plus, la ministre a expliqué qu'au cours de ces mêmes années, la valeur de ces exportations vers le Japon, la Corée du Sud et les Philippines a augmenté respectivement de 20 %, 25 % et 230 %.

Selon la [ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique](#), les accords commerciaux comme l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, l'Accord progressiste et global pour un partenariat transpacifique et l'ACEUM ont multiplié les débouchés en Europe, dans la région Asie-Pacifique et en Amérique du Nord pour le secteur de bois d'œuvre au Canada. En ce qui concerne les négociations commerciales du Canada avec l'Indonésie et l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, la ministre a souligné les efforts constants du gouvernement du Canada pour « multiplier les possibilités de percer sur de nouveaux marchés » dans la région Asie-Pacifique pour le bois d'œuvre et d'autres entreprises du Canada.

Les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont également parlé des exportations de bois d'œuvre du Canada vers l'Asie, soulignant qu'une entreprise de Merritt, en Colombie-Britannique, a travaillé avec le Service des délégués commerciaux pour obtenir un nouveau contrat d'exportation de bois d'œuvre vers la Corée du Sud. Les [fonctionnaires](#) ont expliqué que l'effort déployé pour aider les entreprises au Canada à



diversifier à la fois leurs produits exportés et leurs marchés étrangers en Asie avait été « couronné de succès ». En donnant un exemple, les fonctionnaires ont dit que le Service des délégués commerciaux a aidé ces entreprises à augmenter à la fois « la quantité de bois d'œuvre » et « les produits technologiques [de bois d'œuvre] à valeur ajoutée » exportés vers le Japon.

Le [British Columbia Council of Forest Industries](#) a fait remarquer que, en partenariat avec Ressources naturelles Canada, la province de la Colombie-Britannique « avait été à l'avant-garde du développement de marchés à l'étranger ». Le British Columbia Council of Forest Industries a expliqué que le Programme de développement des marchés de Ressources naturelles Canada « illustre on ne peut mieux la façon de travailler en partenariat pour obtenir des résultats concrets ».

En prétendant qu'il n'est pas possible de diversifier les exportations de produits de bois d'œuvre du Canada sans accès aux terres sur lesquelles le bois peut être récolté, le [Bureau de promotion des produits du bois du Québec](#) a émis l'hypothèse que, à l'avenir, le secteur du bois d'œuvre au Canada n'aura « pas plus de bois disponible pour la coupe au Canada, malgré la demande » en raison des « règles de conservation de la biodiversité ». Le Bureau a ajouté que pour développer de nouveaux produits, le secteur n'a d'autre choix que de continuer à récolter du bois sur les terres existantes ou de fabriquer des produits à « valeur ajoutée » à court terme.

Tout en reconnaissant qu'il y a « de l'espace pour [établir] des zones de conservation au Canada » pour le caribou forestier, le [Conseil de l'industrie forestière du Québec](#) rappelle qu'il doit aussi y avoir « des zones d'intensification de la production » pour récolter du bois.

Aide du gouvernement fédéral

La [ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite Entreprise et du Développement économique](#) a souligné l'importance de soutenir les entreprises et les employés du secteur du bois d'œuvre au Canada « grâce à des programmes qui encouragent l'innovation », comme le Plan d'action sur le bois d'œuvre résineux. Les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont souligné que le budget fédéral de 2019 annonçait 251 millions de dollars sur trois ans pour « favoriser l'innovation et la croissance dans le secteur forestier ». Selon ces fonctionnaires, ces sommes ont été allouées à des programmes et autres initiatives relatives à l'innovation, à la transformation sectorielle, à l'élargissement des débouchés et au développement économique mené par les peuples autochtones dans ce secteur.

L'[Association canadienne de constructeurs d'habitation](#) a pressé le gouvernement du Canada de « [régler] rapidement les problèmes de transport au Canada », qu'ils soient liés aux importations, à des problèmes de main-d'œuvre et de transport ou à d'autres problèmes d'infrastructure. L'[Alberta Forest Products Association](#) a affirmé que la promotion de la capacité du secteur forestier au Canada à récolter du bois tout en causant « aucune déforestation » contribuera à ouvrir « l'accès aux marchés du monde entier ».

En ce qui concerne les projets de loi de déforestation de l'État de New York et de la Californie qui pourraient avoir une incidence négative sur les exportations de certains produits de bois d'œuvre du Canada, l'[Association des produits forestiers du Canada](#) a expliqué que le gouvernement du Canada devrait entreprendre un examen juridique de ces projets de loi afin de déterminer s'ils sont conformes aux obligations des accords commerciaux.

Réflexions et recommandations du Comité

Au Canada, le secteur forestier contribue de façon importante au PIB et constitue la principale source d'activité économique de nombreuses collectivités. Le Comité constate que, parmi d'autres facteurs, la prospérité du secteur dépend de l'accès aux marchés étrangers, en particulier les États-Unis, et de l'absence de mesures qui nuisent au commerce, notamment celles imposées par les États-Unis. En tant que principaux fournisseurs mondiaux de produits de bois d'œuvre, les entreprises du Canada devraient continuer à avoir la possibilité, et la capacité, d'exporter leurs produits vers les marchés du monde entier, et devraient pouvoir le faire de manière efficace et rentable.

Diverses politiques, mesures et autres initiatives existantes viennent soutenir le secteur du bois d'œuvre au Canada, notamment en matière de commerce. Le Comité remarque, par exemple, la défense des intérêts que le gouvernement du Canada entreprend aux États-Unis au cours de chaque différend commercial sur le bois d'œuvre, le travail du Service des délégués commerciaux à de nombreux endroits dans le monde, et le rôle que les accords commerciaux existants jouent, et que les accords futurs pourraient jouer, pour assurer l'accès aux marchés étrangers, en particulier lorsque ces accords sont respectés et que d'autres instances proposent une législation qui est pleinement conforme à leurs obligations commerciales. Pour assurer le succès futur du secteur, les entreprises et les employés doivent poursuivre leurs efforts dans ces domaines, ainsi que l'accès aux terres pour la récolte du bois et les investissements dans les infrastructures existantes et nouvelles pour acheminer les produits du bois d'œuvre du Canada vers les marchés étrangers.



À la lumière de ce qui précède, le Comité fait les recommandations suivantes :

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada, dans ses efforts pour résoudre le différend commercial actuel sur le bois d'œuvre entre le Canada et les États-Unis, accorde la priorité aux résultats qui répondent à deux objectifs : assurer et améliorer l'accès des producteurs de bois d'œuvre du Canada au marché américain; et restituer les montants des droits antidumping et compensateurs perçus par les États-Unis aux producteurs qui les ont payés. Ces efforts devraient être éclairés par les commentaires d'autres gouvernements du Canada, ainsi que par des entreprises, employés et leurs représentants.

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada travaille avec ses homologues des provinces et des territoires dans le but de s'assurer que les entreprises du secteur du bois d'œuvre ont accès aux terres où le bois peut être récolté.

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada collabore avec ses homologues des provinces et des territoires, ainsi qu'avec les entreprises, les employés et leurs représentants, dans le but de diversifier à la fois les produits de bois d'œuvre exportés du Canada et les marchés étrangers vers lesquels ils sont exportés. Dans le cadre de ses efforts de diversification, le gouvernement devrait compter sur le réseau de représentants commerciaux du Service des délégués commerciaux situés partout dans le monde. De plus, au moment de négocier de nouveaux accords commerciaux ou de mettre à jour les accords existants, le gouvernement devrait tenir compte du fait que le secteur forestier est un secteur clé au Canada.

Recommandation 10

Que le gouvernement du Canada évalue régulièrement si la législation proposée dans les pays qui sont des partenaires commerciaux, y compris pour les produits du bois d'œuvre, est conforme aux obligations commerciales de ces pays à l'égard du Canada.

Recommandation 11

Que le gouvernement du Canada fasse des investissements substantiels dans les infrastructures existantes et nouvelles pour soutenir le transport efficace et rentable des produits de bois d'œuvre du Canada vers les marchés étrangers. De plus, le gouvernement devrait mettre en œuvre des mesures visant à améliorer la capacité des

entreprises à répondre à la demande mondiale de produits de bois d'œuvre en provenance du Canada de façon opportune et concurrentielle.

CHAPITRE QUATRE : CONCLUSION

Le commerce joue un rôle important dans l'économie canadienne et contribue à assurer la prospérité du pays, avec des avantages pour les employés, les entreprises et les collectivités. Les États-Unis sont depuis longtemps le principal marché d'exportation et la principale source d'importations du Canada. Le Comité est conscient que les valeurs et les intérêts communs des deux pays ont renforcé les liens commerciaux et autres liens économiques des deux côtés de la frontière canado-américaine.

En général, la relation commerciale entre le Canada et les États-Unis n'est pas caractérisée par des désaccords. Toutefois, compte tenu de l'ampleur et de la portée de cette relation bilatérale, les divergences d'opinions sont inévitables, du moins de temps à autre : les différends commerciaux sont inévitables, mais pas insurmontables. Le Comité espère que, comme ils l'ont fait dans le passé, le Canada et les États-Unis continueront de coopérer sur les questions commerciales et autres, et qu'ils résoudront les différends commerciaux bilatéraux actuels, potentiels et futurs, notamment dans le dossier du bois d'œuvre, par le biais de discussions, de la défense des intérêts et, au besoin, des mécanismes de règlement des différends prévus dans les accords commerciaux.

ANNEXE A



Le 10 décembre 2021

L'honorable Charles Schumer
Leader de la majorité
Sénat des États-Unis
Washington D.C. 20510

L'honorable Mitch McConnell
Leader de la minorité
Sénat des États-Unis
Washington D.C. 20510

L'honorable Ron Wyden
Président
Comité des finances
Sénat des États-Unis
Washington D.C. 20510

L'honorable Mike Crapo
Chef de la majorité
Comité des finances
Sénat des États-Unis
Washington D.C. 20510

L'honorable Bob Menendez
Président
Comité des relations étrangères
Sénat des États-Unis
Washington D.C. 20510

L'honorable James Risch
Chef de la majorité
Comité des relations étrangères
Sénat des États-Unis
Washington D.C. 20510

L'honorable Joe Manchin
Président
Comité de l'énergie et des ressources naturelles
Sénat des États-Unis
Washington D.C. 20510

L'honorable John Barrasso
Chef de la majorité
Comité de l'énergie et des ressources naturelles
Sénat des États-Unis
Washington D.C. 20510

Messieurs les Sénateurs,

La *Build Back Better Act*, qui sera bientôt à l'étude au Sénat américain, contient des dispositions discriminatoires envers le Canada, les travailleurs canadiens et notre industrie de l'automobile. Nous vous écrivons pour exprimer vivement notre objection à cette mesure législative. Le Canada appuie sans réserve les efforts déployés à l'échelle mondiale pour assurer un avenir plus durable et, comme vous, entend soutenir la transition vers les véhicules électriques. Le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40 à 45 pour cent en dessous des niveaux de 2005 d'ici 2030 et a un plan concret pour atteindre ses objectifs, dont la pièce maîtresse est notre prix sur la pollution qui est largement reconnu comme une des façons les plus progressistes et efficaces pour lutter contre les changements climatiques. À cette fin, nous nous

sommes donné comme mandat de nous assurer que la totalité des nouveaux véhicules légers vendus d'ici 2035 soit des véhicules zéro émission. Nous avons également mis en place des mesures conformes aux règles commerciales pour inciter les consommateurs à acheter des véhicules zéro émission, incluant actuellement ceux fabriqués aux États-Unis.

Dans ce contexte, nous sommes profondément préoccupés par le fait que certaines dispositions sur les crédits d'impôt pour les véhicules électriques, telles qu'elles sont proposées dans la *Build Back Better Act*, vont à l'encontre des obligations des États-Unis aux termes de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique. Ces dispositions équivalent à un tarif de 34 % sur les véhicules électriques assemblés au Canada. Elles constituent une menace importante pour l'industrie automobile canadienne ainsi qu'une abrogation *de facto* de l'Accord.

Nous construisons des voitures ensemble depuis plus de 50 ans. Compte tenu de la profonde intégration de nos industries automobiles, ces dispositions auraient également des répercussions importantes sur la production et les emplois aux États-Unis. Le Canada est le premier marché en importance pour les exportations américaines de véhicules automobiles. En effet, le Canada achète environ 10 % des véhicules fabriqués aux États-Unis. De plus, les véhicules assemblés au Canada sont constitués d'environ 50 % de contenu américain, et le Canada importe pour plus de 22 milliards de dollars de pièces automobiles chaque année des États-Unis. Ces pièces proviennent de fournisseurs de nombreux États, dont le Michigan, l'Ohio, la Virginie-Occidentale, la Virginie, l'Indiana, le Kentucky, l'Illinois et New York.

Cet enjeu est la priorité du Canada dans sa relation avec les États-Unis. Dans cette optique, nous vous demandons instamment de faire en sorte que la *Build Back Better Act* ne soit pas discriminatoire à l'égard du Canada, afin que nous puissions renforcer nos échanges mutuellement bénéfiques dans le secteur automobile et travailler ensemble, en tant que partenaires, sur de nombreuses priorités communes.

Nous tenons à préciser que, si cette question n'est pas résolue de manière satisfaisante, le Canada défendra ses intérêts nationaux, comme il l'a fait lorsqu'il a été confronté à des tarifs injustifiés sur l'acier et l'aluminium canadiens. À cet égard, le Canada n'aura d'autre choix que de réagir avec force en engageant une procédure de règlement des différends en vertu de l'Accord et en appliquant des tarifs sur les exportations américaines d'une manière qui aura des répercussions sur les travailleurs américains du secteur de l'automobile et de plusieurs autres secteurs de l'économie américaine.

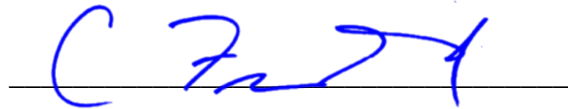
Au-delà d'éventuelles mesures de rétorsion, si les États-Unis appliquent les dispositions relatives aux crédits d'impôt telles qu'elles sont rédigées, nous y verrions un changement important dans l'équilibre des concessions convenues dans l'Accord. Nous envisagerions alors de suspendre des concessions qui revêtent une importance pour les États-Unis. Nous pourrions notamment suspendre les contingents tarifaires pour les produits laitiers fixés par l'Accord et reporter la mise en œuvre des modifications aux droits d'auteur prévues par l'Accord.

Nous nous préparons à publier au cours des prochains jours une liste de produits américains qui pourraient faire l'objet de tarifs douaniers canadiens si cette question n'est pas résolue de manière satisfaisante. Les mesures de rétorsion que nous proposons s'étendront à d'autres secteurs que

celui de l'automobile. Par ailleurs, nous comptons indiquer clairement quelles entreprises et quels travailleurs américains seront touchés.

Pour être clairs, nous ne souhaitons pas nous engager sur la voie de la confrontation. Ce n'est pas sur cela qu'est fondée la relation entre nos deux pays, et cela ne devrait jamais être le cas. Il est possible de travailler ensemble pour régler cet enjeu en veillant à ce que les véhicules et les batteries assemblés au Canada soient admissibles aux mêmes crédits que les véhicules et les batteries assemblés aux États-Unis. Nous sommes également prêts à travailler en étroite collaboration avec vous pour favoriser la transition vers les véhicules électriques et tirer parti de la profonde intégration du commerce automobile entre le Canada et les États-Unis. Il est essentiel de préserver la participation du Canada à la production conjointe de véhicules électriques afin de protéger nos industries intégrées, de maintenir de bons emplois bien rémunérés pour les travailleurs des deux côtés de la frontière, d'atteindre nos objectifs environnementaux communs et d'assurer une relation bilatérale solide entre nos deux pays.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Sénateurs, l'expression de nos sentiments distingués.



L'honorable Chrystia Freeland, C.P., députée
Vice-première ministre et ministre des Finances



L'honorable Mary Ng, C.P., députée
Ministre du Commerce international, de la
Promotion des exportations, de la Petite entreprise
et du Développement économique

ANNEXE B

LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Organismes et individus	Date	Réunion
Association canadienne des constructeurs de véhicules Brian Kingston, président-directeur général	2022/02/02	3
Association des fabricants de pièces d'automobile Gian Paolo Vescio, avocat général	2022/02/02	3
Mobilité électrique Canada Daniel Breton, président-directeur général	2022/02/02	3
Syndicats des métiers de la construction du Canada Sean Strickland, directeur exécutif	2022/02/02	3
Toyota Motor Manufacturing Canada inc. Scott MacKenzie, directeur national principal, Affaires extérieures	2022/02/02	3
Unifor Angelo DiCaro, directeur, Service de la recherche Shane Wark, adjoint au président national	2022/02/02	3
Ministère de l'Industrie Mary Gregory, sous-ministre adjointe déléguée, Secteur de l'industrie	2022/02/07	4
Ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement Arun Alexander, sous-ministre adjoint associé, Secteurs des politiques et négociations Michael Cannon, directeur, Direction du bois d'oeuvre Doug Forsyth, directeur général, Accès aux marchés Michael Grant, sous-ministre adjoint, Amériques	2022/02/07	4

Organismes et individus	Date	Réunion
David Morrison, sous-ministre, Commerce international L'hon. Mary Ng, C.P., députée, ministre du commerce international, de la promotion des exportations, de la petite entreprise et du développement économique		
Ministère des Finances	2022/02/07	4
Michèle Govier, directrice générale, Division de la politique commerciale internationale		
À titre personnel	2022/02/09	5
Karim Zaghbi, professeur, Université Concordia et professeur praticien, Université McGill		
Association canadienne des producteurs d'acier	2022/02/09	5
Catherine Cobden, présidente et directrice générale		
Association de l'aluminium du Canada	2022/02/09	5
Jean Simard, président et chef de la direction		
Chambre de commerce du Canada	2022/02/09	5
Mark Agnew, premier vice-président, Politiques et relations gouvernementales		
Conseil canadien des affaires	2022/02/09	5
Trevor Kennedy, vice-président, Commerce et politique internationale		
Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada	2022/02/09	5
David Adams, président-directeur général		
À titre personnel	2022/03/23	10
Mark Warner, avocat, Pilot Law LLP		
Alberta Forest Products Association	2022/03/23	10
Jason Krips, président-directeur général		
Association des produits forestiers du Canada	2022/03/23	10
Derek Nighbor, président-directeur général		
British Columbia Council of Forest Industries	2022/03/23	10
Susan Yurkovich, présidente-directrice générale		
Bureau de promotion des produits du bois du Québec	2022/03/23	10
Sylvain Labbé, président-directeur général		

Organismes et individus	Date	Réunion
Conseil de l'industrie forestière du Québec Jean-François Samray, président-directeur général Michel Vincent, directeur, Économie et marchés	2022/03/23	10
Association canadienne des constructeurs d'habitations Kevin Lee, directeur général	2022/03/28	11
Meadow Lake Tribal Council Industrial Investments Al Balisky, président-directeur général	2022/03/28	11
Produits forestiers Résolu Rémi Lalonde, président et chef de la direction	2022/03/28	11

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions n^{os} 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 23 et 31) est déposé.

Respectueusement soumis,

La présidente,
L'hon. Judy A. Sgro

