



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent de l'industrie et de la technologie

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 088

Le jeudi 5 octobre 2023

Président : M. Joël Lightbound



Comité permanent de l'industrie et de la technologie

Le jeudi 5 octobre 2023

• (1555)

[Français]

Le président (M. Joël Lightbound (Louis-Hébert, Lib.)): Je déclare la séance ouverte et vous souhaite à tous et à toutes la bienvenue à la 88^e réunion du Comité permanent de l'industrie et de la technologie de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride et j'offre mes salutations à ceux et celles de nos collègues qui se joignent à nous virtuellement.

Conformément à la motion adoptée le 26 septembre, nous recevons aujourd'hui le directeur parlementaire du budget, qui nous parlera de son rapport intitulé « Analyse du seuil de rentabilité des subventions à la production accordées à Stellantis-LGES et Volkswagen ».

J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Giroux, directeur parlementaire du budget, qui est accompagné aujourd'hui de M. Chris Matier, directeur général, Analyse économique et financière, et de Mme Jill Giswold, analyste principale. Nous sommes désolés d'avoir dû annuler la rencontre de mardi. Ce sont les aléas de la vie parlementaire qui nous y ont contraints, mais nous sommes très heureux de retrouver nos invités aujourd'hui.

Avant de céder la parole aux témoins, comme j'entends la sonnerie d'appel, je dois obtenir le consentement unanime des membres du Comité pour poursuivre la réunion jusqu'à cinq minutes avant le vote, si cela convient à tous. Je croyais que la sonnerie devait durer 30 minutes, mais, après vérification, elle ne durera que 15 minutes.

Ai-je le consentement unanime des membres du Comité pour poursuivre la réunion au moins jusqu'à la fin de la présentation de M. Giroux?

Des députés: D'accord.

Le président: Monsieur Giroux, vous avez la parole.

M. Yves Giroux (directeur parlementaire du budget, Bureau du directeur parlementaire du budget): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour.

Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant vous aujourd'hui pour parler de notre rapport intitulé « Analyse du seuil de rentabilité des subventions à la production accordées à Stellantis-LGES et Volkswagen ».

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Chris Matier, directeur général, et de Mme Jill Giswold, analyste principale du rapport.

Notre rapport comporte deux objectifs. Le premier, qui s'inscrit dans le cadre de mon mandat visant à promouvoir une plus grande transparence et une plus grande responsabilité budgétaire, consiste

à examiner l'analyse du seuil de rentabilité utilisé par le gouvernement fédéral au sujet de la subvention à la production de 13,2 milliards de dollars accordée à Volkswagen et annoncée en avril. À l'époque, le premier ministre et le ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie avaient insisté pour que l'échéance de rentabilité soit inférieure à cinq ans. Or, l'analyse correspondante n'ayant pas été publiée, notre rapport vient combler cette lacune en expliquant l'échéance de récupération estimée par le gouvernement.

Par ailleurs, en juillet, le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario ont annoncé l'octroi à Stellantis-LGES de subventions à la production qui pourraient atteindre 15 milliards de dollars, bien qu'aucun des deux gouvernements n'ait annoncé d'échéance pour atteindre le seuil de rentabilité. Cela nous amène au deuxième objectif de notre rapport, qui est de fournir une analyse indépendante du seuil de rentabilité du montant combiné de 28,2 milliards en subventions à la production pour Stellantis-LGES et Volkswagen.

Nous avons estimé que les recettes du gouvernement fédéral et du gouvernement de l'Ontario générées par les usines de fabrication de batteries pour les véhicules électriques au cours de la période de 2024 à 2043 seraient égales au montant total des subventions à la production. Nous visons donc un seuil de rentabilité de 20 ans, ce qui est beaucoup plus long que l'échéance de récupération de moins de cinq ans estimée par le gouvernement dans le cas de Volkswagen.

Pour arriver à cette estimation, nous avons utilisé les résultats de l'étude intitulée « Canada's New Economic Engine », dont s'est servi le ministère de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique pour déterminer son seuil de rentabilité. Pour produire notre analyse, nous avons consulté des représentants de ce ministère et du ministère des Finances du Canada.

[Traduction]

En outre, en juin, nous avons contacté les organisations qui ont publié l'étude, c'est-à-dire Clean Energy Canada et le Trillium Network for Advanced Manufacturing, et leur avons posé des questions techniques détaillées et demandé des données. Malheureusement, en août, les gens du Trillium Network nous ont informés qu'ils n'étaient pas en mesure de répondre à nos questions et ont dit qu'ils pourraient éventuellement reprendre la conversation en octobre si nous le voulions toujours. Malgré cette réponse, nous savions que nous comprenions suffisamment bien leur étude et ses résultats pour mener à bien notre analyse.

À l'opposé de ce que certains ont laissé entendre, notre estimation établit le seuil de rentabilité à 20 ans en tenant compte des répercussions économiques directes, indirectes et induites qui découlent des nœuds de fabrication de cellules et de modules de batterie au sein de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques dont parle l'étude du Trillium Network. Il s'agit des nœuds auxquels sont liées les subventions à la production reçues par Stellantis-LGES et par Volkswagen.

Contrairement à l'estimation du seuil de rentabilité faite par le gouvernement fédéral, nous n'avons pas inclus les investissements supplémentaires et les accroissements présumés de la production dans d'autres nœuds de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques ciblés par l'étude du Trillium Network. Selon nous, les hypothèses et la modélisation qui sous-tendent l'estimation du gouvernement fédéral surestiment considérablement les répercussions économiques et fiscales des subventions à la production, ce qui se traduit par une échéance optimiste pour l'atteinte du seuil de rentabilité.

Premièrement, il existe une incertitude quant à l'emplacement géographique futur des nouveaux investissements et des activités de production liés aux autres nœuds de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques. Compte tenu de la nature hautement intégrée de l'industrie automobile nord-américaine et de son caractère mondial, il n'est pas raisonnable de supposer que tous les nouveaux investissements dans les autres nœuds de la chaîne d'approvisionnement seront automatiquement consentis au Canada.

Deuxièmement, la modélisation utilisée par le Trillium Network était fondée sur un cadre d'entrées-sorties. Comme nous l'avons signalé dans notre rapport, l'une des principales limites de ce cadre est qu'il n'y a pas de contraintes du côté de l'offre. Par exemple, dans un tel cadre, il n'y a pas de pénurie ou de réaffectation de la main-d'œuvre, de sorte que chaque nouvel emploi est un gain net pour l'économie. Puisqu'il existe bel et bien des contraintes du point de vue de l'offre, il faudrait transférer des ressources provenant d'autres secteurs ou industries pour répondre à la demande accrue tout au long de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques.

Par conséquent, compte tenu de l'incertitude liée à l'emplacement futur de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques et à l'effet d'accroissement des répercussions économiques et fiscales, nous avons uniquement inclus la production et les retombées liées aux nœuds de fabrication de cellules et de modules tels que définis dans l'étude du Trillium Network, en tenant compte des calendriers de production fournis par Stellantis-LGES et Volkswagen.

Cela dit, même notre analyse s'appuyait sur plusieurs hypothèses optimistes. Par exemple, nous avons supposé que les deux usines continueraient à fonctionner à plein régime après 2032, date à laquelle les subventions à la production prendront fin. Nous avons également supposé que les recettes publiques liées à la fabrication de cellules et de modules augmenteraient considérablement après 2030.

En définitive, il est tout à fait possible que le seuil de rentabilité des 28,2 milliards de dollars de subventions à la production accordées à Stellantis-LGES et à Volkswagen ne soit pas encore atteint dans 20 ans, comme nous l'avons estimé.

Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions. Merci.

• (1600)

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Giroux.

Il reste sept minutes et vingt-deux secondes avant le vote. Est-ce que j'ai toujours le consentement des membres du Comité pour que nous fassions un premier tour de questions? Je crois comprendre que tout le monde ici va voter électroniquement.

Je crois que c'est M. Perkins qui commence ce premier tour.

[Traduction]

M. Brad Vis (Mission—Matsqui—Fraser Canyon, PCC): Je suis désolé, monsieur le président. Avant d'aller plus loin, pouvez-vous me dire si nous sommes autorisés à être à la Chambre des communes tout en participant à une séance de comité?

Le président: Je n'en suis pas totalement certain, parce que...

M. Rick Perkins (South Shore—St. Margarets, PCC): En fait, M. Gaheer est en train de siéger en Chambre.

Le président: Oui, mais il y a un vote actuellement. La Chambre n'est pas...

M. Rick Perkins: Je ne crois cependant pas qu'il soit possible de siéger à la Chambre.

Le président: Pour que les choses soient bien claires et que nous ne perdions pas davantage de temps, je demanderais simplement à M. Gaheer de bien vouloir se déplacer dans le lobby, ou dans une salle plus appropriée.

Monsieur Perkins, vous avez la parole.

M. Rick Perkins: Merci, monsieur le président.

Merci à M. Giroux et à ses collaborateurs d'être des nôtres aujourd'hui.

Nous menons cette étude parce que le premier ministre et le ministre ont indiqué au départ que l'on atteindrait la rentabilité en cinq ans ou moins. En fait, le ministre a déclaré publiquement à maintes reprises depuis avril que l'investissement serait effectivement rentable et qu'il faudrait un maximum de cinq ans pour y parvenir. Il n'y a pas de banquier qui refuserait de signer une telle entente. Mais voilà que vous nous dites qu'il faudra 20 ans, voire davantage, simplement pour en arriver à ce seuil de rentabilité, et ce, seulement si tous les éléments tombent en place comme par magie.

Vous avez formulé une hypothèse en vous appuyant sur le rapport du Trillium Network. Avez-vous un moyen de savoir d'où viennent les chiffres sur l'écosystème qui sont présentés dans ce rapport? J'en ai moi-même pris connaissance, et je n'ai pu y trouver aucune mention de Volkswagen. Comme il n'est question nulle part de cette entente et comme vous n'avez pas accès aux chiffres sur lesquels s'appuie ce rapport un peu fantaisiste du Trillium Network, comment en arrivez-vous à cette estimation suivant laquelle il faudra 20 ans pour que les sommes investies produisent des retombées équivalentes?

On formule ici des hypothèses que j'estime plutôt optimistes au sujet des niveaux de taxation des particuliers et de considérations semblables.

• (1605)

M. Yves Giroux: C'est une question intéressante.

En fait, nous nous sommes référés au rapport du Trillium Network, mais nous ne l'avalisons pas, car il nous est impossible de reproduire — et nous n'avons même pas tenté de le faire — les chiffres contenus dans ce rapport. Ce n'était pas notre objectif.

Nous voulions simplement analyser les déclarations du gouvernement suivant lesquelles il faudrait moins de cinq ans pour en arriver à des retombées équivalentes aux investissements consentis. À partir du même rapport dont le gouvernement s'est servi, nous en sommes arrivés à la conclusion que l'échéance de récupération serait beaucoup plus éloignée dans le temps, car le gouvernement a parlé d'une période inférieure à cinq ans en présumant non seulement que ces usines de fabrication de batteries seront construites et fonctionnelles, mais aussi que tout un écosystème sera bâti autour.

Même dans le rapport du Trillium Network, on admet que, pour que cela devienne chose possible, il faudra d'autres subventions gouvernementales pour la totalité de ces autres nœuds à établir au Canada — de l'exploration minière jusqu'à l'assemblage des véhicules électriques en allant même jusqu'à leur recyclage — et il faudra en outre investir dans des infrastructures, par exemple pour avoir accès aux mines et aux minéraux. Le rapport en question formule de nombreuses hypothèses, ce qui nous donne à penser que les déclarations du gouvernement suivant lesquelles les retombées seraient égales aux investissements en moins de cinq ans sont, pour le moins, grandement optimistes.

M. Rick Perkins: L'un des problèmes vient du fait qu'il est probable qu'il y ait des subventions à venir pour l'écosystème, car le seul de ces écosystèmes à avoir été annoncé jusqu'à maintenant par le ministre au Québec est bel et bien subventionné.

Une batterie est formée de 14 composantes. Plus de 90 % des cathodes utilisées pour les véhicules électriques sont fabriquées en Asie, et nous savons que l'usine CAMI au sujet de laquelle le premier ministre et les libéraux ont fait tout un battage il y a à peine six mois a maintenant dû cesser ses activités en raison de l'absence d'une chaîne d'approvisionnement, et ce, même avec des subventions.

Y a-t-il des garanties que cette usine va continuer de fabriquer des batteries au rythme prévu tant et aussi longtemps que les subventions seront versées? J'ai aussi une autre question. Y a-t-il des garanties que cette usine va poursuivre ses activités lorsque les subventions cesseront d'être versées en 2032?

M. Yves Giroux: Je n'ai vu aucune garantie semblable, assurément pas dans les contrats en tout cas, qui obligerait Volkswagen ou Stellantis à maintenir les usines en production une fois les subventions terminées. En fait, les ministres ont indiqué clairement qu'il s'agissait de subventions conditionnelles à la production, alors je ne crois pas qu'il existe quelque garantie que ce soit permettant de s'assurer que les usines produiront à plein régime, même pendant que les subventions sont versées.

Ce serait la réponse courte à votre question.

M. Rick Perkins: Pour que l'on parvienne au seuil de rentabilité au bout de 20 ans, il faut demeurer en opération pendant 20 ans...

M. Yves Giroux: Tout à fait.

M. Rick Perkins: ... alors si l'usine cesse ses activités après 2032, on ne récupérera qu'une portion minime des sommes investies. Je rappelle qu'il est question ici, dans le cas de Volkswagen, de 15 milliards de dollars de subventions à la production jusqu'à cette échéance.

Y a-t-il une limite quelconque...? Supposons que, par miracle, les usines bénéficient d'un accès illimité à ces 14 composantes et aux minéraux qu'on y retrouve. Existe-t-il une limite qui les empêcherait d'aller au-delà de ce niveau de 100 % sur lequel vous basez vos estimations? Est-ce que les subventions pourraient éventuellement être majorées et, par le fait même, reporter le moment où les retombées deviendraient équivalentes?

M. Yves Giroux: Vous voulez répondre?

Mme Jill Giswold (analyste principale, Bureau du directeur parlementaire du budget): Pour l'entente conclue avec Stellantis, le montant de 15 milliards de dollars annoncé par le gouvernement est en fait un maximum. Je crois qu'il en va de même de l'accord avec Northvolt qui vient d'être annoncé.

M. Rick Perkins: Est-ce qu'il y a un plafond pour Volkswagen également?

Mme Jill Giswold: Nous n'avons vu aucune indication en ce sens dans le cas de Volkswagen.

M. Rick Perkins: Pour ce qui est de la probabilité que le seuil de rentabilité soit atteint en 20 ans comme vous l'avez indiqué, pourriez-vous nous donner un pourcentage estimatif pour le cas où nous aurions à parier que cela va se faire en 20 ans, voire davantage, plutôt qu'en cinq ans?

• (1610)

M. Yves Giroux: J'essaie toujours d'éviter les paris, car je sais que l'on risque le plus souvent d'en sortir perdant.

Comme je le disais dans mes observations préliminaires, même un échéancier de 20 ans pour le point d'équilibre est sans doute optimiste. Je ne voudrais pas avoir à évaluer la probabilité d'un tel résultat, car je ne me retrouverai sans doute pas dans la même position dans 20 ans d'ici.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, messieurs Perkins et Giroux.

[Traduction]

Étant donné que la sonnerie va bientôt s'arrêter, nous allons suspendre la séance pour la reprendre après les votes.

La séance est suspendue.

• (1610)

(Pause)

• (1630)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

M. Masse a eu l'occasion de commencer à poser ses questions pendant la pause, mais nous allons maintenant reprendre notre séance en bonne et due forme.

Vous aurez bientôt droit à votre temps de parole, monsieur Masse.

C'est pour l'instant au tour de M. Turnbull pour les six prochaines minutes.

M. Ryan Turnbull (Whitby, Lib.): Merci.

Monsieur Giroux, merci à vous et à votre équipe d'être avec nous aujourd'hui. Je me réjouis de l'apport de votre bureau et de tout le travail que vous accomplissez. J'ai pris connaissance du rapport, et je suis vraiment heureux que vous soyez ici pour répondre à nos questions, car j'en ai moi-même beaucoup.

Vous avez indiqué dans vos observations préliminaires, et je crois que nous le savions tous déjà, qu'une évaluation des incidences économiques porte normalement sur les répercussions directes, indirectes et induites. Avez-vous pris en considération ces trois éléments dans votre modélisation?

M. Yves Giroux: Nous avons utilisé le rapport du Trillium Network qui a effectivement considéré les impacts économiques directs, indirects et induits de chacun des nœuds.

M. Ryan Turnbull: Si je puis me permettre, pour ce qui est des répercussions indirectes, qui incluent les transactions entre entreprises dans l'ensemble de la chaîne de valeur, il existe certains rapports, comme celui produit par Mobilité électrique Canada, qui...

Dans votre propre rapport, vous précisez n'avoir analysé qu'une petite portion de la chaîne de valeur au sein de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques. Si je ne m'abuse, vous avez en fait exclu environ 91 % de cette chaîne de valeur. Je peux d'ailleurs citer votre rapport à ce sujet:

La fabrication des cellules, qui aura lieu à l'usine de Volkswagen, ne représente qu'une fraction des recettes supplémentaires (8,6 %) à l'échelle de la chaîne d'approvisionnement.

Pourquoi avez-vous décidé de restreindre ainsi la portée de votre rapport et de ne pas inclure le reste de la chaîne d'approvisionnement? Il y a bien évidemment un effet considérable sur l'analyse du seuil de rentabilité si l'on exclut 91 ou 92 % de la chaîne d'approvisionnement.

M. Yves Giroux: Nous avons en fait considéré les incidences de la construction et de l'exploitation de ces deux usines, c'est-à-dire les répercussions directes de cette construction et de cette exploitation; les impacts indirects, notamment sur les fournisseurs qui produiront les intrants nécessaires à ces usines; et les répercussions induites, par exemple sous la forme de la création d'emplois et des retombées économiques attribuables à ces nouveaux emplois au sein des collectivités.

Nous avons choisi de ne pas prendre en considération les autres nœuds car, comme on l'indique dans le rapport du Trillium Network lui-même, ceux-ci exigent des subventions et une aide additionnelles de la part du gouvernement à hauteur de 20 à 30 %. Nous ne les avons pas inclus dans notre analyse, car ce n'est pas encore chose faite. Il n'y a aucune garantie que cela va se produire. Comme on le souligne à plusieurs endroits dans le rapport du Trillium Network, il n'y a aucune garantie que ces activités auront lieu au Canada. Cela pourrait se faire ailleurs dans le monde.

À titre d'exemple, l'assemblage des véhicules électriques est, comme vous l'avez mentionné, un segment important de la chaîne de valeur. C'est à cette étape que la valeur ajoutée est la plus importante. À ma connaissance, il n'existe toujours pas au Canada d'usine de Volkswagen pour l'assemblage de véhicules électriques.

• (1635)

M. Ryan Turnbull: Merci pour cette réponse, mais, ceci dit très respectueusement, lorsqu'on analyse seulement un nœud, comme vous venez d'admettre l'avoir fait, on exclut pour ainsi dire bon nombre des incidences indirectes dans l'ensemble de la chaîne de valeur. Il va de soi que cela restreint la portée de votre analyse et que cela change...

Je comprends bien ce que vous faites valoir au sujet des garanties, mais avons-nous vraiment quelque garantie que ce soit quant à ce que l'avenir nous réserve? Nous n'en avons pas. Je pense que vous conviendrez avec moi que tout cet exercice de modélisation et

d'évaluation des incidences économiques est fondé sur une série d'hypothèses. Pourriez-vous nous confirmer que tous les modèles, peu importe l'évaluation des incidences que vous devez réaliser, sont basés sur un ensemble d'hypothèses?

M. Yves Giroux: Ils doivent tous être fondés sur une série d'hypothèses, surtout lorsqu'on cherche à déterminer ce que l'avenir nous réserve. La seule façon d'avoir un certain degré de certitude, c'est de considérer les résultats passés.

M. Ryan Turnbull: Vous avez tout à fait raison. Plus vous considérez les événements et les comportements passés, meilleures sont les chances que vos prédictions soient exactes. C'est bien ce que vous vouliez dire?

M. Yves Giroux: Oui.

M. Ryan Turnbull: Quel modèle entrées-sorties avez-vous utilisé? Vous êtes-vous servis d'un modèle de simulation? Avez-vous utilisé un modèle entrées-sorties conventionnel? Quelles incidences dans l'ensemble de l'industrie avez-vous vraiment prises en considération?

M. Yves Giroux: Ce n'est pas nous qui avons fait ce travail, mais plutôt le Trillium Network.

M. Ryan Turnbull: Je suis désolé. Je ne veux pas vous interrompre, mais j'aimerais seulement préciser les choses. Vous vous en êtes remis à leur utilisation d'un modèle entrées-sorties sans le faire vous-mêmes, n'est-ce pas?

M. Yves Giroux: Tout à fait. Nous avons examiné l'étude réalisée par le Trillium Network avec les mises en garde et les hypothèses qui ont été émises pour en arriver à une évaluation plutôt exhaustive et complète des incidences possibles. C'est un document de plus de 100 pages. On utilise un modèle entrées-sorties, mais dans une forme simplifiée.

M. Ryan Turnbull: Puis-je toutefois vous demander un éclaircissement? N'avez-vous pas modifié leurs hypothèses jusqu'à un certain point? Vous vous en êtes remis à leur modèle entrées-sorties, mais en vous intéressant seulement à un nœud. Est-ce bien cela?

M. Yves Giroux: Nous nous sommes concentrés sur les nœuds pour lesquels le gouvernement a annoncé des subventions en avril et en juillet.

M. Ryan Turnbull: D'accord. On exclut ainsi tout le reste des répercussions indirectes, au titre desquelles nous n'avons aucune garantie, mais qui pourraient fort bien se concrétiser dans l'ensemble de la chaîne de valeur, comme une analyse complète des transactions pourrait le confirmer.

M. Yves Giroux: Nous avons exclu ces autres nœuds, car ils exigeraient fort probablement des subventions gouvernementales additionnelles, comme le Trillium Network l'a indiqué dans son rapport. En intégrant ces autres nœuds que vous avez mentionnés, y compris les usines d'assemblage de véhicules électriques qui nécessiteraient des subventions dont on ne connaît pas le montant, nous aurions introduit une inconnue dans l'équation alors que nous tentions d'estimer l'échéance de rentabilité...

M. Ryan Turnbull: Si vous n'y voyez pas d'objection, j'aimerais que nous approfondissions la question.

Vous dites que vous avez exclu ces autres nœuds parce qu'ils auraient exigé des subventions supplémentaires. En quoi ces subventions additionnelles justifient-elles l'exclusion de ces autres nœuds au sein de la chaîne de valeur?

M. Yves Giroux: C'est parce que le montant de ces subventions n'est pas connu. On ne peut pas chiffrer ces investissements. C'est ainsi qu'il est difficile d'inclure, par exemple, une usine d'assemblage de véhicules électriques alors qu'on ne sait pas si elle sera bel et bien construite. Nous ne savons pas si elle sera érigée au Canada. Nous ignorons ce qu'il faudra exactement, notamment au chapitre des subventions, pour que cette nouvelle usine s'implante chez nous. Il est très difficile de prendre en considération une foule d'inconnues qui ne vont pas nécessairement aboutir à quelque chose de concret.

M. Ryan Turnbull: Je crois que je veux surtout faire valoir, monsieur Giroux, que tout cet exercice de modélisation que vous menez est fondé sur un ensemble d'hypothèses. En fait, tout cela revient essentiellement à un concept que nous modélisons afin de prédire l'avenir sans avoir aucune garantie à ce sujet.

Pourquoi avoir choisi une vision plus étroite et, à mon avis, légèrement pessimiste de ce que l'avenir nous réserve? Il va de soi que cela influe sur votre analyse et que c'est ainsi que vous reportez à plus de 20 ans le moment où les retombées devraient être équivalentes aux investissements.

Vous avez indiqué avoir fait montre d'optimisme. Je crois plutôt que vous êtes incroyablement pessimistes.

M. Yves Giroux: En fait, je pense que, dans une grande mesure, je me suis montré plutôt optimiste.

Nous décidons d'utiliser certaines suppositions par rapport à d'autres en nous fiant à notre jugement professionnel et à celui de nos pairs. De plus, lorsque nous examinons des études fournies au gouvernement ou aux parlementaires, nous devons également nous pencher sur l'objectif ultime des auteurs. S'ils font une étude pour promouvoir certains intérêts, nous devons la prendre avec un grain de sel puisque nous savons ce qui les motive.

Dans mon cas, je travaille pour les parlementaires. Je travaille pour les contribuables et les Canadiens, et il n'est donc pas dans mon intérêt d'être trop optimiste ou trop pessimiste.

• (1640)

M. Ryan Turnbull: Nous avons tout intérêt à mettre sur pied une chaîne d'approvisionnement en véhicules électriques pour aider à stimuler l'économie, pour lutter contre les changements climatiques et pour faire ces investissements qui ne se font qu'une fois par génération. Par conséquent, d'une certaine façon, les mesures gouvernementales qui seront prises à l'avenir n'auront-elles pas une incidence sur le modèle que nous utilisons pour déterminer dans quelle mesure nous pouvons être certains que les résultats seront positifs ou négatifs?

M. Yves Giroux: Je ne suis pas certain de pouvoir parler de l'incidence globale de ces investissements sur la société à l'avenir. Ce que je cherchais à faire dans mon travail, c'est vérifier si la période de remboursement donnée pour le gouvernement était vraiment de cinq ans ou si elle est plus longue ou plus courte.

La pertinence de la politique dépasse mon mandat. Il revient à des personnes comme vous et aux législateurs de déterminer s'il est approprié de faire ce genre d'investissements, en examinant bien plus que les seuls chiffres et recettes gouvernementales.

M. Ryan Turnbull: Merci.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Lemire, la parole est à vous.

M. Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Merci, monsieur le président.

Merci à l'ensemble du Comité.

Monsieur Giroux, je pense qu'il est tout à fait pertinent de vous avoir invité aujourd'hui pour parler de votre rapport — que je salue, par ailleurs — sur les subventions à la production annoncées pour Stellantis et Volkswagen.

À notre avis, ces subventions sont manifestement une réaction du gouvernement fédéral aux investissements américains et je pense qu'il a travaillé à l'envers. Au lieu de miser sur la création de la chaîne d'approvisionnement à partir de la mine et de créer de la valeur ajoutée à chacune des étapes, il a joué le jeu de la surenchère américaine à gros prix, à coût de milliards, voire de dizaines de milliards de dollars, avec un risque énorme.

Est-ce qu'on a les ressources pour approvisionner ces usines? Est-ce qu'on a en ce moment le lithium pour pouvoir le faire? Si on n'est pas prêt et que la chaîne n'est pas préparée, on va, au bout du compte, acheter du lithium de la Chine au lieu de le produire au Québec ou ailleurs au Canada, notamment dans une des seules mines de lithium en activité, celle de Sayona, en Abitibi-Témiscamingue.

À mon sens, il aurait été beaucoup plus opportun pour le gouvernement fédéral d'investir dans chaque étape de la transformation. Comme on le sait, les étapes de transformation des minéraux critiques stratégiques sont nombreuses pour faire une batterie. Il faudrait miser sur la mine, mais ce n'est pas ce qui a été fait.

Votre rapport met donc en lumière quelque chose qui est, à mon sens, évident. Si on ne crée pas la chaîne d'approvisionnement et si on ne permet pas aux petites et moyennes entreprises de fournir des composants à chacune des usines qui vont être faites, on rate le bateau.

J'ai beaucoup aimé votre rapport. Évidemment, le délai de 20 ans qu'il mentionne est très long. Ce délai pourrait être considérablement réduit si on développait toute la chaîne, de la mine à la batterie en passant par les oxydes, les anodes, les cathodes, les cellules et autres. Selon ce que je comprends de votre rapport, en développant l'industrie en amont, on augmenterait les retombées des usines de batterie. J'espère que c'est ce qu'on va surligner dans ce rapport, et que le gouvernement va opérer un changement en faisant ces investissements à proximité de la mine. Le délai de récupération pourrait alors être beaucoup plus rapide, de l'ordre de 10 à 15 ans plutôt que de 20 ans, si on tenait compte de l'ensemble des éléments. L'idéal serait d'y arriver en cinq ans, bien sûr.

Est-ce le cas? Est-ce que j'ai bien compris?

Par ailleurs, la semaine dernière, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral ont annoncé un important projet conjoint de la filière batterie, celui de la société Northvolt, en Montérégie. Avez-vous évalué l'impact des projets du Québec qui ont été annoncés récemment? Comment allez-vous tenir compte de l'investissement dans le projet de Northvolt et des autres investissements à venir?

M. Yves Giroux: Étant donné que le projet de Northvolt, au Québec, a été annoncé récemment, nous n'avons pas encore étudié son impact. Cependant, nous avons entrepris des démarches pour commencer cette étude en demandant des renseignements au ministère de l'Industrie et au ministère des Finances.

Par contre, lors de l'annonce du projet, nous avons été agréablement surpris de voir que le gouvernement du Québec avait adopté notre méthodologie pour estimer les retombées fiscales de son investissement. Le fait qu'il a utilisé notre méthodologie nous rassure quant au bien-fondé de l'approche préconisée dans notre rapport. Le ministère de l'Industrie a lui aussi utilisé cette approche pour le projet de Northvolt.

Le gouvernement du Québec a donc utilisé notre approche pour estimer que la période de récupération pour ce projet serait de 9 à 13 ans, en fonction de la date de début considérée. Nous allons probablement nous pencher là-dessus lorsque nous aurons les données du ministère de l'Industrie.

• (1645)

M. Sébastien Lemire: À mon avis, pour avoir de la vraie valeur ajoutée, il faut développer notre propre chaîne, comme je le disais tantôt. Il faut donc partir de la mine et verdir les procédés. Il est important que le gouvernement investisse dans l'innovation et la modernisation et dans la récupération du carbone pour chacune des étapes de la transformation, et qu'il veille à limiter les déplacements et le transport dans tout cela.

Il y a aussi des investissements qui peuvent atténuer les risques de dépendance à l'égard des chaînes d'approvisionnement extérieures. On sait que le lithium et les activités de production aux différentes étapes de la chaîne des batteries qu'on va produire ici vont probablement avoir une meilleure empreinte carbone et une meilleure empreinte environnementale, et qu'ils vont nous permettre de rentabiliser plus rapidement nos investissements.

Est-ce que vous pensez que les mesures incitatives politiques ou les investissements actuels sont suffisants pour accélérer la création de petites et moyennes entreprises ou de compagnies qui voudraient développer des étapes de la chaîne d'approvisionnement? Est-ce que vous sentez que le gouvernement fédéral est un partenaire fiable en ce moment?

M. Yves Giroux: Il est difficile pour moi de me prononcer sur cet aspect, puisque nous nous sommes penchés sur un aspect particulier de la filière des batteries pour véhicules électriques. Nous n'avons pas considéré les incitatifs fiscaux, financiers, monétaires et réglementaires pour l'ensemble de la chaîne de production des véhicules électriques.

Par contre, en tant que contribuable canadien, j'espère moi aussi de tout cœur que les développements auxquels faisait allusion votre collègue M. Turnbull vont tous se réaliser au Canada. Cependant, nous n'en avons pas la garantie et cela ne faisait partie de notre étude. Nous ne nous sommes pas penchés là-dessus parce que nous ne connaissons pas l'étendue de toutes les aides offertes ou tous les projets en développement ou qui pourraient être en développement dans la chaîne de valeur.

M. Sébastien Lemire: Prenons, par exemple, le lithium qui va dans la cellule à la dernière étape. Selon vous, cela coûterait-il moins cher si on produisait ce qui est nécessaire à chacune des étapes et qu'on l'achetait ici, plutôt que de dépendre du lithium de la Chine, pays qui contrôle 80 % du marché du lithium et le vend au gros prix actuellement?

M. Yves Giroux: Je ne sais pas si cela coûterait nécessairement moins cher, mais je peux vous dire que cela réduirait certainement les risques géopolitiques. Cela peut être une considération très importante dans les décisions gouvernementales d'investir ou de dépenser dans ce domaine pour réduire le risque d'une dépendance induite d'une région du monde qui peut être un peu plus risquée ou instable.

M. Sébastien Lemire: C'est bien dit.

Merci, monsieur le président. Je suis désolé de ce délai.

Le président: Merci, monsieur Lemire.

Monsieur Masse, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être parmi nous.

Je vais commencer en examinant les faits. Le gouvernement a acheté l'oléoduc Trans Mountain pour 4,5 milliards de dollars. La somme est ensuite passée à 12,6 milliards de dollars, puis à 21,4 milliards. Je pense qu'elle atteint maintenant 30,9 milliards de dollars. Je crois que votre ministère a indiqué qu'il faudrait débours 14 milliards de dollars pour s'en départir si on le fermait. Je me demande juste si vous pouvez faire le point sur le coût, car j'aimerais faire une comparaison ici si c'est possible.

M. Yves Giroux: Nous n'avons pas de mise à jour. La dernière fois que nous nous sommes penchés sur la question, les coûts de construction étaient d'environ 20 milliards de dollars, et à l'époque, nous avions estimé qu'il était très probable que le projet ne soit pas rentable pour le gouvernement fédéral. Maintenant que les coûts de construction ont encore augmenté, la situation ne s'est probablement pas améliorée. En fait, elle s'est probablement détériorée.

M. Brian Masse: En effet.

Je veux dire publiquement à quel point je vous suis reconnaissant du rapport que vous avez préparé sur le secteur de l'automobile. Je demande depuis des années une stratégie nationale de l'automobile transparente par rapport aux investissements accordés. De toute évidence, comme je viens de Windsor, la capitale de l'automobile au Canada, nous avons vu de nombreuses pertes d'emplois au fil des ans, et je préviens le gouvernement depuis des années que les démocrates et les républicains allaient de l'avant avec l'Inflation Reduction Act compte tenu du fort appui de la population aux États-Unis.

Pour moi, il est moins question de savoir si nous devons passer à l'action ou non. Dans votre rapport, lorsque vous comparez les évaluations des coûts, pensez-vous que le projet d'oléoduc Trans Mountain, qui est hors de contrôle selon moi, présente un potentiel? Y a-t-il une vulnérabilité similaire pour ce qui est de cet investissement dans le secteur de l'automobile, ou est-ce sous contrôle puisque c'est relié à la production?

M. Yves Giroux: Les deux diffèrent grandement. Dans le cas de Trans Mountain, comme vous y avez fait allusion, les coûts de construction sont difficiles à prévoir avant la fin du projet, tandis que pour les contrats conclus avec Stellantis et Volkswagen, le gouvernement s'est engagé... Même pour Northvolt, d'après ce que j'ai entendu, le gouvernement accorde un certain soutien pour la construction, mais la différence, c'est que le secteur privé doit assumer les éventuels dépassements des coûts. La vaste majorité des subventions sont liées à la production. Une somme est accordée pour chaque kilowatt d'électricité stockée dans une batterie. C'est donc limité à la capacité de production.

• (1650)

M. Brian Masse: Vous avez raison. À mon avis, c'est là qu'il y a une distinction importante et c'est là que je regarde. Vous avez raison. Il pourrait y avoir des éléments liés à la construction, mais on risque aussi d'être perdant sans production. Ce sera le plus important, car si nous ne produisons rien, ce sera terrible. Pouvez-vous me dire si vous vous êtes penchés là-dessus dans vos études...?

À Windsor, nous disons souvent qu'un emploi dans le secteur de l'automobile équivaut à environ sept autres emplois dérivés. C'est le lien qui y est fait depuis longtemps. Cela peut toutefois changer. Avez-vous examiné les salaires et ces revenus ainsi que les recettes fiscales qui seront perçues auprès de ces travailleurs? Est-ce une chose que vous avez mesurée dans votre étude?

M. Yves Giroux: Non, ce n'est pas une chose que nous avons directement mesurée. Nous nous sommes servis des retombées économiques et des recettes de l'État utilisées dans l'étude du Trillium Network. Si ma mémoire est bonne, le ratio est de 1:6 à un moment donné selon les nœuds de la chaîne, mais je ferais preuve d'une certaine réserve à ce sujet. Ce sont les chiffres du Trillium Network.

M. Brian Masse: Oui, et je vais être honnête. Je n'ai pas l'ensemble du rapport sur Trillium Network, et c'est la raison pour laquelle je pose la question. Tient-on également compte des avantages pour les travailleurs?

Ma première réunion publique pour obtenir un nouveau poste frontalier remonte à 1998, à l'école publique Marlborough, et le pont Gordie Howe sera enfin construit. Tenons-nous compte des camions qui circulent entre les deux pays? Nous avons dû payer en tant que pays. Par conséquent, plus il y aura de véhicules qui circulent, mieux ce sera, surtout compte tenu des investissements dans le secteur de l'automobile au Québec et partout ailleurs. À Windsor, nous disons souvent que la fourgonnette est construite en faisant sept va-et-vient sur le pont, si je puis dire.

En a-t-il été question dans une partie de l'étude du Trillium...? Ce calcul a-t-il été fait?

M. Yves Giroux: Je n'ai pas ce niveau de détail. Je pense qu'il vaudrait mieux poser la question aux auteurs du rapport du Trillium Network, à moins que M. Matier et Mme Giswold connaissent la réponse. Comme ils ne cherchent pas à retenir mon attention, ils n'en savent probablement pas plus long que moi.

M. Brian Masse: C'est la raison pour laquelle j'aime votre rapport. Il brosse vraiment le portrait d'une chose que nous essayons de mesurer depuis longtemps. Je connais tous les détails du dossier puisque je milite pour l'investissement dans le secteur de l'automobile.

Par exemple, en 1987, lorsque le gouvernement de l'époque a secouru Chrysler, nous avons gagné ainsi des millions de dollars. Lorsqu'on a prêté main-forte à General Motors récemment, tout

comme à Stellantis, si nous avions gardé les actions, nous aurions gagné beaucoup plus d'argent, mais le gouvernement les a vendues. Ce n'était pas le vôtre, mais plutôt les conservateurs. Nous aurions gagné beaucoup plus d'argent avec ces actions également. Il y avait donc moyen d'investir en sauvant ces entreprises.

J'aimerais savoir, plus précisément dans le cadre de cette étude, s'il y a des choses que vous auriez faites différemment en rétrospective. Maintenant que vous avez entendu des critiques et pris connaissance de points forts, y a-t-il des choses que vous feriez peut-être différemment pour mesurer les effets à l'avenir?

M. Yves Giroux: Je pense que nous communiquerions probablement les conclusions des rapports un peu différemment. J'estime toutefois que nous n'aurions pas pu faire une meilleure analyse, car nous avons des questions pour les auteurs du rapport. Ils n'ont malheureusement pas eu le temps ou les ressources pour répondre.

M. Brian Masse: Très rapidement, y aura-t-il une mise à jour sur ce rapport? Aurez-vous le temps de vous pencher sur leur rapport? Ils communiqueront peut-être avec vous en octobre ou à un autre moment. Est-ce une chose à laquelle nous pouvons nous attendre?

Au bout du compte, ce que je vois dans tout cela, c'est peut-être une façon plus normalisée de mesurer ces investissements, et j'aimerais également voir dans les rapports le nombre d'heures travaillées, de sorte que lorsque nous avons ces contrats... En définitive, ce qui est important pour moi, c'est que les gens aient des heures de travail, qu'ils payent des impôts, versent des cotisations syndicales et fassent des dons à Centraide, et toutes les différentes choses qui en découlent.

Je me demande juste si nous aurons un processus plus robuste pour mesurer ces investissements dans le secteur de l'automobile plutôt que d'essentiellement agir désespérément à la dernière minute sans politique.

• (1655)

M. Yves Giroux: D'après ce que nous savons, le gouvernement lui-même semble avoir appuyé sa décision d'investir dans ces deux usines sur le rapport du Trillium Network. On avait peut-être d'autres renseignements et une autre analyse.

Nous avons l'intention de continuer notre examen du dossier, mais je ne peux pas vous promettre que nous allons faire une analyse exhaustive et approfondie comme celle dont vous avez parlé. Il faudrait pour cela beaucoup plus de ressources, d'information et de données que ce que nous avons.

M. Brian Masse: Je comprends.

Merci du temps que vous m'avez accordé, monsieur le président.

À mon avis, soit que nous nous engageons pleinement, soit que nous ne le faisons pas. Compte tenu de la façon dont l'industrie et le transport automobile fonctionnent, le coût est beaucoup plus élevé, non seulement du point de vue du climat, mais aussi du point de vue de la fabrication industrielle. J'ai vu de mes propres yeux à quel point les Américains sont déterminés dans ce dossier. Je me réjouis que nous nous attaquions à la question, mais il serait bon que les contribuables sachent ce que cela vaut. Je vous remercie du travail que votre équipe et vous avez accompli.

Merci, monsieur le président.

M. Yves Giroux: Merci.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Masse.

Monsieur Généreux, vous avez la parole.

M. Bernard Généreux (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup d'être ici aujourd'hui, monsieur Giroux, ainsi qu'à vos acolytes. Je vous remercie aussi pour votre rapport.

Je vais pousser plus loin la question que M. Masse vient de vous poser. Pourquoi dites-vous que vous auriez déposé le rapport un peu différemment? Avez-vous eu de la rétroaction désagréable ou y a-t-il eu des gens qui n'étaient pas d'accord avec vous?

M. Yves Giroux: C'est une question intéressante, que je ne m'attendais pas à me faire poser.

Aussitôt que nous publions un rapport qui déboulonne certains mythes ou qui remet certaines pendules à l'heure, nous nous faisons souvent accuser d'avoir mal compris certaines choses et d'avoir une dent contre un secteur en particulier, ce qui n'est pas du tout le cas.

Comme je l'ai mentionné à M. Masse, si c'était à refaire, nous adopterions probablement une stratégie de communication légèrement différente. Nous mentionnerions que nous ne critiquons pas le bien-fondé de la politique elle-même et que nous ne la quantifions pas. Nous rendrions donc cette partie plus claire. Nous nous attaquons plutôt à l'analyse des affirmations gouvernementales voulant que les investissements gouvernementaux soient remboursés en moins de cinq ans. C'était l'objectif premier du rapport, pas de se prononcer sur la politique elle-même.

M. Bernard Généreux: D'accord.

Je vais justement parler d'un élément que le ministre a soulevé ad nauseam: le seuil de rentabilité.

Je suis un homme d'affaires. Quand j'investis 100 \$, je m'attends à faire de l'argent. Selon ma définition, le seuil de rentabilité, c'est le montant qui me reviendra en plus de ce que j'aurai investi au départ. Avez-vous la même définition que moi?

M. Yves Giroux: C'est aussi ma définition, même si je ne suis pas un homme d'affaires aussi expérimenté que vous. En fait, je ne suis pas du tout un homme d'affaires.

M. Bernard Généreux: D'accord.

Vous avez été assez clair dans le rapport: le gouvernement, et plus particulièrement le ministre Champagne, a déclaré qu'il y aurait un rendement du capital investi dans cinq ans. On ne parle pas ici que d'un seuil de rentabilité, mais d'un rendement du capital investi. De votre côté, par contre, vous parlez plutôt de 20 ans.

Avez-vous déjà travaillé à partir des évaluations ou des rapports du Trillium Network for Advanced Manufacturing? Je ne connais pas ce réseau. Le connaissez-vous? Avez-vous déjà fait des rapports à partir de ses données?

M. Yves Giroux: C'est la première fois [*difficultés techniques*] utilisé ses rapports et ses données, à ma connaissance. Mes deux acolytes, comme vous les avez appelés, ont l'air d'acquiescer.

M. Bernard Généreux: J'ai manqué le début de votre réponse. Avez-vous dit que c'était la première fois?

M. Yves Giroux: Oui, c'est la première fois depuis que je suis en poste.

M. Bernard Généreux: D'accord.

Si je comprends bien, le gouvernement s'est complètement basé sur l'étude du réseau Trillium sur la pertinence d'investir dans ce domaine. Après tout, personne n'est contre la vertu, on veut améliorer l'environnement.

Le ministre s'est réjoui du fait que votre rapport, contrairement à ce qu'on aurait pu penser, porte seulement sur environ 8 % de l'ensemble des dépenses, soit seul l'investissement dans les bâtiments, et non sur la production. Pouvez-vous démêler cela? Le ministre a-t-il raison de dire que le rendement sur le capital investi ne s'applique qu'à la portion des bâtiments, ou s'applique-t-il à l'ensemble du projet et des subventions?

• (1700)

M. Yves Giroux: C'est pour l'ensemble du projet, donc la construction de l'usine, ainsi que la production pour les 20 prochaines années, en supposant que la production continuera à plein régime aussitôt qu'elle aura atteint sa vitesse de croisière, même si les subventions doivent se terminer comme prévu à la fin de 2032.

M. Bernard Généreux: Alors, pourquoi le ministre dit-il le contraire de ce que vous dites?

M. Yves Giroux: C'est une question à laquelle seul le ministre peut répondre.

M. Bernard Généreux: Je trouve cela bizarre. On ne parle pas d'un investissement de quelques millions de dollars, mais de plusieurs dizaines de milliards de dollars. De plus, comme l'a dit mon collègue du Bloc québécois M. Lemire, on parle d'une chaîne potentielle d'approvisionnement globale.

On sait que le développement d'une mine au Québec peut prendre de 10 à 15 ans, si l'on tient compte de tous les permis requis et de la mise en production. La majorité des intrants nécessaires à la fabrication des batteries proviendront de l'extérieur du Canada.

On parle de créer 30 000 emplois indirects, plus les 3 000 emplois directs dans la construction et la production par la suite. Or, si la majorité des intrants viennent de l'extérieur du Canada, y aura-t-il autant d'emplois créés? La production minière n'est pas faite au Canada.

M. Yves Giroux: C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas tenu compte de toutes les grappes industrielles incluses dans le rapport du réseau Trillium. Cette étude suppose que les subventions pour la construction d'une ou deux usines de batteries vont entraîner la création de toutes sortes d'autres grappes, allant de la prospection et la production minières à l'assemblage de véhicules automobiles et à leur recyclage. Comme mentionné dans le rapport du réseau Trillium, cela va exiger des subventions de 20 à 35 % des coûts.

Nous n'avons donc pas inclus tous ces autres éléments, car rien n'est « garanti », un terme que je ne veux pas vraiment utiliser. Par analogie, on dit qu'il ne faut pas vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué. Dans ce cas-ci, cependant, il ne faut pas vendre la peau de l'ours avant qu'il soit né. On ne sait pas si ces choses vont se créer au Canada. Si elles sont créées, on ne sait pas si elles l'auraient été même en l'absence de subventions pour alimenter, par exemple, des usines américaines. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas inclus toutes ces autres choses.

Votre collègue M. Perkins a fait allusion à la poudre de fée. Je n'irais pas jusque là, mais c'est à peu près cela. Je vais m'arrêter là.

Le président: Merci, monsieur Généreux. C'était tout le temps de parole dont vous disposiez.

Monsieur Giroux, avant de passer la parole à Mme Lapointe, je me permets de vous poser une petite question en revenant sur ce que M. Généreux vient de vous demander.

Tout à l'heure, en réponse à une question de M. Turnbull, vous avez dit vouloir prendre avec un grain de sel les suppositions du réseau Trillium, sans être ni trop optimiste ni trop pessimiste, considérant

[Traduction]

ce qui les motive.

[Français]

Selon vous, quelle est la position du réseau Trillium?

M. Yves Giroux: Il s'agit d'un groupe qui, à mon avis, a fait un travail sérieux pour promouvoir l'industrie de l'automobile et son essor. Ce groupe a travaillé de concert avec Clean Energy Canada et considère déjà favorablement l'industrie des véhicules électriques. C'est ce que je voulais dire.

Le président: Merci.

Je vais maintenant passer la parole à Mme Lapointe.

Mme Viviane Lapointe (Sudbury, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je vais partager mon temps aujourd'hui avec mon collègue, monsieur Turnbull.

Je suis membre du comité des ressources naturelles, et nous étudions actuellement l'Inflation Reduction Act des États-Unis. Ce qui est devenu évident en écoutant les témoignages d'experts, c'est que les entreprises n'investissent pas au Canada sans subventions. L'autre chose que les témoins nous disent, c'est que les détenteurs de propriété intellectuelle et les entreprises du Canada quittent le pays à la recherche de meilleures possibilités au sud de la frontière.

Voici ma question pour vous: avez-vous réfléchi à ce que les pertes économiques ressembleraient pour le Canada sans ces investissements?

• (1705)

M. Yves Giroux: C'est une bonne question. Cela reflète probablement l'une des principales motivations du gouvernement dans la prise de ces décisions, car il veut livrer concurrence aux États-Unis. Nous ne nous sommes pas penchés sur ce qui se produirait sans ces subventions, mais le Trillium Network mentionne dans son rapport qu'elles aideront le Canada à maintenir plutôt qu'à faire croître son industrie de montage de véhicules.

Selon le rapport du Trillium Network, sans subventions pour les usines de batteries, il est probable que le secteur de l'automobile, qui se trouve surtout au Sud de l'Ontario, poursuive son déclin. Nous n'avons pas examiné les répercussions en l'absence de ces subventions, mais le Trillium Network semble laisser entendre que cela se traduirait par un déclin dans le secteur canadien de l'automobile.

Mme Viviane Lapointe: J'aimerais m'en tenir à notre étude sur l'Inflation Reduction Act.

Une fois de plus, les témoins nous ont dit d'investir davantage et de procéder plus rapidement pour pouvoir livrer concurrence dans le contexte de l'Inflation Reduction Act. Les investissements faits par le Canada, qui sont très nécessaires, ouvrent la voie à notre pays en tant que chef de file de la chaîne d'approvisionnement en véhicules électriques.

Quel poids avez-vous accordé à l'Inflation Reduction Act et à la nécessité que le Canada réponde à votre évaluation?

M. Yves Giroux: Dans notre évaluation, nous avons examiné la déclaration des ministres selon lesquels les subventions à Volkswagen et Stellantis seraient remboursées en moins de cinq ans. C'est ce que nous avons fait. Nous n'avons pas essayé de déterminer si c'était une bonne ou une mauvaise réponse à l'Inflation Reduction Act des États-Unis, ou si c'était une bonne ou une mauvaise politique industrielle, puisque nous savions qu'il pouvait très bien y avoir de nombreuses raisons différentes de prendre ces décisions, y compris tenter de contrer la domination de la Chine, par exemple. C'est la raison pour laquelle nous ne nous sommes pas prononcés sur la politique. Nous avons examiné la période de remboursement potentielle de ces investissements gouvernementaux.

Mme Viviane Lapointe: Merci.

C'est à votre tour, monsieur Turnbull.

M. Ryan Turnbull: Merci.

Pour donner suite à mes autres questions, monsieur Giroux, si vous aviez inclus les 91,4 % du rendement potentiel de la chaîne d'approvisionnement, c'est-à-dire les autres nœuds, à quoi l'analyse du seuil de rentabilité aurait-elle ressemblé? À quoi aurait-elle ressemblé si vous aviez inclus cette partie de la chaîne de valeur, qui se chiffre à 91,4 % ?

M. Yves Giroux: Si nous avions inclus tous les autres nœuds de la chaîne, il aurait également fallu inclure les subventions qui seront nécessaires pour les créer — le rapport du Trillium Network les mentionne —, mais ces subventions supplémentaires ne sont pas encore quantifiées. Il y aurait une incidence sur la période de remboursement, mais cela dépendrait de l'importance de ces autres subventions.

M. Ryan Turnbull: Le délai pour l'analyse du seuil de rentabilité aurait-il été plus court?

Je pense que l'important ici, c'est que vous avez fait une série de suppositions qui étaient pas mal plus limitées que celles dans l'analyse du gouvernement. Je pense qu'il est très clair pour moi que nous supposons que des investissements sûrs dans un nœud de la chaîne d'approvisionnement se traduiraient par des investissements dans d'autres nœuds, ce qui est selon moi très raisonnable, tandis que vous avez essentiellement exclu tous les autres investissements et tous les autres revenus liés à la production qui proviendraient de ces autres nœuds.

Si vous aviez élargi votre analyse au moyen d'un modèle qui comprend cette proportion de 91,4 % de la chaîne de valeur, n'auriez-vous pas raccourci le délai pour l'atteinte du seuil de rentabilité...?

M. Yves Giroux: J'en doute.

J'aimerais citer un exemple qui explique pourquoi nous pensons que notre approche est raisonnable, beaucoup plus que celle du gouvernement. Lorsqu'on a annoncé les subventions accordées à Volkswagen, nous avons vu ce qu'ils ont fait à l'usine de Stellantis. Ils ont réduit la quantité d'équipement et interrompu la construction jusqu'à ce qu'ils aient droit au même traitement.

C'est la raison pour laquelle nous ne voulons pas inclure tous ces autres nœuds qui n'existent pas encore ou qui ne font qu'émerger ni supposer qu'ils seront créés sans subventions. Le Trillium Network indique clairement qu'il faudrait fort probablement des subventions de l'ordre de 20 à 30 %. Nous avons vu que Stellantis voulait avoir droit au même traitement que Volkswagen.

Il serait difficile pour nous d'inclure les répercussions potentielles d'usines et de subventions que personne ne connaît encore.

• (1710)

M. Ryan Turnbull: Oui, mais vous savez aussi bien que nous tous que le gouvernement ne cache pas son intention de rétablir la robustesse du secteur de l'automobile, de créer des emplois et d'essentiellement relever les défis d'aujourd'hui et de demain grâce à une industrie automobile forte au Canada.

On a l'intention de mettre sur pied cette chaîne d'approvisionnement. C'est pour cette raison que j'estime que vos suppositions sont très limitées, car vous ne tenez pas compte de la vision plus large du gouvernement — et il est très transparent à cet égard — ni des investissements qui seront faits dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, car c'est ce que nous cherchons intentionnellement à créer ici, à savoir un secteur de l'automobile plus fort.

C'est ce qui me préoccupe dans votre analyse. Avec tout le respect, c'est la raison pour laquelle nous sommes ici, c'est-à-dire la remettre en question.

Que se serait-il produit si le gouvernement n'avait pas créé les allègements fiscaux — vous les appelez des subventions à la production. À mon avis, ce sont des allègements fiscaux, qui sont liés à la production. Si nous n'avions pas pris de mesures face à l'Inflation Reduction Act, que serait-il arrivé à notre secteur de l'automobile?

M. Yves Giroux: Pour répondre à cette dernière question, je pense que l'absence de subventions pour répondre à l'Inflation Reduction Act aurait probablement entraîné un déclin continu du secteur de l'automobile au moment où les consommateurs exigent plus de véhicules électriques ou sont contraints d'en acheter et où les États-Unis subventionnent fortement leur propre secteur des véhicules électriques.

M. Ryan Turnbull: C'est ce qui me pose problème. Nous ne voulons pas voir le déclin de notre secteur de l'automobile. Nous prenons les mesures nécessaires pour que notre industrie automobile demeure concurrentielle et pour avoir des investissements sûrs au Canada.

C'est là-dessus que nous ne sommes pas d'accord. Je crois que vous n'adhérez pas aux grands objectifs. Ce n'est peut-être pas à vous de vous prononcer à ce sujet — je le comprends —, mais ces objectifs stratégiques sont beaucoup plus importants que l'atteinte du seuil de rentabilité d'ici 5 ou 10 ans, selon moi.

M. Yves Giroux: Je ne nie pas qu'il y a des objectifs stratégiques beaucoup plus importants que le simple rendement du capital investi.

Ce que je veux dire, c'est qu'il n'est pas réaliste de vouloir récupérer le capital investi en cinq ans, mais je reconnais pleinement — et cela me rassure, même — que le gouvernement tient compte d'autres facteurs que le rendement du capital investi. Si les gouvernements ne tenaient compte que du rendement du capital investi lorsqu'ils dépensent, il y a beaucoup de choses qu'ils ne feraient pas.

Le président: Sur ce, la parole va à M. Lemire.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Merci, monsieur le président.

Monsieur Giroux, je veux souligner de nouveau votre bon rapport, notamment pour le Québec. Je vous en remercie.

Depuis des décennies, l'industrie automobile rime avec l'Ontario. En ce domaine, tous les investissements canadiens s'en vont en Ontario et on avait l'impression que, quand c'était le temps d'appuyer le Québec, le gouvernement fédéral n'était pas là. On le voit dans plusieurs autres domaines. Conséquemment, avec la filière batterie, on sent que le Québec commence enfin à obtenir une part plus juste avec l'électrification des transports. On était sceptique sur les retombées de ces investissements au départ, mais on les voit arriver de plus en plus.

Avez-vous le sentiment que cet investissement de départ permet de créer la chaîne en amont? Est-ce que cela sert à quelque chose? Est-ce que cela aurait pu se créer autrement qu'en investissant ces milliards de dollars et en faisant la surenchère aux États-Unis? Est-ce qu'on aurait pu arriver au même résultat sans subvention?

M. Yves Giroux: Il est difficile de répondre à cette question avec certitude, parce qu'il faudrait pouvoir comparer avec un univers parallèle où il n'y aurait pas eu de subvention. Dans l'état actuel des choses, on ne peut que faire des suppositions sur ce qui serait arrivé en l'absence de subvention.

Je crois que c'est à un des dirigeants de Northvolt qu'on a demandé si cette nouvelle usine aurait vu le jour sans les subventions. Sa réponse a été oui, mais il a ajouté que cela n'aurait pas été aussi rapide. On peut donc le prendre au mot. On peut aussi penser que, vu le caractère fort attrayant des subventions américaines, Northvolt se serait établie ailleurs, tout simplement. Comme je l'ai dit, il est très difficile de répondre à la question avec certitude.

• (1715)

M. Sébastien Lemire: Conséquemment, si on le prend à l'inverse, aurait-on été capable, sans investissement de la part du gouvernement, de développer les éléments dont on a besoin au départ, comme la production de lithium et les différentes étapes de la chaîne? Actuellement, ces investissements ne sont pas là. Il n'y a pas eu d'investissement dans la production.

Les délais sont toujours assez longs, importants, voire faramineux, pour une compagnie minière qui veut s'établir ici. Cela veut dire que si la production commence dans cinq ou sept ans, il n'est pas certain qu'on va être capable d'exploiter ces mines, parce que, pour passer de l'exploration à l'exploitation de la matière première, il y a un délai d'environ 10 ans.

Bref, est-ce qu'on aurait pu développer cela sans l'acheteur? Dans le cas des productions internationales, ne devrait-on pas miser sur des investissements à la base plutôt qu'à la fin, alors que le rendement sur le capital investi n'est jamais garanti, comme vous l'avez mentionné?

M. Yves Giroux: Le secteur de l'automobile est hautement intégré en Amérique du Nord; c'est un fait bien connu. Lors des discussions avec M. Masse, on a dit qu'un véhicule pouvait traverser la frontière, sous une forme ou sous une autre, jusqu'à sept fois, avant d'être complètement assemblé.

M. Sébastien Lemire: C'est vrai.

M. Yves Giroux: On peut donc croire que, même en l'absence d'usines de batteries au Canada, il y aurait quand même le développement de certaines composantes. Par exemple, la demande pour le lithium et les métaux qui entrent dans la composition des batteries est grande. Le fait qu'il y a une ou plusieurs usines de batteries au Canada a-t-il une grande incidence sur le développement de l'industrie minière? C'est peut-être le cas, mais peut-être que non. Peut-être que ces minéraux seraient hautement recherchés, et ce, même si les usines étaient établies aux États-Unis ou ailleurs dans le monde.

Ce qui est critique, c'est l'approvisionnement, je crois. Que l'industrie aille chercher le lithium en Abitibi ou en Chine importe peu. Elle a besoin de lithium, elle en a besoin à bon prix et elle en a besoin rapidement. Les usines de batteries vont probablement créer une demande additionnelle, mais le fait qu'elles soient établies à Bécancour, à McMasterville ou à Saint-Thomas ne change pas grand-chose pour certains secteurs typiques, comme celui des minéraux et des métaux.

M. Sébastien Lemire: Dans le contexte, je pense qu'il y a un élément important: il faut tout de suite prévoir le recyclage en amont. On sait qu'il y a beaucoup de perte lors de la construction d'une batterie avec les essais et erreurs dès le départ. Plusieurs des prototypes vont donc devoir être mis au recyclage et il est fondamental que ce dernier se fasse au même rythme que la production des batteries.

Avez-vous l'impression qu'on en a fait assez jusqu'à maintenant pour encourager la mise en place du recyclage par les industries connexes qui vont venir se greffer à la fabrication de batteries ou dans le contexte des mégaprojets dont nous parlons?

M. Yves Giroux: Ce n'est pas un aspect sur lequel nous nous sommes penchés, parce que cela a tendance à venir plutôt après coup, avec un certain délai, étant donné que le recyclage des batteries se produit lorsque les véhicules arrivent en fin de vie.

Vous avez parlé des essais et erreurs et il y a effectivement toujours une partie de défauts dans la production de batteries, d'après ma connaissance du secteur. Cependant, ce n'est pas une partie très importante de la chaîne de valeur, et qui peut se développer un peu plus tard, étant donné que l'adoption des véhicules électriques et la mise au rebut des batteries ne sont pas encore très répandues.

M. Sébastien Lemire: Je me permets de vous poser une dernière question — cela va mettre fin à mon troisième tour de parole.

Vous avez reçu une note d'information de la part de Mobilité électrique Canada, faisant la critique de votre rapport et indiquant qu'un allègement fiscal diffère d'une subvention, car, si on ne produit rien, on ne bénéficie pas de l'allègement fiscal.

Cet élément me fait réfléchir. En avez-vous tenu compte dans votre rapport? Au bout du compte, si la compagnie mettait fin à sa production, ne serait-ce pas une perte directe de l'argent de notre portefeuille, même si le montant était moindre que 20 ou 28 milliards de dollars?

M. Yves Giroux: C'est de la sémantique. Qu'on appelle cela un crédit d'impôt, un crédit d'impôt à la production ou une subvention, c'est une aide directe du gouvernement.

Cela dit, on a soulevé le fait que ces subventions sont liées à la production, en très vaste majorité. Cela permet une certaine assurance qu'on n'engloutira pas des sommes infinies, comme M. Masse y a fait référence un peu plus tôt. C'est lié à la production: s'il n'y a pas de production, il n'y a presque pas de subvention. Cela permet un certain contrôle ou une certaine assurance que l'argent va être dépensé uniquement s'il y a quelque chose qui sort des usines.

M. Sébastien Lemire: Merci.

• (1720)

Le président: Merci beaucoup.

Je donne la parole à M. Masse.

[Traduction]

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président. Je vous remercie de me donner l'occasion d'intervenir à nouveau.

Il y a une chose très intéressante dans le rapport que vous avez là... Encore une fois, on peut le critiquer, mais je pense qu'il peut beaucoup nous aider à comprendre l'investissement dans l'industrie automobile. Les États-Unis dictent le jeu, et ce n'est pas d'hier. Nous sommes à la merci de leurs subventions massives. Nous perdons des emplois au profit de l'Alabama et de toutes sortes d'endroits. Les républicains comme les démocrates jouent leurs cartes. C'est la qualité de nos travailleurs qui nous a permis de rester dans la partie, jusqu'à tout récemment.

Il y a deux projets en cours ici. J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet. Il y a le pipeline, auquel nous consacrons environ 31 milliards de dollars en ce moment. Ensuite, il y a cet investissement de 28 milliards de dollars dans deux usines.

En ce qui concerne les modèles d'investissement du gouvernement, si c'était à refaire, s'il fallait rechoisir entre les deux modèles, lequel représenterait le meilleur investissement pour les Canadiens? Devrions-nous procéder comme dans le cas du pipeline, sur lequel porte votre rapport, ou de l'autre façon? Quel modèle offrirait le meilleur rendement, le rendement le plus sûr aux Canadiens pour ce qui est du rendement du capital investi?

M. Yves Giroux: Vous me placez dans une situation très délicate en me demandant de choisir entre les deux.

Ce n'est pas à moi de dire lequel est le meilleur, parce qu'ils ont des objectifs différents. L'un vise à acheminer le pétrole canadien vers les marchés et à réduire le manque à gagner attribuable aux prix réduits qui nous sont imposés. L'autre est davantage une politique industrielle visant à protéger des emplois et à éviter le déclin du secteur de l'automobile.

M. Brian Masse: Ce n'est pas ce que j'essaie de vous faire faire non plus, mais je pense que c'est... Je peux peut-être reformuler ma question, si cela peut vous aider. Vous n'avez pas à répondre si vous ne le voulez pas, parce que je veux que ce soit constructif.

Pourrait-on dire, cependant, que nos investissements dans le secteur de l'automobile visent davantage des chiffres fixes, particulièrement en ce qui concerne les emplois et les heures, et qu'il est plus simple de mesurer le rendement de cet investissement que dans le modèle du pipeline? Est-ce que ce serait une bonne...

Ne répondez pas si vous pensez que c'est... Je ne veux pas vous mettre dans cette situation.

M. Yves Giroux: Merci.

Je vais invoquer le cinquième amendement. Je sais que je ne suis pas dans le bon pays pour cela, mais...

M. Brian Masse: Non, c'est bon.

Encore une fois, je trouve ce rapport utile. Ce que je veux dire, c'est qu'il a fait l'objet de critiques, et que j'en ai à faire aussi. En même temps, je trouve que c'est un bon point de départ. Il faut que les gens aient confiance que cet investissement dans l'industrie automobile rapporte aux Canadiens, alors je ne le prends pas aussi mal que les députés du parti ministériel.

Dans l'autre rapport, y a-t-il des indicateurs pour évaluer la recherche et le développement ou les partenariats avec les universités et les collèges? Savez-vous si cela faisait partie du rapport et de ce que vous avez pris en compte... Il y a des investissements massifs qui ont été faits en amont dans les collèges et les universités — à l'Université de Windsor, au Collège St. Clair et ailleurs, tout le long de la chaîne d'approvisionnement — pour stimuler la R-D, surtout en électrification.

Savez-vous si cela a été pris en compte ici?

M. Yves Giroux: Je n'en suis pas certain, mais je sais qu'il est mentionné dans le rapport que la R-D et l'innovation ont tendance à se faire davantage aux États-Unis, parce que c'est là que se trouvent les sièges sociaux des entreprises. Il y en a au Canada, mais ils ont tendance à... Je pense que c'est mentionné. Je n'ai pas le numéro de page exact, mais c'est mentionné.

M. Brian Masse: Vous avez raison. Nous avons aussi de la difficulté à rivaliser avec eux à ce chapitre.

Voici où je veux en venir: si nous n'avions pas cette production ici, ne serait-ce pas une perte mesurable...

M. Yves Giroux: Oui.

M. Brian Masse: ... parce que nous avons versé des millions de dollars aux universités, aux collèges et ainsi de suite? Cela ferait partie de l'actif perdu, je suppose.

D'accord. C'est ce que je pensais.

J'aimerais revenir aux travailleurs et obtenir quelques précisions.

Y aura-t-il une mise à jour quelconque? Serait-il possible de produire quelque chose de plus robuste... ou peut-être y aurait-il un modèle différent pour mesurer les heures de travail, les salaires gagnés et l'impôt payé... Y a-t-il un autre modèle qui pourrait être utilisé pour séparer tout cela? Je suis curieux, parce que le facteur humain n'est pas souvent présenté dans ces grandes analyses. Je ne l'ai pas vu. Je me demande si vous pourriez le prendre en considération, ou s'il existe un modèle facile à... Votre personnel et vos ressources sont limités, mais je trouve que cet aspect est souvent négligé.

C'est comme notre budget pour les soins de santé. Nos soins dentaires nous permettront d'économiser de l'argent, parce que les gens n'auront plus besoin de se rendre à l'hôpital pour obtenir des services dentaires d'urgence. C'est pourquoi je m'intéresse aux travailleurs. La grande majorité sera syndiquée, elle obtiendra des avantages sociaux et tout le reste, alors je me demande s'il y a une mesure... et les heures d'emploi.

M. Yves Giroux: Nous avons eu une discussion intéressante avec les gens d'Unifor hier. C'est exactement ce qu'ils ont fait valoir. Il s'agit d'un aspect microéconomique, tandis que nous examinons le macro...

M. Brian Masse: Oui.

M. Yves Giroux: C'est la perspective à l'échelle de l'économie.

Pour faire une étude comme celle que vous décrivez, il faudrait connaître les conditions de travail des employés de ces usines, qu'ils soient syndiqués ou non, et tous leurs avantages sociaux. Je ne suis pas certain que nous pourrions recueillir tous ces renseignements rapidement.

• (1725)

M. Brian Masse: Très bien. J'espère simplement que ce sera fait, parce que même leurs contributions à Centraide représentent des économies et des économies sociales de taille pour les enfants, les personnes handicapées, les aînés, sans compter tout ce qui n'existerait pas sinon. Nos Centraide s'effondreraient — du moins dans ma région — sans ce type d'investissement.

En conclusion, monsieur le président, j'espère que nous obtiendrons éventuellement — et ce ne sera peut-être pas nécessairement de vous, mais peut-être du gouvernement, ou il pourrait y avoir un quelconque processus d'apprentissage —, une analyse un peu plus robuste de la façon dont les travailleurs profitent de toutes ces choses. C'est ce que j'espère.

Encore une fois, je sais que vous avez accepté certaines critiques à l'égard de votre rapport, entre autres, mais je suppose que cela signifie qu'il fait l'objet d'évaluations et qu'il a une certaine valeur. Je vous en suis reconnaissant, car je pense que plus les Canadiens auront de contenu et plus nous analyserons les investissements dans le secteur de l'automobile, plus nous pourrions améliorer nos politiques.

Merci beaucoup du temps que vous nous consacrez.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Masse.

Monsieur Vis, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Brad Vis: Merci, monsieur le président.

Merci à tous les représentants du Bureau du directeur parlementaire du budget d'être ici aujourd'hui.

Quels renseignements Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) a-t-il fournis à votre bureau pour vous aider à préparer ces rapports?

Je vous poserai deux ou trois autres questions complémentaires.

ISDE a-t-il fourni au DPB une estimation du seuil de rentabilité des subventions accordées à Stellantis-LGES? Y a-t-il des renseignements qu'ISDE a refusé de fournir au directeur parlementaire du budget? Le cas échéant, quelle incidence cela a-t-il eue sur votre rapport? Concernant les données qu'ISDE vous a fournies, êtes-vous en désaccord avec certains de ses chiffres, et si oui, pourquoi?

M. Chris Matier (directeur général, Analyse économique et financière, Bureau du directeur parlementaire du budget): Je vous remercie de cette question.

À notre demande, le ministère nous a présenté sa méthodologie et les données qu'il a utilisées pour déterminer le seuil de rentabilité de Volkswagen au moment de l'annonce initiale. Sur la base de ces chiffres, il a conclu que le seuil de rentabilité serait atteint en 3,3 ans. Cela concordait avec le délai de récupération de moins de cinq ans annoncé par le ministre. Les fonctionnaires nous ont expliqué leur méthodologie. Ils nous ont présenté leurs sources de données.

M. Brad Vis: À ce sujet — et je vais vous laisser poursuivre dans quelques secondes —, le 26 avril, le ministre a témoigné devant nous et a dit ceci: « [...] si vous faites une analyse équivalente, si vous regardez les multiplicateurs qui sont normalement utilisés, un investissement comme celui-ci [celui dans Volkswagen] génère entre 200 et 400 milliards sur 30 ans. »

Est-ce que son estimation reflète celle qui vous a été transmise par le ministère lorsque vous en avez fait la demande?

M. Chris Matier: Oui, ces chiffres faisaient partie de la réponse à notre demande, mais l'analyse contenue dans le rapport qui a été publié n'en tenait pas compte de manière précise.

M. Brad Vis: D'accord. Merci.

Ce que je trouve très intéressant, c'est... Nous avons beaucoup entendu parler des grands investissements dans un secteur de l'économie. Je comprends l'argument, mais je ne l'approuve pas nécessairement. Je m'en voudrais de ne pas souligner que la majeure partie de la production au Canada ne sera pas destinée à la consommation nationale.

Est-ce que j'ai raison de comprendre, d'après ma lecture de votre rapport et des fonds qui sont octroyés — la subvention intégrale à la production jusqu'en 2033, je crois —, que nous allons subventionner Volkswagen pour que la société vende des voitures aux États-Unis?

M. Yves Giroux: Étant donné la nature hautement intégrée du secteur de l'automobile, c'est fort probable, parce que je ne crois pas que Volkswagen construise une usine d'assemblage de véhicules électriques au Canada. Les batteries qui seront produites ici seront probablement expédiées vers les États-Unis, où l'on assemble les véhicules électriques et où se trouvent les usines.

Nous pourrions donc subventionner la fabrication de batteries pour des véhicules qui seront assemblés aux États-Unis.

M. Brad Vis: Dans le cadre de votre analyse, avez-vous tenu compte de la portion du coût total d'une voiture associée à la batterie?

Je vais reformuler ma question: quelle part du coût d'une voiture électrique correspond uniquement à la batterie?

M. Yves Giroux: Les estimations varient en fonction du type de véhicule — s'il s'agit d'une voiture haut de gamme ou de moyenne gamme —, mais entre 25 et 40 % du prix de la voiture est attribuable à la batterie.

• (1730)

M. Brad Vis: Est-ce que je me trompe si je présume que le gouvernement du Canada, pour une quelconque raison, a décidé de donner 13 milliards de dollars à Volkswagen et que, dans le cadre de cette entente, nous allons subventionner la vente de 40 % des véhicules à des citoyens américains ou mexicains?

M. Yves Giroux: Je ne dirais pas que la subvention vise 40 % d'une voiture.

Pour avoir une idée des ratios, il faudrait connaître le coût de production des véhicules, mais nous n'avons pas cette information. Il est question du pourcentage du coût des batteries visé par les subventions.

M. Brad Vis: Nous savons que le coût de production total est subventionné par le gouvernement du Canada dans le cadre du contrat qu'il a signé avec Volkswagen. Est-ce exact?

M. Yves Giroux: C'est exact. C'est dans le contrat. Il s'agit d'une subvention pour chaque unité produite.

M. Brad Vis: C'est de l'ordre de 100 % à certains moments, au cours des 10 premières années de production.

M. Yves Giroux: C'est jusqu'à 100 %, je crois, et...

M. Brad Vis: Cela diminue ensuite.

M. Yves Giroux: Oui, jusqu'à zéro, à la fin de 2032.

M. Brad Vis: Est-ce que la vente de ces batteries est assujettie à une taxe fédérale? Est-ce que le Canada peut faire ses frais? Est-ce que nous allons imposer une taxe sur la vente de ces batteries à Volkswagen ou est-ce qu'elle sera exempte de taxes?

M. Yves Giroux: Les batteries seraient taxables puisqu'elles sont une composante des voitures, mais elles feraient l'objet d'une récupération fiscale. Nous avons un régime fiscal à valeur ajoutée, par l'entremise de la TPS et de la TVH, donc la taxe ne s'applique qu'au point de vente.

M. Brad Vis: Dans votre analyse du seuil de rentabilité, est-ce que vous tenez compte de la vente des batteries au Canada?

M. Yves Giroux: Cette mesure n'est pas pertinente aux fins de l'analyse. Nous tenons compte de la production et des intrants.

M. Brad Vis: Pour revenir à mon premier point, selon les données que vous avez obtenues, l'investissement de 200 à 400 milliards de dollars auquel le ministre a fait référence devant le Comité ne serait pas exact... si l'on se fie aux données que vous a fournies le ministère.

M. Yves Giroux: Cette estimation serait exacte si l'on tenait compte du fait que les subventions associées à ces deux usines de fabrication de batteries donneront lieu à la création d'autres noeuds de la chaîne, qui nécessiteront des subventions supplémentaires, comme le fait valoir le rapport de Trillium.

M. Brad Vis: C'est seulement si l'on suppose que les prochaines subventions du gouvernement des noeuds au Canada.

M. Yves Giroux: C'est ce que je comprends, mais M. Matier vérifie l'exactitude de cette affirmation.

M. Chris Matier: En réponse à cette demande d'information, nous avons publié la réponse d'ISDE, ou la réponse du ministre, sur notre site Web. Elle donne plus de détail sur la valeur de 200 milliards de dollars établie.

M. Brad Vis: C'était de 200 à 400 milliards de dollars.

M. Chris Matier: La citation que nous avons demandée ne visait que les 200 milliards de dollars, je crois.

M. Brad Vis: Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Sorbara, vous avez la parole.

Le président suppléant (M. Francesco Sorbara (Vaughan—Woodbridge, Lib.)): Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue à l'équipe du bureau du directeur parlementaire du budget. Étant moi-même économiste, je vous lève mon chapeau. J'ai lu tout ce que vous avez publié récemment, notamment sur la loi de la taxe sur les services numériques et sur l'impôt minimum de remplacement. J'aime beaucoup lire sur le sujet; c'est ma passion.

Je tenais à vous remercier pour votre travail de recherche. Lorsque vous faites des projections dans l'avenir, des calculs sur la valeur actuelle et que vous tenez compte de certains intrants, ce n'est pas toujours facile, mais vous utilisez les meilleures données disponibles. Je sais que vous faites un excellent travail dans le cadre de la préparation de vos rapports. J'accorde beaucoup de valeur à cet organisme. Les parlementaires y ont recours dans le cadre de leur travail.

Premièrement, j'aimerais parler de l'usine CAMI. Je sais que l'on a commenté le sujet plus tôt. Ce sont de bonnes nouvelles, puisque General Motors déplace la production des batteries de l'Ohio, où il y a eu certains problèmes, vers Ingersoll. Nous sommes au deuxième trimestre et la société créera 300 nouveaux emplois.

On produira les batteries juste à côté de l'endroit où l'on fabrique les fourgonnettes de livraison BrightDrop. On a même écrit dans le *National Post* il y a quelques semaines — je crois que c'était le *National Post* ou le *Globe and Mail*... l'un des deux — que le plan du gouvernement en vue d'attirer les investissements dans l'assemblage et la production de batteries avait permis la production des fourgonnettes BrightDrop à l'usine GM d'Ingersoll. C'est une grande victoire pour les Canadiens et pour les travailleurs de l'usine; nous allons créer 300 emplois.

Ce qui est important pour moi, monsieur Giroux, c'est notre réponse à la l'Inflation Reduction Act. J'en ai parlé à de nombreuses reprises. Nous avons vu la réponse du gouvernement dans le budget de 2023, avec les crédits d'impôt à l'investissement. Nous espérons qu'une loi habilitante suivra, et que les incitatifs à la production de Volkswagen, Stellantis et Northvolt porteront leurs fruits.

Monsieur Giroux, en tant qu'économiste et personne qui analyse les chiffres, diriez-vous que l'industrie automobile du Canada et le continuum des fournisseurs seraient en déclin si nous n'avions pas répondu à l'Inflation Reduction Act?

• (1735)

M. Yves Giroux: Je vous remercie pour vos bons mots, monsieur Sorbara. Je croyais qu'il y aurait un « mais » quelque part, mais il n'y en a pas eu. Je suis agréablement surpris.

Pour répondre à votre question plus sérieusement, je crois que sans ces « incitatifs à la production », comme vous les appelez, et étant donné ce que font les États-Unis avec l'Inflation Reduction Act, il est évident que le secteur automobile du Canada serait condamné à un lent déclin... qui ne serait peut-être pas si lent que cela, étant donné la transition vers les véhicules électriques.

M. Francesco Sorbara (Vaughan—Woodbridge, Lib.): Je vous remercie de le dire, parce que j'ai couvert le secteur automobile dans le cadre de ma carrière au privé. J'ai vu ce qui s'est passé avec l'industrie en 2008 et en 2009. J'ai travaillé pour une agence de cotation de crédit et pour Bond Desk avant d'avoir le privilège de servir les merveilleux résidents de Vaughan—Woodbridge et je comprends bien l'industrie. Si nous n'étions pas à la table, nous

n'aurions pas vu ces investissements fort stratégiques qui nous ont permis de nous hisser au deuxième rang mondial dans le domaine, après la Chine, selon BloombergNEF. C'est ce que nous tentons de faire: nous tentons de rapatrier la chaîne d'approvisionnement en Amérique du Nord.

Je crois que c'est l'une des motivations derrière l'Inflation Reduction Act et la mise sur pied de la chaîne d'approvisionnement nord-américaine en vue du processus de transformation en cours dans ce secteur très important de l'économie: le secteur automobile.

Est-ce que c'est ce qui se passe en ce moment?

M. Yves Giroux: L'Inflation Reduction Act vise à veiller à ce que le secteur automobile américain ne dépende pas uniquement d'un seul pays, la Chine, pour son approvisionnement en batteries et en minéraux critiques. La réponse du Canada à l'Inflation Reduction Act vise aussi à veiller à ce que la transition ne se fasse pas au détriment du secteur automobile canadien et à ce que celui-ci soit toujours présent au cours des prochaines années et des prochaines décennies.

Je suis d'accord avec vous là-dessus.

M. Francesco Sorbara: Je dirais que la responsabilité nous revient.

Puisque je m'y connais un peu en matière de fiscalité, je sais que les mesures visant à favoriser les investissements canadiens ou étrangers au pays sont payées par l'argent des contribuables. Il y a un coût associé à ces possibilités. On peut utiliser les fonds pour financer un projet X ou Y. Nous les utilisons pour renforcer le secteur des véhicules électriques et assurer sa longévité.

Toutefois, le gros « mais », à mon avis, c'est qu'il est de notre responsabilité de veiller à mettre d'autres mesures en place, qu'il s'agisse des mines du Québec ou de l'Ontario, du recyclage des batteries et des autres noeuds de la chaîne au Québec ou en Ontario... les autres parties du continuum. Nous devons être là. C'est ainsi que nous pourrions tirer pleinement profit de la situation.

Évidemment, nous ne pouvons mesurer tout cela aujourd'hui, parce que nous ne pouvons pas prédire l'avenir, mais nous sommes responsables de créer des conditions favorables à ces investissements. C'est ainsi que vous avez analysé les choses dans le rapport du DPB.

• (1740)

M. Yves Giroux: C'est l'une des bonnes raisons pour lesquelles nous avons procédé de la sorte.

L'autre raison, comme je l'ai dit plus tôt, c'est que le secteur automobile de l'Amérique du Nord est grandement intégré. Il est fort possible que les usines de fabrication de batteries des États-Unis — plutôt que celles du Canada — entraînent d'importantes retombées économiques et la création d'un écosystème pour d'autres noeuds de la chaîne d'approvisionnement. Nous ne pouvons toutefois pas le savoir encore, parce qu'il n'y a pas de monde alternatif qui nous permettrait de voir ce qui se passerait avec ce scénario.

Toutefois, selon notre meilleur jugement professionnel, nous pouvons présumer que le secteur automobile du Canada, des États-Unis et du Mexique continuera d'être intégré dans l'avenir.

M. Francesco Sorbara: Je tenais à vous remercier, vous et votre équipe, pour votre excellent travail. Vous avez parlé de votre « meilleur jugement professionnel ». En regardant les rapports, je sais que vous en faites usage.

Je vous ai parlé de mon ancienne carrière et de mon point de vue. Je vous remercie pour la recherche que vous faites. Elle est très intéressante et aide les parlementaires à mieux faire leur travail. Elle nous force à réfléchir, à nous remettre en question et à vous mettre au défi de temps à autre également. Merci beaucoup.

Monsieur le président, je vous cède la parole.

Le président: Merci, monsieur Sorbara.

Monsieur Perkins, vous avez la parole.

M. Rick Perkins: Monsieur le président, je vais partager mon temps de parole avec M. Williams.

À l'heure actuelle, nous avons en place trois contrats de subventions à la production avec trois sociétés, dont la valeur totale est d'environ 35 milliards de dollars, pour l'assemblage — et non la production — de batteries au lithium. À mon avis, il s'agit d'un pari de 35 milliards de dollars sur le VHS des batteries, puisque Toyota et d'autres fabricants produisent maintenant un moteur à combustion interne à hydrogène sans émissions, qui peut être rechargé en 15 secondes. C'est donc un gros pari sur une vieille technologie.

Cela dit, les gens se demandent en quoi consiste la subvention exactement. L'*Inflation Reduction Act*, un document public, explique la subvention pour les batteries. Selon ce que je comprends, ces trois contrats représentent l'équivalent de la subvention annuelle présentée dans la loi américaine. Est-ce exact?

M. Yves Giroux: C'est aussi ce que je comprends, d'après les deux contrats que j'ai vus.

M. Rick Perkins: D'accord.

L'*Inflation Reduction Act* énonce clairement qu'entre aujourd'hui et 2029, 100 % du coût de chaque batterie de véhicule électrique produite — on parle dans le cas présent de Volkswagen et de Stellantis — est subventionné par les contribuables. C'est la totalité. Après 2029, le taux passe à 75 %, puis à 50 % en 2030. Je crois qu'il passe à 25 % en 2032, puis à zéro.

En gros, pendant cinq ou six ans — ou entre aujourd'hui et 2032 —, selon les chiffres de l'*Inflation Reduction Act*, une grande partie de l'assemblage des batteries au Canada est nationalisée et payée par les contribuables: 100 % jusqu'en 2029. Si l'on fait le calcul avec les chiffres des États-Unis, c'est quelque chose comme un million de batteries par année pour Volkswagen seulement, alors qu'elles représentent 40 % du coût des véhicules. Ces batteries sont ensuite expédiées vers le Tennessee pour l'assemblage.

Est-ce que ce sont les chiffres utilisés pour calculer la période de recouvrement de 20 ans?

M. Yves Giroux: Tout d'abord, je ne sais pas si la subvention couvrira la totalité des coûts de production. La subvention prévue aux contrats est calculée « par unité d'énergie ». Le montant exact est en dollars américains. J'ignore si la somme couvre la totalité des coûts de production ou si ces coûts seront supérieurs. Je suppose qu'ils seront plus élevés que la subvention. Je ne suis donc pas convaincu que les contribuables subventionneront la totalité du coût des batteries, comme vous le dites.

D'après ce que nous avons vu dans les contrats et dans l'étude réalisée par le Trillium Network, nous estimons que les retombées de ces usines de fabrication de batteries — leurs bénéfices directs, indirects et induits — devraient prendre la forme d'une augmentation des impôts payés au fédéral et à l'Ontario sur une période de 20 ans.

• (1745)

M. Rick Perkins: Selon la loi américaine sur la réduction de l'inflation, ou l'IRA, il est question de 100 % de la production de batteries pour ces années — jusqu'en 2029 —, après quoi le chiffre est réduit progressivement. La loi dit 100 %. C'est assez clair.

Je vais laisser le reste de mon temps à M. Williams.

M. Ryan Williams (Baie de Quinte, PCC): Je tiens à remercier M. Giroux et ses collègues. La discussion est intéressante.

J'aimerais m'attarder à la chaîne de valeur de chaque côté. Nous en avons parlé à plusieurs reprises, et nos collègues aussi.

Pourquoi la chaîne de valeur des batteries et ses avantages possibles ne figurent-ils pas dans votre rapport? Je pense que la véritable question est la suivante: n'y a-t-il pas à l'heure actuelle au Canada une chaîne de valeur pour les minéraux critiques?

M. Yves Giroux: Nous n'avons pas examiné ces autres « nœuds », comme ils sont désignés dans le rapport du Trillium Network. D'une part, le rapport lui-même indique que pour créer ou élargir la portée de ces autres nœuds, il faudrait des subventions supplémentaires — on parle généralement de 20 à 30 % —, en plus d'autres investissements gouvernementaux dans l'infrastructure. C'est une des raisons.

D'autre part, même si les usines de fabrication de batteries sont installées et exploitées au Canada, le contrat ne garantit pas qu'elles s'approvisionneront auprès des autres nœuds canadiens en cours d'expansion ou de création. C'est pourquoi nous n'avons pas...

M. Ryan Williams: Ce n'est pas un secret. Une grande partie des minéraux critiques extraits proviennent de Chine.

Est-ce exact?

M. Yves Giroux: À l'heure actuelle, une bonne partie d'entre eux viennent de Chine, selon le type de minéraux.

M. Ryan Williams: Nous nous intéressons à ce qu'en retire le contribuable. Il a été dit que 91 % de la chaîne de valeur est exclue. Nous parlons d'une industrie automobile, et nous voulons qu'elle soit robuste au Canada.

Où ces véhicules seraient-ils produits? Serait-ce aux États-Unis?

M. Yves Giroux: Tout dépendra des usines de fabrication de batteries elles-mêmes. S'il s'agit de Stellantis, elles seront probablement incluses dans certains véhicules produits au Canada. Pour ce qui est de Volkswagen, je crois savoir qu'il n'y a pas d'usine d'assemblage de véhicule électrique au Canada, et je ne suis au courant d'aucun projet d'implantation d'une telle usine au pays.

M. Ryan Williams: Que ce soit Volkswagen ou une autre compagnie, en ce qui concerne les phares — j'ai une entreprise de phares dans ma circonscription du nom de Decoma Autosystems —, les pneus, les freins et le volant, avez-vous examiné cette chaîne de valeur? Certains de ces éléments seront-ils fabriqués au Canada?

M. Yves Giroux: Certains sont produits au Canada. Encore une fois, il s'agit d'un secteur hautement intégré. Comme M. Masse l'a dit, la même voiture peut traverser la frontière sept fois avant d'être pleinement opérationnelle ou finie. La chaîne de valeur est intégrée.

M. Ryan Williams: C'est exact.

Dans le cas de Volkswagen, il semble que 100 % de la production serait effectuée aux États-Unis, alors que la batterie serait totalement fabriquée au Canada. Étant donné la chaîne de valeur de cet investissement précis, le Canada ne produirait que la batterie pour Volkswagen. Est-ce exact?

M. Yves Giroux: Ce pourrait être uniquement la batterie. Il pourrait aussi y avoir d'autres composants. Je ne connais pas tous les détails. Tout dépend du modèle.

M. Ryan Williams: Je suppose que nous cherchons à déterminer ce qu'en retire le contribuable — c'est une somme imposable — ainsi que l'industrie, parce que nous voulons qu'elle se porte bien. Il semble que la chaîne d'approvisionnement ne soit tout simplement pas au point.

J'ai une autre question.

Volkswagen aurait réduit la production de deux modèles de véhicules électriques la semaine dernière. J'ai l'impression que la demande s'essouffle. En ce qui concerne votre évaluation des retombées par Innovation, Sciences et Développement économique Canada et d'autres responsables, était-elle basée sur des estimations de la production? Dans l'affirmative, y a-t-il eu de fortes ventes sur une période donnée? Ces estimations augmentaient-elles chaque année?

M. Yves Giroux: Nous partons de l'hypothèse que les objectifs de vente de véhicules électriques seront atteints à la fois au Canada et aux États-Unis. La période de récupération de 20 ans suppose que les deux usines continueront à produire à plein rendement même après la fin des subventions.

M. Ryan Williams: Étant donné que les usines ont déjà annoncé une réduction de production, ou qu'elles n'arrivent pas à développer et à vendre les véhicules comme prévu, en quoi cela influence-t-il votre opinion du rapport?

M. Yves Giroux: Cela révèle que notre délai de récupération de 20 ans est probablement encore optimiste, étant donné les risques associés aux changements technologiques. Il pourrait y avoir des périodes d'arrêt dans ces usines, où elles doivent cesser la production pendant un certain temps pour se rééquiper ou faire l'entretien, entre autres.

● (1750)

M. Ryan Williams: Si ces usines constatent que, pour une raison ou une autre, les véhicules électriques ne se vendent pas... Avez-vous prévu la possibilité de se rééquiper pour fabriquer d'autres technologies, comme l'hydrogène ou les véhicules hybrides ordinaires?

M. Yves Giroux: Non, nous n'avons rien prévu de tel pour la période pendant laquelle les subventions seront en vigueur ou après.

M. Ryan Williams: Merci, monsieur le président.

Le président: Je cède la parole à M. McLean pour qu'il pose une brève question.

M. Greg McLean (Calgary-Centre, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je n'ai qu'une question à poser. Elle fait suite à une réunion que j'ai eue avec votre personnel, monsieur Giroux.

Vos chiffres parlent d'une période de récupération de 20 ans. J'ai essayé de faire une analyse ascendante. Je sais que vous prenez les chiffres du Trillium Network, mais procédons à une analyse strictement ascendante. Disons qu'il y a 2 500 emplois à un taux d'imposition de l'Ontario. Cela représente tout au plus 40 000 \$ d'impôts par année, totalisant 100 millions de dollars d'impôts annuels. Rembourser 15 milliards de dollars de subventions prendrait 150 ans avec 100 millions de dollars d'impôts annuels, car je doute que des entreprises comme Volkswagen paient l'impôt sur les sociétés.

Un délai de 150 ans est très loin des 20 ans auxquels vous êtes arrivés. Avez-vous pensé à diviser la différence et à combler un peu l'écart, compte tenu de la manière dont vous arrivez à cette conclusion?

M. Yves Giroux: Notre calcul repose non seulement sur l'incidence directe, comme les impôts payés par les employés de l'usine dont vous parlez, mais aussi sur les effets indirects de ceux qui fourniront des services et des intrants pour ces usines, ainsi que sur les répercussions économiques et fiscales induites.

C'est ainsi que nous sommes arrivés à une période de 20 ans.

M. Greg McLean: J'ai une petite question.

Premièrement, ces emplois ne sortent pas de nulle part. Ils sont créés par les gens qui vivent déjà là. Les avantages induits dont vous parlez sont l'inflation locale et les entreprises qui se développent dans cette région. Il s'agit d'un événement qui alimente l'inflation de la région.

Pour ce qui est des avantages induits... Comment les appelez-vous? Dans le cas de la chaîne d'approvisionnement, chaque maillon est subventionné par un autre programme gouvernemental, de sorte qu'il n'y a aucun avantage réel à l'issue de la chaîne d'approvisionnement. En réalité, il y a des coûts. Vous ne pouvez pas les inclure à cette analyse. Ils devraient être complètement exclus de tout ce que vous faites ici en ce qui concerne les avantages qui retournent au gouvernement, parce que chacune de ces étapes doit également rembourser le gouvernement. Ce doit être dans les études sur les effets « induits ».

Je sais que ce n'était pas une question. En avez-vous tenu compte dans votre analyse?

M. Yves Giroux: Je pense que vous devriez avoir une conversation intéressante avec votre collègue, M. Turnbull.

Oui, nous avons tenu compte de ces éléments dans une large mesure. J'en ai parlé dans mes remarques liminaires. Il y a certaines questions que nous avons soulevées au sujet des déclarations sur la période de récupération de cet investissement.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Giroux.

Je donne la parole à M. Turnbull.

[Traduction]

M. Ryan Turnbull: Rapidement, je voudrais préciser à nouveau que près de 92 % de la chaîne de valeur a été exclue de cette modélisation. Je pense que c'est de là que vient la principale différence. Je voulais simplement clarifier ce point à l'intention de M. McLean, parce qu'il n'était pas ici quand nous avons entendu ce témoignage.

Je voulais juste poser une question et apporter une précision.

Le rapport du Trillium Network a été rédigé en septembre 2022, sauf erreur.

M. Yves Giroux: Oui, c'est ce que je crois.

M. Ryan Turnbull: Une grande partie de votre travail est fondé sur le modèle d'échanges intersectoriels de ce rapport. De toute évidence, vous l'avez réduit dans une certaine mesure, et vous vous êtes concentré uniquement sur le nœud que vous avez choisi. Je ne suis pas d'accord, mais nous avons déjà eu cette conversation.

Qu'est-ce qui a changé depuis septembre 2022? À mon avis, il y a beaucoup de choses. Pourriez-vous nous parler des facteurs qui pourraient avoir une incidence sur le modèle d'aujourd'hui, si vous deviez recommencer?

M. Yves Giroux: Le rapport de Trillium Network était fondé sur des scénarios comprenant une usine et un certain niveau de production. Il présentait différents scénarios, y compris l'adoption des véhicules électriques au Canada et aux États-Unis, et la création ou l'exploitation de nouvelles usines de fabrication de batteries.

Ce rapport était apparemment assez bon pour que le gouvernement l'utilise pour faire ses propres estimations concernant la période de récupération. C'est pourquoi nous avons décidé de l'examiner et d'analyser ce qui se cachait derrière les déclarations du gouvernement selon lesquelles la période d'amortissement serait inférieure à cinq ans pour le gouvernement.

Je ne pense pas qu'il y a eu des changements fondamentaux, et le gouvernement semble être de cet avis aussi. Il a apparemment décidé d'investir à la lumière de ce rapport lorsqu'il s'est prononcé en mars, en avril et encore en juillet.

• (1755)

M. Ryan Turnbull: La politique gouvernementale pourrait avoir eu une incidence sur la demande ou les ventes de véhicules électriques. Je voudrais préciser que le rapport du Trillium Network date de septembre 2022. Or, c'était avant que le gouvernement publie ses objectifs de vente de véhicules zéro émission et sa réglementation. C'était également avant que le gouvernement américain n'annonce ses objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre et sa réglementation.

Est-ce exact?

M. Yves Giroux: Je vous crois.

M. Ryan Turnbull: Ces politiques et règlements ne pourraient-ils pas avoir une incidence sur les conditions du marché changeant l'issue de votre modèle?

M. Chris Matier: Je vous remercie de votre question.

Dans le scénario que nous avons étudié, les objectifs de vente au Canada étaient conformes à la cible de 2023 que le gouvernement a annoncée pour les véhicules électriques, et nous ne sommes pas allés au-delà de 2035 pour les véhicules légers.

Ce type de changement de politique serait reflété dans ce que nous appelons le scénario trois, que le gouvernement a utilisé dans son calcul du seuil de rentabilité. Ce serait donc conforme à la politique.

M. Ryan Turnbull: J'aimerais demander une précision. Le rapport du Trillium Network paru en septembre 2022, sur lequel vous avez basé votre travail, avait-il déjà prédit les objectifs de vente des véhicules sans émission et la politique du gouvernement américain qui suivrait? Ce n'est pas possible. À mon avis, ce serait anachronique.

M. Chris Matier: Le rapport ne l'a pas prédit, mais les hypothèses qu'il renferme cadrent avec cette politique. Peut-être les auteurs disposaient-ils d'informations préalables ou avaient-ils des objectifs en tête. La cible de 60 % des véhicules légers d'ici 2030 correspond à l'objectif de vente qui était fixé pour le Canada.

M. Ryan Turnbull: Votre modèle était-il basé sur ces hypothèses, ou encore, prévoyait-il que les objectifs du gouvernement ne seront pas atteints?

M. Chris Matier: Pour obtenir notre estimation, nous avons inclus ces données au troisième scénario. Il serait donc possible d'atteindre les cibles d'ici 2030.

M. Ryan Turnbull: Je vous remercie.

Je tiens à remercier le président.

[Français]

Le président: Merci beaucoup. Cela conclut cette réunion.

Monsieur Giroux, je vous remercie beaucoup d'avoir été très généreux de votre temps cette semaine, deux fois plutôt qu'une. Merci à votre équipe aussi. Pour n'importe qui tentant de se faire une opinion sur la probité de ces investissements substantiels dans le secteur, je pense que la discussion d'aujourd'hui était très intéressante et comportait des perspectives variées. De plus, vous avez bien défendu votre rapport. Tout cela nous a éclairés.

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>