



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

43<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2<sup>e</sup> SESSION

---

# Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 038**

Le mardi 11 mai 2021

---

Présidente : Mme Sherry Romanado





## Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

Le mardi 11 mai 2021

• (1105)

[Traduction]

**La présidente (Mme Sherry Romanado (Longueuil—Charles-LeMoyne, Lib.)):** Bonjour à tous. La séance est ouverte.

Bienvenue à la 38<sup>e</sup> séance du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en mode hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le 25 janvier 2021. Les délibérations seront disponibles sur le site Web de la Chambre des communes. La diffusion sur le Web montre toujours la personne qui parle plutôt que l'ensemble du Comité.

Pour assurer le bon déroulement de la réunion, je vais énoncer quelques règles à suivre.

Les députés et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont disponibles pour cette réunion. Au bas de l'écran, vous avez le choix entre le « parquet », l'« anglais » et le « français ». Je vous rappelle que tous les commentaires des députés et des témoins doivent être adressés à la présidence. Avant de parler, veuillez attendre que je vous donne la parole. Quand vous ne parlez pas, assurez-vous que votre microphone est en sourdine.

Comme je le fais d'habitude, je montrerai un carton jaune quand il vous restera 30 secondes et un carton rouge quand votre temps de parole sera écoulé. Veuillez régler votre écran en mode galerie pour que vous puissiez voir mes cartons.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le 5 novembre 2020, le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes se réunit aujourd'hui pour poursuivre son étude sur la reprise économique après la COVID-19.

Je souhaite maintenant la bienvenue à nos témoins.

Nous accueillons aujourd'hui M. Robert Lyman, directeur de l'ENTRANS Policy Research Group, ainsi que Mme Josipa Gordana Petrunic, présidente-directrice générale du Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada, M. Veso Sobot, membre du conseil d'administration de la Coalition of Concerned Manufacturers and Businesses of Canada, et Mme Laure Waridel, co-instigatrice de Mères au front.

[Français]

Du même organisme, nous recevons aussi Mme Émilie Robert, enseignante en biologie, de Rouyn-Noranda.

Nous accueillons également M. Jean-François Samray, président-directeur général du Conseil de l'industrie forestière du Québec, ainsi que M. Michel Vincent, directeur de l'économie, des marchés

et du commerce international au Conseil de l'industrie forestière du Québec.

[Traduction]

Enfin, nous recevons M. Alexander Kung, directeur des ventes et du développement commercial de Tavos Industries.

Chaque témoin ou duo aura cinq minutes pour présenter son exposé, après quoi nous passerons aux questions. Commençons par M. Lyman.

La parole est à vous pendant cinq minutes.

**M. Robert Lyman (directeur, ENTRANS Policy Research Group, à titre personnel):** Madame la présidente, distingués députés, merci beaucoup pour votre invitation à comparaître devant le Comité dans le cadre de son étude.

Après une brève description de mon parcours, je tenterai d'aider le Comité dans son étude en abordant trois sujets, soit la définition du secteur de l'énergie propre, les coûts directs et indirects des initiatives vertes et des mesures connexes, puis l'expérience à ce jour en matière de revenus et d'avantages sociaux dans le secteur des produits environnementaux et des technologies propres.

Mon expérience professionnelle est presque entièrement dans l'analyse des politiques publiques en matière d'énergie, d'environnement et de transports, et dans la prestation de conseils sur celles-ci. J'ai œuvré pendant 37 ans au sein de la fonction publique, dont 22 ans sous la direction de différents ministres libéraux et conservateurs. J'ai passé les 10 premières années de ma carrière au Service extérieur, où j'ai occupé des postes à Caracas, au Venezuela, et à Washington, D.C. Ensuite, j'ai servi dans cinq autres ministères, principalement dans le domaine des politiques économiques.

À ma retraite, en 2006, j'étais directeur général des Affaires environnementales à Transports Canada. Puis, j'ai été consultant auprès de ministères fédéraux et provinciaux en matière d'énergie, d'environnement et de transports pendant 10 ans.

Je suis persuadé que le Comité est au courant que le sujet qu'il a entrepris d'étudier est de portée très large. Il est donc important d'établir à quoi correspondent ces pratiques ou, plus précisément, ces activités et investissements.

Statistique Canada propose depuis 2007 une définition du secteur des produits environnementaux et des technologies propres dans ses rapports statistiques. Le secteur comprend des entreprises qui offrent un large éventail de produits et de services. Ces produits comprennent l'électricité propre provenant de sources renouvelables et de la production d'énergie nucléaire, d'énergie éolienne, d'énergie solaire et d'hydroélectricité; l'équipement pour les projets d'intervention en cas de déversement et d'assainissement; et les biocarburants, entre autres. Les services, eux, comprennent la gestion des déchets et l'assainissement; l'évaluation environnementale; la consultation en efficacité énergétique; ainsi que le génie et la construction, entre autres.

Ainsi, le secteur englobe presque tout ce qui réduit l'incidence de l'activité économique sur l'environnement.

La majeure partie du sous-secteur des produits de technologies propres a trait à l'équipement de production d'énergie renouvelable et d'électricité à partir du vent, du soleil et de la biomasse. Il est important de comprendre le coût de ces biens. Il m'est impossible de rendre justice à un tel sujet en cinq minutes. Je dirai simplement que les dépenses d'investissement et d'exploitation associées à la production d'énergie éolienne et solaire représentent seulement une petite part des coûts relatifs à la production d'électricité et à son réseau de transport.

En ce qui a trait aux coûts directs pour les consommateurs, le Comité devrait tenir compte de l'expérience de l'Ontario dans la foulée de l'adoption de la Loi de 2009 sur l'énergie verte. Cette loi autorise les fournisseurs de services tiers en Ontario à offrir des tarifs de rachat garantis supérieurs au taux du marché pour la production d'énergie renouvelable. En outre, le gouvernement provincial garantit ces tarifs pour la durée des contrats, qui est habituellement de 20 ans, et exige que le réseau s'alimente en priorité à partir de la production d'énergie renouvelable plutôt qu'à d'autres sources moins onéreuses.

Dans son rapport annuel de 2015, la vérificatrice générale de l'Ontario a constaté que, de 2004 à 2014, les clients résidentiels et les petites entreprises ont vu les coûts de production d'électricité sur leur facture augmenter de 80 %. Ils sont en effet passés de 5 ¢ le kilowattheure à 9 ¢ le kilowattheure. Le coût global de l'électricité a augmenté de 56 %, passant de 12,2 milliards de dollars en 2004 à 18,9 milliards de dollars en 2014. Entre 2010 et 2016, la facture mensuelle d'électricité, taxes incluses, dans les principales villes canadiennes a augmenté de 37,60 \$ le kilowattheure en moyenne. Pour la même période, l'augmentation de la facture d'électricité à Toronto a été de plus du double.

• (1110)

Les coûts annuels moyens en électricité d'un ménage ontarien ont augmenté de 120 % de 2009 à 2016. Selon Scott Luft, spécialiste des marchés de l'électricité en Ontario, les coûts des contrats conclus au titre de la Loi de 2009 sur l'énergie verte dépassent aujourd'hui les 4 milliards de dollars par an, ou 80 milliards de dollars...

**La présidente:** Monsieur Lyman, vos cinq minutes sont écoulées. Pourriez-vous conclure, s'il vous plaît?

**M. Robert Lyman:** Cinq minutes déjà? D'accord.

Je recommande au Comité d'appuyer la création par le gouvernement fédéral d'un cadre énergétique qui favorise les investissements rentables dans la formation de capital, qui réduit le volume des émissions, qui appuie la recherche et le développement,

et qui fournit un cadre de planification d'assez longue durée pour que de nouvelles technologies puissent acquérir les avantages concurrentiels leur permettant de réussir sur le marché.

• (1115)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Passons maintenant à Mme Petrunic.

La parole est à vous pendant cinq minutes.

**Mme Josipa Gordana Petrunic (présidente-directrice générale, Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada):** Merci beaucoup. Je vous remercie de me recevoir aujourd'hui.

Je m'appelle Josipa Petrunic et je suis présidente-directrice générale du Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada, une longue appellation que l'on peut remplacer par l'acronyme CRITUC.

Le CRITUC est un organisme à but non lucratif particulier. Permettez-moi de commencer par vous donner un aperçu de projets de premier plan que nous avons lancés et qui ont eu une incidence sur l'économie en plus de paver la voie à une relance verte, ce que nous souhaitons tous en tant que Canadiens.

Le CRITUC est actuellement le seul organisme en Amérique du Nord qui représente à la fois des membres du secteur du transport en commun, du secteur manufacturier, des services d'électricité et de gaz naturel, du secteur universitaire et du secteur des logiciels et des technologies. Cela signifie que, en tant qu'organisme à but non lucratif, le CRITUC se consacre essentiellement à des projets technologiques. Son fonctionnement ressemble beaucoup à celui d'une jeune entreprise technologique alimentée par une vision novatrice et créative. Et c'est exactement ce qu'il faut pour transformer notre flotte nationale de véhicules lourds et de transport en commun en une économie de la mobilité intelligente à faible empreinte carbone pour les Canadiens.

Puisque le CRITUC concentre ses efforts sur la transformation de la matrice des transports et de l'énergie qui définit les déplacements des Canadiens, et vu les options à notre disposition aujourd'hui en matière de transport en commun et de mobilité, de même que la pollution et les coûts d'exploitation qui y sont associés, sa vision correspond tout à fait à la volonté du Canada de devenir un leader en mobilité intelligente à faible empreinte carbone tant sur les plans de la technologie, de l'innovation, de la conception que du déploiement.

Forts de cette structure unique, nous sommes en mesure de concevoir des projets qui n'auraient pas vu le jour autrement et de les lancer au pays dès maintenant, ce qui prouve le potentiel de l'économie verte que le Canada peut créer après la pandémie. Nous avons déjà contribué à faire de notre pays l'un des leaders mondiaux en conception et en déploiement de la mobilité intelligente à faible empreinte carbone grâce à plusieurs projets technologiques clés.

Par exemple, il y a plusieurs années, alors que ce n'était pas en vogue, nous avons réussi à réunir les principaux constructeurs, sociétés de transport en commun et services publics pour lancer le projet pancanadien de démonstration et d'intégration d'autobus électriques. Nous l'avons lancé conjointement avec TransLink, à Vancouver; Brampton Transit, dans la région de York, dans le Nord de Toronto; les entreprises concurrentielles Nova Bus et New Flyer, deux constructeurs d'autobus électriques canadiens; de même que Siemens et ABB, deux fabricants de systèmes de recharge à haute puissance qui ont une présence importante au Canada.

Les projets de ce genre intègrent également les services publics. Dans ce projet en particulier, nous avons fait appel à B.C. Hydro et à Newmarket-Tay Power Distribution pour montrer en première mondiale qu'il est possible de concevoir des autobus électriques interopérables et standardisés au Canada, d'y déployer cette technologie et d'attirer des investissements étrangers directs dans ce type d'activités.

Nous menons actuellement des projets semblables d'intégration d'autobus électriques à pile à combustible à hydrogène en collaboration avec la Ville de Mississauga ainsi qu'un partenariat avec Winnipeg Transit en matière de données. En outre, nous chapeautons un effort pour offrir de petites navettes autonomes à faible vitesse à Markham et à Stratford afin de veiller à ce qu'il y ait du transport en commun tant dans les collectivités urbaines que dans les collectivités rurales et de banlieue.

Aux quatre coins du pays, nos membres, notre personnel, mais aussi notre conseil d'administration sont tous conscients que le déploiement et l'approvisionnement à grande échelle de systèmes d'autobus électriques à batterie, à pile à combustible à hydrogène et à technologie de gaz naturel renouvelable, ainsi que de navettes autonomes et connectées, se traduira par des centaines de milliers d'emplois au pays, ce qui est déjà commencé. Nous savons que l'intégration de l'analyse de données et de la cybersécurité à ces systèmes favorisera la croissance de grappes d'emplois bien rémunérés dans un domaine où il y a une forte demande à l'échelle du globe.

Bref, la mobilité intelligente à faible empreinte carbone est un secteur essentiel pour les Canadiens. L'utilisation d'une mobilité intelligente commune dans les systèmes de transport en commun a certes chuté pendant la pandémie, mais ne vous y trompez pas. Il est primordial d'admettre que le transport en commun reprend de la vigueur. Il ne fait aucun doute que nos villes vont bourdonner d'activité. Nous devons être conscients que, même avant la pandémie, Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Brampton, Québec et Montréal avaient déjà de la difficulté à déplacer assez de personnes sur une assez bonne distance pour stimuler efficacement leur économie, tant d'un point de vue financier que de celui de la qualité de vie.

La pandémie a essentiellement donné l'occasion aux sociétés du transport en commun de reprendre leur souffle, de se préparer à l'adoption de technologies complexes comme les technologies carboneutres, connectées, autonomes et fondées sur les données. Il n'y aura pas de retour en arrière pour les villes. Il n'y aura pas de retour en arrière pour le transport en commun.

On s'attend à ce que le gouvernement fédéral soit un partenaire dans ces efforts pour créer une vie meilleure pour les Canadiens. Sans de bons systèmes de mobilité, nous laissons tomber notre population, tant dans les collectivités urbaines que rurales. Le gouvernement a déjà posé des gestes prometteurs pour l'économie

verte grâce à des investissements dans le transport en commun. Ces investissements sont vitaux: 15 milliards de dollars en financement permanent pour le transport en commun et 2,75 milliards de dollars consacrés à la technologie des véhicules à zéro émission, ou VZE, pour les autobus. Tout cela est complexe, mais nous fera économiser au fil du temps.

En conclusion, j'aimerais souligner qu'investir pour rendre nos systèmes de transport en commun plus écologiques créera des emplois. C'est déjà le cas. J'en suis la preuve. Mon équipe en est la preuve et les centaines d'entreprises et d'organismes que nous représentons au pays en sont la preuve.

● (1120)

Merci de votre attention. Je serai heureux de répondre à vos questions.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Passons maintenant à M. Sobot.

La parole est à vous pendant cinq minutes.

**M. Veso Sobot (membre du conseil d'administration, Coalition of Concerned Manufacturers and Businesses of Canada):** Merci beaucoup, madame la présidente. C'est fort apprécié.

Je m'appelle Veso Sobot et je suis un ingénieur chez IPEX dont le siège social est à Oakville, mais je suis aussi un membre du conseil d'administration de la Coalition of Concerned Manufacturers and Businesses. J'aime nous appeler la coalition des créateurs d'emploi, et je parlerai au nom de la coalition aujourd'hui.

Nous allons vous faire part de trois suggestions pour faire fleurir l'entrepreneuriat canadien et faire en sorte que cette décennie soit celle du Canada. La première suggestion porte sur le commerce avec les États-Unis. Le nouvel accord de libre-échange, ou l'ACEUM, comme nous l'appelons, s'est avéré fort utile à bien des égards, mais, contrairement à la croyance populaire, il ne nous protège pas contre les dispositions Buy America. Les entreprises canadiennes sont encore bloquées dans les projets d'infrastructure financés par le gouvernement américain, alors que les entreprises américaines, elles, ont libre accès au Canada.

Ce qui est ironique, c'est que l'entreprise pour laquelle je travaille achète constamment des produits américains. Nos produits sont fabriqués à partir de résine des États-Unis. Le gaz naturel envoyé du Canada est acheminé vers les États-Unis, puis est transformé en éthylène et combiné avec du chlore et du sel pour fabriquer des granulés qui sont utilisés dans des produits de construction à longue durée de vie, tels que les revêtements, les fenêtres, les soffites, les platelages, les clôtures et les tuyaux, et aussi, bien sûr, dans le secteur médical et le secteur automobile à grande échelle.

L'an dernier, 18 % de la production américaine de résine vinylique a été acheminée vers le Canada. La Chine était le deuxième client des États-Unis pour ce produit avec 10,1 %. Le Mexique, lui, était troisième avec 10 %. Cette année, on s'attend à ce que le Canada soit le plus gros client des États-Unis, plus que la Chine et le Mexique combinés. Nous avons des leviers. Si vous vous souvenez, le premier ministre Harper avait réussi à avoir une exemption pour les dispositions Buy America en utilisant des leviers avec le président Obama en février 2010. Nous croyons qu'il est temps que le premier ministre Trudeau fasse de même avec le président Biden, surtout maintenant qu'il y a pénurie de produits de construction aux États-Unis et que nous avons des points de vue semblables à bien des égards.

C'est dans le meilleur intérêt des États-Unis que d'utiliser les produits canadiens plutôt que chinois. Le Canada partage les mêmes pratiques exemplaires et a parmi les meilleures compétences environnementales dans le monde. Se concentrer sur les infrastructures vertes et les solutions canadiennes pour régler des problèmes aux États-Unis est la clé pour une exemption aux dispositions Buy America. On peut voir un exemple de cette relation bénéfique entre nos deux pays à Burton, au Michigan, tout près de Flint. Après avoir fait preuve d'une diligence prudente, Burton a retiré ses conduites d'eau et les a remplacées par 19 milles de tuyaux en vinyle sans plomb à orientation biaxiale, une innovation canadienne qui conserve les ressources en utilisant beaucoup moins de matériaux, mais qui réduit aussi l'empreinte environnementale tout en offrant une grande résistance.

IPEX a fabriqué ces tuyaux à Saint-Laurent, au Québec, tout près de Montréal, avec la main-d'œuvre d'Unifor, puis les membres de LiUNA les ont installés à Burton. La ville de Burton a désormais une eau plus propre, en plus d'avoir minimisé son empreinte environnementale et d'avoir épargné 2,1 millions de dollars américains pour ses contribuables. En effet, une étude américaine de 2018 a démontré que les taux de rupture des tuyaux en vinyle canadiens étaient les meilleurs de leur catégorie; il serait donc grandement bénéfique pour les municipalités canadiennes d'utiliser de la technologie canadienne novatrice pour le renouvellement des infrastructures.

Pour ce qui est de notre deuxième suggestion, nombre d'entre vous ont vu le sondage de cette semaine qui démontrait que 74 % des Canadiens croient que la dette gouvernementale est trop élevée. Selon nous, une façon de réduire cette dette serait de permettre aux entrepreneurs de prendre leur envol, surtout ceux qui font de l'exportation. Envisagez d'encourager les entrepreneurs avec des incitatifs en les exemptant, par exemple, de la taxe sur le carbone, et vous verrez que la dette deviendra moins problématique au fil du temps.

Concernant notre troisième suggestion, maintenant, une autre chose importante qu'on pourrait faire pour aider le secteur serait de mettre fin à l'attaque contre les plastiques. Environnement et Changement climatique Canada s'apprête à déclarer les plastiques toxiques. C'est un exemple classique d'un gouvernement qui irait trop loin. Les plastiques ne sont pas toxiques. Déclarer une telle chose risquerait de tuer des emplois canadiens dans tous les secteurs. Cela ne ferait qu'exacerber l'exode des investissements vers l'étranger, alors que tout ce dont on a besoin, c'est d'avoir une stratégie provinciale efficace et coordonnée en matière de déchets.

Pour conclure, nous exhortons le Comité d'aider, premièrement, à obtenir une exemption pour les dispositions Buy America,

deuxièmement, à encourager les créateurs d'emploi canadiens à exporter par l'entremise d'incitatifs, et troisièmement, à ce que nous cessions de nous nuire en déclarant, par exemple, que les plastiques sont toxiques, ce qui est faux.

Merci beaucoup. Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1125)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à Mères au front.

[Français]

Vous avez la parole pour cinq minutes.

**Mme Laure Waridel (co-instigatrice, Mères au front):** Merci beaucoup.

Je m'appelle Laure Waridel et je suis écosociologue et professeure associée à l'Institut des sciences de l'environnement de l'U-QAM. Je prends la parole à titre de mère au front pour mes enfants, Colin et Alphée et, depuis tout récemment, pour ma petite-fille Théodora, qui aura seulement 29 ans en 2050, date pivot à laquelle nous verrons de nombreux changements dans les écosystèmes et dans le climat si rien n'est fait dès maintenant.

C'est à ce titre que ma collègue Émilie Robert et moi vous interpellons ce matin. Je la laisse maintenant se présenter.

**Mme Émilie Robert (enseignante en biologie, Rouyn-Noranda, Mères au front):** Bonjour.

Je m'appelle Émilie Robert et j'enseigne la biologie au Cégep de l'Abitibi-Témiscamingue. Je suis mère au front pour Jeanne et Hugo.

**Mme Laure Waridel:** Nous prenons donc la parole aujourd'hui à titre de mères faisant partie de Mères au front, un mouvement de mères, de grands-mères et d'arrière-grands-mères de tous les horizons, unies pour protéger l'avenir de nos enfants. Nous sommes plus de 5 600 sur tout le territoire québécois et au-delà. Vingt-cinq groupes s'activent localement, exigeant du courage politique du municipal au fédéral en passant par le provincial. Dans le Canada, nous travaillons avec For Our Kids.

Nous considérons que, pour de protéger l'avenir de nos enfants, il faut protéger l'environnement et la justice sociale. C'est pourquoi nous revendiquons depuis des mois une relance juste et verte et offrons à nos élus le document « 101 idées pour la relance » du Pacte pour la transition qui est en annexe à notre présentation.

Si l'on veut éviter de nouvelles crises comme celle que nous vivons avec la COVID-19, il est urgent de transformer notre économie. Il faut faire beaucoup plus que verdir les technologies. On doit s'attaquer à la surconsommation et au gaspillage. On sait depuis longtemps que les ressources de la planète sont limitées, tout comme la capacité des écosystèmes à absorber nos déchets, dont le plastique, évidemment. Une croissance de la consommation matérielle et énergétique illimitée dans un monde où les ressources sont limitées est mathématiquement impossible, et c'est à nos gouvernements de mettre en place les règles du jeu nécessaires au respect des limites planétaires.

Vous, qui êtes nos élus ou qui travaillez avec eux, devez cesser immédiatement de soutenir ce qui contribue à détruire graduellement la vie sur Terre. Au contraire, vous devez encourager ce qui la protège. Voici quelques moyens concrets qui permettraient de passer de la parole aux actes pour une relance juste et verte.

Premièrement, il faut adopter une vraie loi climat et cesser de subventionner les énergies fossiles.

En tant qu'élus à la Chambre des communes, vous avez le pouvoir d'agir afin que le Canada se dote d'une vraie loi climat. Il est impératif d'améliorer le projet de loi C-12 sur la carboneutralité de manière à ce qu'on mette en place des mesures qui nous contraindront à atteindre les cibles fixées par la science, et ce, le plus rapidement possible, sans attendre 2050. Le Canada doit se doter de règles de reddition de compte et de transparence le plus tôt possible. Il faut qu'à partir de maintenant on examine toutes les répercussions des décisions qui sont prises sur le climat d'un océan à l'autre, du nord au sud.

Un vrai test climat devrait obliger le gouvernement à cesser immédiatement toutes les subventions aux énergies fossiles et à se départir de l'oléoduc Trans Mountain. Selon les chiffres officiels du Energy Policy Tracker, depuis le début de la pandémie seulement, le gouvernement canadien a versé plus de 30 milliards de dollars en subventions au secteur des énergies fossiles. Cela équivaut à plus de 800 \$ par habitant, sans compter Trans Mountain, qui coûtera plus de 12,6 milliards de dollars aux contribuables dans les prochaines années.

En ce moment, notre gouvernement finance la destruction de l'avenir de nos enfants. Cet argent doit être investi dans la transition écologique de l'économie. Le gouvernement canadien doit soutenir directement les travailleurs et les travailleuses et les communautés dépendantes des énergies fossiles afin qu'elles passent en mode solution.

Deuxièmement, il faut miser sur l'écofiscalité.

Cela permettrait d'internaliser les coûts environnementaux et sociaux des produits et services. Il faut appliquer le principe de pollueur-payeur d'un bout à l'autre de la chaîne économique. Cela créera de véritables incitatifs à investir et à désinvestir de l'argent de manière à réduire l'empreinte écologique de nos comportements individuels et collectifs. Puisque les riches consomment davantage de biens et polluent typiquement plus que les moins nantis, ils auraient à assumer leur juste part de responsabilité.

La politique du prix sur le carbone mise en place par le présent gouvernement ne doit être qu'un début. La responsabilité élargie des producteurs quant à leurs répercussions sur l'environnement et la société doit s'appliquer à tous les secteurs économiques et à tous les types de pollution d'un bout à l'autre de la chaîne économique.

J'ai malheureusement dépassé le temps qui m'était alloué, mais je souhaite vous interpeller encore une fois. Nous vous demandons de prendre des décisions qui tiennent véritablement compte de l'avenir de nos enfants et de vos enfants et petits-enfants.

Je vous remercie de l'attention que vous nous accordez.

• (1130)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Le prochain tour est celui des représentants du Conseil de l'industrie forestière du Québec.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Jean-François Samray (président-directeur général, Conseil de l'industrie forestière du Québec):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Bonjour, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je vous remercie de m'avoir invité à alimenter votre réflexion sur la reprise économique verte après la pandémie de COVID-19.

Je m'appelle Jean-François Samray et je suis le président-directeur général du Conseil de l'industrie forestière du Québec, qui regroupe les entreprises québécoises de sciage, de déroulage, de pâtes, de papiers, de cartons et de panneaux, ainsi que les fabricants de bois d'ingénierie.

J'insiste aujourd'hui non seulement sur l'importance que jouera l'industrie forestière dans la relance économique de nos communautés, mais aussi sur le fait qu'elle sera un acteur tout aussi essentiel dans la lutte contre les gaz à effet de serre, ou GES. Il reviendra aux différents ordres de gouvernement de créer un contexte qui permettra à l'industrie forestière de donner sa pleine mesure sur ces deux enjeux et d'appuyer ses efforts en innovation, afin qu'elle contribue à l'atteinte de nos objectifs.

L'industrie forestière québécoise, qui génère plus de 142 000 emplois, est le moteur économique d'environ 900 municipalités. Près de 70 % des municipalités du Québec ont un lien avec cette industrie. Le salaire annuel moyen dans l'industrie forestière est de 66 500 \$. Ce secteur rapporte à l'économie de la province 41,5 milliards de dollars et sa contribution au produit intérieur brut est de 17,7 milliards de dollars.

Tout récemment, une étude de PricewaterhouseCoopers nous a permis de constater que, en dollars de 2019, et non au prix du bois d'aujourd'hui, 150 \$ sont perçus en taxes et en impôts pour chaque mètre cube de bois transformé. De ce montant, 50 \$ se retrouvent dans les coffres du gouvernement fédéral. Investir dans le secteur de la foresterie est donc triplement gagnant. C'est gagnant à la fois pour l'économie, les communautés et l'environnement.

Plusieurs études internationales insistent sur l'importance d'une foresterie active et responsable. Parmi celles-ci, il y a notamment celle du Département des affaires économiques et sociales des Nations unies, celle de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, ou FAO, et celle de l'Agence internationale de l'énergie, ou AIE. À ces études s'ajoute le rapport annuel de Ressources naturelles Canada intitulé « L'état des forêts au Canada », qui démontre ce triple rôle.

Il va donc sans dire que nous nous réjouissons que le gouvernement fédéral investisse 3 milliards de dollars au cours des prochaines années afin que puissent être plantés 2 milliards d'arbres dans les prochaines années. Cependant, il faut qu'une partie de ces arbres soient récoltés à terme pour permettre une foresterie durable, qui pourra profiter au maximum des différentes déclinaisons de ce produit carboneutre. Quand un arbre est coupé et transformé en planches, il emprisonne son carbone plus longtemps que ses homologues livrés à eux-mêmes dans la forêt. Autrement dit, quand on utilise le bois comme matériau de construction, on prolonge sa durée de rétention de CO<sub>2</sub>. Il remplace avantageusement d'autres matériaux de construction, comme l'acier et le béton, qui consomment jusqu'à 34 % plus d'énergie et émettent 81 % plus de GES.

Notre industrie ne manque pas de défis à relever. Le secteur du bois d'œuvre est en pleine effervescence, et la demande provient autant des États-Unis, du Canada que de partout dans le monde.

Cependant, le département du Commerce des États-Unis impose des droits compensateurs sur les importations de bois d'œuvre en provenance du Canada. L'Organisation mondiale du commerce, ou OMC, a pourtant conclu dans son rapport final que le Québec respecte les règles du commerce international. Nous comptons sur le gouvernement canadien pour utiliser les conclusions de l'OMC et exiger une exemption des droits compensateurs sur les produits issus de la forêt publique, une exclusion des entreprises qui s'approvisionnent majoritairement du côté américain et un remboursement intégral des sommes déjà perçues.

En ce qui a trait à l'innovation, le secteur des panneaux et celui des pâtes et papiers sont quant à eux en pleine transformation et ne cessent d'innover. Du côté des panneaux, beaucoup de recherche est consacrée à la production de nouveaux adhésifs verts, afin de répondre à la demande des consommateurs. De son côté, le secteur des pâtes et papiers n'est pas en reste. Plusieurs innovations ont été annoncées depuis les derniers mois, notamment par FPInnovations, qui utilise la cellulose dans la fabrication de produits pour lutter contre la COVID-19.

L'aide gouvernementale en recherche-développement et en innovation est donc cruciale, notamment pour FPInnovations, mais également pour le secteur universitaire et pour les entreprises, afin de permettre à l'industrie de réussir son virage et de demeurer un leader dans la nouvelle économie verte.

Nous croyons également que le recours à la biomasse dans le secteur du chauffage doit se faire en apportant de la profondeur dans la filière, et non pas en venant cannibaliser les entreprises déjà en place qui font des produits à valeur ajoutée.

• (1135)

En conclusion, nous estimons que le gouvernement doit investir beaucoup plus dans le programme Investissements dans la transformation de l'industrie forestière, ou ITIF, qui est très couru, car le montant de 55 millions de dollars prévu pour deux ans est nettement insuffisant.

Je vous remercie.

**La présidente:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Nous allons maintenant passer à M. Kung.

Vous disposez de cinq minutes.

**M. Alexander Kung (directeur des ventes et du développement commercial, Tavos Industries Inc.):** Merci, madame la présidente.

J'aimerais remercier les membres du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie d'avoir entrepris cette étude sur la reprise économique après la COVID-19 et de nous avoir invités à titre de témoins aujourd'hui.

Je m'appelle Alexander Kung. Je suis le directeur des ventes et du développement commercial chez Tavos Industries. J'aimerais profiter de l'occasion aujourd'hui pour vous faire part de notre expérience au cours de la dernière année en tant que jeune entreprise alors que nous cherchions à naviguer dans la tempête pandémique.

Tavos a ouvert ses portes à la fin de l'année 2018 en tant que fabricant d'options papier. Notre objectif à court terme est fort simple: nous voulons sensibiliser et aider notre communauté à délaisser

graduellement l'utilisation des plastiques à usage unique. À long terme, nous aimerions voir la fin de l'utilisation des plastiques à usage unique d'ici 2025.

Nous nous sommes lancés dans la fabrication de produits de consommation et d'emballage verts qui, nous l'espérons, nous permettront de réduire les trois millions de tonnes de déchets plastiques produits annuellement. Nous savons que les Canadiens ne recyclent que 9 % de leurs déchets plastiques. Nous devons faire mieux. Nous étions très heureux d'apprendre en 2019 que le gouvernement souhaitait interdire les plastiques à usage unique. Nous exhortons le gouvernement canadien à ne plus tarder dans ce dossier.

L'un de nos prochains projets, c'est d'offrir des produits en bambou, en plus des options papier. Nous avons plusieurs projets en tête qui cibleraient divers plastiques à usage unique dans les foyers moyens au cours des prochaines années. Contrairement aux arbres qui prennent des décennies à croître, le bambou est une option fantastique pour remplacer les produits à usage unique.

J'aimerais aussi vous faire part de notre expérience à titre de jeune entreprise au cours de la dernière année, alors que nous nous sommes lancés dans une nouvelle industrie complètement différente. Au début de la pandémie au mois de mars l'an dernier, nos affaires se sont essentiellement effondrées, tout comme celles de l'industrie de l'accueil, lorsque les hôtels, les restaurants et les bars ont été forcés de fermer leurs portes. Cela a été très dévastateur pour nous; nous avons dû mettre à pied un bon nombre de nos employés, ne sachant pas si nous allions survivre à la pandémie ou non. Nous avons décidé de nous lancer temporairement dans la fabrication de désinfectant pour les mains et d'autres équipements de protection individuelle, EPI, pour contrer les pénuries majeures en la matière dans notre communauté. Les temps ont été très difficiles pour nous. Nous étions une jeune entreprise, qui œuvrait dans un marché complètement différent, avec 30 % de ses employés et avec la domination complète des EPI importés.

Lorsque nous avons commencé à fabriquer notre premier produit d'EPI, à savoir le désinfectant pour les mains, nous avons constaté que des milliers de bouteilles étaient jetées un peu partout dans notre communauté. Nous croyions qu'il fallait offrir une meilleure option. Voilà pourquoi nous sommes allés plus loin et avons décidé de ne pas utiliser des bouteilles de plastique. Nous avons passé les premiers mois à innover et à mettre au point le tout premier paquet à usage unique de désinfectant, qui est composé à 95 % de papier. Bientôt, nous allons aussi avoir un paquet de désinfectant 100 % biodégradable.

Les Canadiens se sont mis à acheter de plus en plus de désinfectant, et la demande a augmenté pour de l'EPI de meilleure qualité fabriqué au pays. Il y a eu de nombreux exemples au cours de la dernière année de désinfectants importés qui contenaient des traces de mercure, de plomb ou de méthanol, ce qui est très toxique pour la peau. Plus récemment, des masques importés au Québec contenaient du graphène, qui, si consommé de façon continue ou en grande quantité, peut endommager les poumons.

Tous ces problèmes ont mené à l'apparition de nouveaux fabricants canadiens. L'industrie a pris de l'expansion. Nous avons établi un partenariat avec les membres de la Canadian Association of PPE Manufacturers, ou CAPPEM, une association assez nouvelle qui emploie plus de 1 000 fabricants canadiens d'EPI et qui vise à veiller à ce que les Canadiens ne soient plus jamais victimes de pénuries d'EPI lors d'une prochaine pandémie ou crise quelconque. De plus, nous nous sommes aussi alliés à divers fabricants canadiens d'EPI dans diverses régions pour mettre en commun des ressources et avoir accès à certains produits.

Nous avons également établi un partenariat avec une entreprise qui fabrique le Air Sniper. Il s'agit d'un appareil d'assainissement d'air très efficace qui utilise la technologie d'UVC. Cet appareil a été testé en décembre 2020 et il a été prouvé qu'il pouvait tuer la COVID-19. Le Air Sniper est un produit fabriqué en Alberta. C'est une solution fort percutante qui permet désormais à des entreprises de rouvrir leurs portes de façon sécuritaire et qui peut aider à relancer l'économie. De plus, contrairement à d'autres appareils d'assainissement, il ne produit aucun ozone.

Nous recommandons au gouvernement canadien de ne pas retarder l'interdiction des plastiques à usage unique, d'envisager des solutions canadiennes pour l'approvisionnement en EPI, puisque les fabricants canadiens peuvent maintenant amplement répondre à la demande nationale, et de mettre en œuvre des technologies telles que celle du Air Sniper afin de permettre à nos entreprises de rouvrir leurs portes de façon sécuritaire dans ce qui, nous l'espérons, sera le dernier stade de la pandémie.

Merci. Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1140)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant commencer la période de questions avec des tours de six minutes.

[Français]

Monsieur Généreux, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Bernard Généreux (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, PCC):** Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins de leur présence ici, aujourd'hui.

Je vais d'abord m'adresser à Mme Waridel.

Nous nous sommes déjà rencontrés. Vous avez déjà demeuré dans ma circonscription, sur la belle île Verte, à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs.

Madame Waridel, le gouvernement libéral s'est donné des cibles de diminution de 40 à 45 % des émanations de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à leur niveau en 2005. Étant donné que le Canada n'a pas atteint les cibles qu'il s'était fixé par le passé et que l'augmentation de ces émanations se poursuit, croyez-vous que ces cibles soient réalistes?

Il faut aussi tenir compte du fait que les Québécois sont devenus de grands acheteurs de véhicules utilitaires sport, ou VUS, ce qui est en contradiction, dans une certaine mesure, avec notre prétention d'être tournés vers l'avenir, sur le plan environnemental.

Pourriez-vous nous expliquer ces contradictions des Québécois?

**Mme Laure Waridel:** Je vous remercie de vos questions, monsieur Généreux.

Les cibles sont-elles réalistes, dans les faits? Cela dépend du point de vue. Ce qui me semble avant tout irréaliste, c'est de ne pas s'attaquer plus sérieusement que nous le faisons à nos émissions de gaz à effet de serre. Cela nécessite des changements beaucoup plus importants que ceux envisagés et mis de l'avant en ce moment par le Parti libéral.

Nous devrions davantage nous inspirer de pays scandinaves, par exemple, qui ne se sont pas fixé 2050 comme délai pour atteindre la carboneutralité, mais qui visent le plus tôt possible. Il faut que nous envisagions la carboneutralité comme un objectif à atteindre le plus tôt possible.

Vous me demandez si cet objectif est réaliste ou pas. Je vous demanderais plutôt: quand certains grands joueurs de la planète ont décidé qu'ils voulaient aller sur la Lune, croyez-vous qu'ils ont demandé aux ingénieurs jusqu'où ils pouvaient aller? Non. Ils ont dit « l'objectif est de marcher sur la Lune, maintenant il faut se donner les moyens, développer les technologies, faire le nécessaire pour atteindre cet objectif ». Je pense qu'il faut qu'on se mette dans cet état d'esprit si l'on souhaite vraiment protéger l'avenir de nos enfants.

Nous devons être à l'écoute de la science, ce que nous ne faisons pas en ce moment. Nous ne sommes pas assez ambitieux, en fait.

**M. Bernard Généreux:** Ne croyez-vous pas que nous sommes déjà à l'écoute? En fait, il y a eu des changements fondamentaux.

Ma mère me disait toujours « Rien ne se perd, rien ne se crée ». Alors, nous savons que nous aurons besoin de pétrole pendant encore 30, 40, 50, 60 ans, minimalement, peut-être 100 ans, pour le transport, le chauffage, et le reste.

Je pense que l'industrie s'adapte et apporte des améliorations importantes.

Est-ce que vous reconnaissez, au moins, ces améliorations? En fait, si nous ne prenons pas notre pétrole au Canada, à quel endroit le prendrions-nous?

**Mme Laure Waridel:** Je reconnais que des efforts ont été faits, notamment, les propositions d'économie circulaire, que nous n'avons pas eu le temps d'évoquer vraiment dans notre intervention, mais qui se trouvent dans le document que nous avons soumis. C'est un moyen, justement, d'appliquer le principe « rien ne se perd, rien ne se crée », et de s'inspirer de la nature. Cependant, il faut faire plus que cela parce que, en ce moment, on parle beaucoup, mais, dans les faits, nos émissions de gaz à effet de serre augmentent.

Quand on examine les différents secteurs de l'économie canadienne où les émissions continuent d'augmenter, c'est celui des sables bitumineux et des énergies fossiles qui vient en premier lieu, c'est indéniable. Donc, il faut regarder la science et les chiffres exacts. Il y a des solutions de remplacement. Nous gaspillons énormément d'énergie. Vous avez parlé des VUS, c'est un excellent exemple de cela. Nous devons trouver d'autres moyens de répondre à nos besoins de déplacement, qui ne consomment pas autant de pétrole.

L'enjeu du pétrole, c'est que tant et aussi longtemps que nous investirons dans des infrastructures, des pipelines et autres, il faudra les rentabiliser pendant des décennies, alors que nous savons que c'est maintenant qu'il faut nous lancer dans une course à la carboneutralité. Il est question de l'avenir, de la santé et de la qualité de vie de nos enfants. Donc, nous devons trouver d'autres solutions. Il faut recadrer nos priorités autour de ce qui compte le plus pour nous, et je pense que ce sont quand même nos enfants.

[Traduction]

Quelqu'un a dit plus tôt que nous tuons les emplois. Selon moi, c'est plutôt l'avenir de nos enfants que nous tuons. Voilà ce que nous faisons lorsque nous achetons un pipeline.

• (1145)

[Français]

C'est ce que nous faisons quand on subventionne les énergies fossiles à hauteur de 30 milliards de dollars. Cet argent devrait aller directement à soutenir les travailleurs et les travailleuses. Avec 30 milliards de dollars, combien de personnes pourrions-nous financer à temps plein pour qu'elles se réorientent vers d'autres secteurs? L'Alberta a des potentiels dans le solaire et l'éolien, que l'on commence juste à explorer.

**M. Bernard Généreux:** Madame Waridel, je comprends qu'il s'agit d'un objectif. Nous sommes tous d'accord sur le fait qu'il faudra ultimement atteindre la carboneutralité en vue de laisser un environnement beaucoup plus propre à nos enfants. Moi-même, j'ai des petits-enfants.

D'ailleurs, je salue votre mouvement, les Mères...

**Mme Laure Waridel:** Mères au front.

**M. Bernard Généreux:** Je salue le mouvement Mères au front.

J'aurais bien envie de lancer Pères au front.

**Mme Laure Waridel:** Nous en avons besoin.

**M. Bernard Généreux:** Je pense que les pères sont aussi responsables des enfants et des petits-enfants que les mères de famille.

C'est bien de se fixer de grands objectifs, comme ceux que vous avez mentionnés. À mon avis, ce sont les consommateurs qui vont faire la différence. On peut parler des gouvernements, mais il faut aussi qu'il y ait une conscience et une responsabilité personnelles. Personnellement, je fais des efforts tous les jours: j'ai la même voiture depuis neuf ans; une voiture diesel qui a 450 000 kilomètres au compteur. Le fait que je n'aie pas changé de voiture depuis tout ce temps est bon pour l'environnement.

**La présidente:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Notre prochain tour de questions...

[Français]

**Mme Laure Waridel:** Est-ce que je peux lui répondre?

**La présidente:** Je suis désolée, mais le temps de parole du député est écoulé. Vous aurez peut-être la chance de répondre lors du prochain tour de questions.

**M. Bernard Généreux:** Je suis certain que M. Lemire va revenir là-dessus.

**Mme Laure Waridel:** Merci.

[Traduction]

**La présidente:** Nous allons maintenant passer à M. Amos.

Vous disposez de six minutes.

**M. William Amos (Pontiac, Lib.):** Merci, madame la présidente.

J'aimerais remercier tous les témoins d'être ici.

Je ne vais pas perdre de temps.

[Français]

Il s'agit d'un enjeu très important pour nous tous.

J'aimerais mettre l'accent sur les témoignages de M. Samray et de Mme Waridel.

La circonscription que je représente est située dans la région du Pontiac. Historiquement, la foresterie et le développement durable sont importants pour ma circonscription; c'est encore le cas présentement. Or il s'agit de l'une des circonscriptions les plus progressistes.

Je ne sais pas si Mme Waridel s'en souvient, mais j'ai déjà été avocat. J'ai fait des représentations pour Équiterre relativement au chapitre 11 de l'ALENA, entre autres dans l'affaire *Ciment du Saint-Laurent inc. c Barrette*.

Je comprends donc qu'il doit y avoir un juste milieu entre la représentation régionale et le besoin de développement. Il faut en venir à un virage vert sur le plan des ressources naturelles. Il faut aussi qu'il y ait des changements au sein des institutions législatives et économiques, afin d'en arriver à la vision que l'organisme représenté par Mme Waridel aimerait que nous considérions.

Je lance une invitation à Mme Waridel et à M. Samray: j'aimerais pouvoir les rencontrer séparément.

La question que je vais poser, je la pose en tant que secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie.

Notre gouvernement vient d'annoncer un fonds historique de 8 milliards de dollars pour le virage vert de nos industries. C'est du jamais vu. Que ce soit dans le domaine du ciment, de l'acier, de l'aéronautique ou de la foresterie, on a accès à du financement par l'entremise du fonds accélérateur net zéro.

Quelles sont vos préoccupations et vos suggestions quant à la gestion de ces fonds? Quels seraient les critères permettant d'avoir accès à ces fonds? Ce dont nous parlons en ce moment n'est pas flou, c'est concret. Au moyen du budget, nous avons fait un investissement de 8 milliards de dollars. Que fera-t-on avec cette somme?

• (1150)

**Mme Laure Waridel:** Comme j'ai eu la parole tout à l'heure, je vais laisser M. Samray répondre à votre question. Par la suite, je pourrai y répondre avec plaisir.

**M. Jean-François Samray:** Merci, madame Waridel.

Pour la région du Pontiac, je crois que la diversification est importante en matière de développement de nouveaux produits. Je l'ai mentionné, le budget propose un investissement de 55 millions de dollars dans le programme ITIF. Or cela est nettement insuffisant, compte tenu de la popularité du programme. Il y a énormément de demandes. Certains projets sont retenus, mais il n'y a plus assez d'argent une fois que trois ou quatre projets ont été acceptés.

Vous avez parlé de l'investissement de 8 milliards de dollars. Il s'agit d'un bon investissement. Cependant, il s'agit d'un investissement de 8 milliards de dollars dans l'ensemble de l'économie. Je vais faire une métaphore: c'est comme si une personne invitait tous les gens de son quartier à la maison, une fois la pandémie terminée, et qu'elle disait qu'elle paie la bière à tout le monde, mais qu'elle en mettait seulement 24 sur la table.

Ce que je veux exprimer par là, c'est qu'un montant de 8 milliards de dollars, c'est un bon départ, mais qu'il faudra davantage d'investissements. Il va falloir compter sur les conversions et faire une analyse du cycle de vie. Il faut qu'il y ait des emplois ici, et il faut procéder à la reconversion des employés. Selon moi, c'est fondamental. Il faudra s'assurer que les produits développés ont un avantage.

On a qu'à regarder ce que les gouvernements finlandais et suédois ont fait pour les papetières contrôlées par Stora Enso et par UPM. Si ces entreprises sont maintenant des leaders, c'est parce que le gouvernement a été présent pour elles.

**M. William Amos:** Le fonds accélérateur net zéro n'exclut aucune industrie. Alors, vous misez sur l'ITIF, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'autres possibilités.

**M. Jean-François Samray:** Je suis d'accord avec vous, monsieur Amos. Justement, parce que cela n'exclut personne, il y en a pour tout le monde. Huit milliards de dollars pour tout le monde, ce n'est qu'un début.

**Mme Laure Waridel:** Merci de votre question, monsieur Amos.

Je me permets de renchérir sur les propos de M. Samray. Si l'on compare les 8 milliards de dollars aux 30 milliards de dollars qui, depuis le début de la COVID-19, ont été octroyés au secteur des énergies fossiles, on réalise que les priorités ont peut-être été mal choisies au regard d'une relance verte. On a des choix très concrets à faire.

J'aimerais souligner que, pour prendre de bonnes décisions et éviter de déplacer les problèmes vers d'autres secteurs, on doit se baser sur des critères d'analyse du cycle de vie qui permettent de tenir compte des répercussions, des problèmes et des solutions, à partir de l'extraction des matières premières jusqu'à la fin du cycle de production, et même jusqu'à la phase de la post-consommation. Parfois, on met de l'avant de fausses bonnes solutions. En ce moment, par exemple, on entend beaucoup parler du nucléaire comme étant une solution. Cependant, même si le nucléaire produit peu d'émissions de gaz à effet de serre ou carrément pas, il génère d'autres problèmes qui, eux aussi, vont reposer sur les épaules de nos enfants.

Donc, c'est important de bien regarder la science et de faire l'analyse du cycle de vie. Il convient également de regarder du côté de l'économie circulaire en général, avec une perspective de réduction à la source.

**M. William Amos:** Je vous remercie.

Vu que le temps file, j'inviterais nos témoins, après cette discussion, à nous envoyer des recommandations en ce qui a trait au fonds accélérateur net zéro.

**Mme Laure Waridel:** Je vous les enverrai avec plaisir.

[Traduction]

**La présidente:** Merci.

[Français]

Monsieur Lemire, la parole est à vous pour six minutes.

**M. Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ):** Merci, madame la présidente.

J'aimerais commencer par rendre hommage à Serge Bouchard, dont on vient d'apprendre le décès. Je crois que, dans le contexte d'une étude sur la relance économique verte, nous avons là un modèle tout à fait inspirant sur, justement, notre façon de cohabiter avec la planète, les peuples autochtones, nos origines et nos racines. Comme anthropologue, il nous lègue toute une histoire, notre histoire. Je crois qu'il nous faudra prendre la responsabilité de faire vivre son message. C'est un deuil important pour moi ce matin. Je tenais à en faire part aux membres du Comité.

Ma question s'adresse à M. Samray, du Conseil de l'industrie forestière du Québec.

Vous avez parlé de la bioéconomie, qui utilise des ressources provenant de l'agriculture, de la foresterie, de la biomasse et des déchets organiques, entre autres.

Selon vous, l'accroissement des budgets en recherche fondamentale et le développement d'une chaîne de valeurs pour les deuxième et troisième transformations des ressources forestières sont-ils les meilleures solutions pour soutenir l'émergence d'une grappe industrielle en bioéconomie au Canada?

Parallèlement à cela, que pensez-vous du programme d'investissements dans la transformation de l'industrie forestière, le fameux ITIF, dont vous avez parlé? Y a-t-il des éléments à améliorer dans ce programme?

• (1155)

**M. Jean-François Samray:** C'est une question trop vaste pour que je puisse y répondre en cinq minutes. Mon collègue Michel Vincent pourra peut-être y répondre également, car il est une référence en matière d'économie.

Quand on coupe un arbre, on prend le tronc pour en faire une planche, mais, comme on fait un carré à l'intérieur d'un cercle, il reste des résidus. La biomasse forestière résiduelle permet de valoriser ces résidus en construisant des panneaux, ou, à la limite, en produisant de la bioénergie. C'est un plus, parce que cela permet de remplacer les combustibles fossiles, et on produit du carbone biogénique. C'est un plus pour l'économie.

Par contre, comme nous l'avons dit dans notre présentation, il faut s'assurer que ces produits s'ajoutent à ceux des entreprises qui font des produits à valeur ajoutée, plutôt que de les cannibaliser. Si l'on ferme une usine de panneaux pour alimenter une usine de granule, au bout du compte, sur l'ensemble du cycle de vie, on n'aura pas nécessairement amélioré la situation. Il faut faire attention à l'endroit où se situent les usines.

En ce qui touche la recherche-développement, j'ai donné l'exemple de la papetière UPM, qui s'est servie de sa liqueur noire et qui, avec le soutien du gouvernement, a développé un biodiesel. Je vous invite à analyser les états financiers d'UPM. Ne me croyez pas sur parole, et faites vous-mêmes ces vérifications. Cela vous permettra de constater que le secteur des biocarburants est maintenant la planche à billets de la compagnie. Cette dernière a pu utiliser un résidu qui était brûlé pour en faire un produit pouvant répondre à un besoin social.

L'investissement en recherche-développement est fondamental et le rôle de l'État de créer un marché d'accueil pour attirer ces produits est fondamental. Je pense par exemple au rôle des Forces armées canadiennes, un important acheteur de biens. En augmentant l'utilisation de biocarburants des Forces armées canadiennes, le gouvernement fédéral peut se servir de son effet de levier pour créer une économie. Les Américains le font, et cela leur réussit très bien. Je ne vois pas pourquoi les Canadiens ne le feraient pas.

Quant au programme ITIF, je peux vous dire à titre d'exemple que, dans le Pontiac et en Gaspésie, se trouvent des forêts de feuillus. Tout le monde est d'accord pour dire que ces essences sont faites pour être récoltées et qu'elles bloquent un peu l'aménagement et la récolte de bois de résineux, qui aideraient le secteur de la construction.

La compagnie qui avait le projet de construire des palettes de bois aggloméré collé servant à éviter les infestations de parasites et autres durant le transport a fait des demandes de soutien financier par le truchement du programme ITIF. Elle s'est fait dire que c'était un très bon projet qu'on retenait et qu'on lui donnerait de l'argent quand ce serait possible. Malheureusement, il n'y a pas eu suffisamment de fonds. Le programme manque d'argent.

**M. Sébastien Lemire:** On sent que beaucoup de programmes fédéraux ont des enveloppes fermées qui limitent l'innovation. On ne sait jamais à quel moment l'innovation arrivera. Je vous comprends là-dessus.

J'aimerais vous poser une autre question.

Le gouvernement fédéral pourrait mettre en œuvre une politique d'approvisionnement public qui favoriserait l'utilisation du bois, notamment en établissant l'empreinte carbone comme critère d'octroi des contrats.

Selon vous, quels en seraient les avantages pour les entreprises forestières et pour l'environnement? Est-ce un principe à mettre en avant?

**M. Jean-François Samray:** Je pense que oui. Le bois utilisé pour la construction est un produit carboné négatif, car il permet de réduire les émissions des bâtiments. Plusieurs d'entre vous ont derrière eux le drapeau du Canada, sur lequel figure une feuille d'érable. Il faudrait peut-être que l'architecture de nos bâtiments reflète l'importance de la forêt et du bois.

Le Château Montebello, c'est bien, et l'Alpine Club of Canada fait aussi de magnifiques maisons. Or, si des bâtiments publics étaient construits en bois, cela témoignerait de notre fierté à cet égard.

**M. Sébastien Lemire:** On parle de lutte contre les changements climatiques. Selon vous, pourquoi le gouvernement fédéral devrait-il tout faire pour obtenir une pleine exemption de tout tarif sur les

exportations de bois d'œuvre québécois à destination des États-Unis?

On parle de 1 milliard de dollars pour le Québec et de 5 milliards pour le reste du Canada qui sont bloqués à la frontière. Cet argent pourrait aider à relancer notre économie.

• (1200)

**M. Jean-François Samray:** Il faut vraiment que le gouvernement fédéral travaille avec des associations comme la National Association of Home Builders, aux États-Unis, qui a écrit à plus de 90 membres du Congrès. Il faut vraiment faire débloquent ce dossier.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Masse.

Vous disposez de six minutes.

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Merci, madame la présidente. J'aimerais aussi remercier nos témoins d'être ici.

Je vais m'adresser à vous, madame Petrunic. Quels débouchés entrevoyez-vous dans le budget? Il doit être adopté, puis il faudra adopter un deuxième projet de loi budgétaire en septembre. Entrevoyez-vous des débouchés en transport en commun dans le budget? Si oui, lesquels?

**Mme Josipa Gordana Petrunic:** Je vous remercie de votre question, monsieur le député. C'est fort apprécié.

Il existe des débouchés très évidents qui ont été établis dès le discours du Trône et qui se retrouvent maintenant dans le budget. D'après nos calculs avec nos agences de transport en commun, il est très clair que si l'on veut arriver à avoir une technologie de transport en commun zéro émission et concrétiser cela au niveau municipal, cela va coûter environ 4 milliards de dollars pour les 5 000 premiers véhicules et, donc, environ 12 milliards de dollars pour atteindre les 15 000 véhicules. Le budget prévoit essentiellement 2,75 milliards de dollars pour les technologies d'autobus zéro émission et, dans ce dossier, il prévoit aussi 15 milliards de dollars en financement permanent pour le transport en commun. Cela représente un progrès indubitable pour les investissements en capital. Cela a été relevé.

Cependant, nous aimerions cerner certains éléments nuancés, en nous basant sur ce qui a déjà été dit. Dépenser de l'argent ne va pas nécessairement régler le problème si les gens ne savent pas quoi acheter. Les choses sont complexes dans l'univers du transport en commun zéro émission. C'est compliqué au niveau de la technologie et du système énergétique. Voilà pourquoi nous avons proposé qu'une modeste part de l'argent prévu soit investie dans des études de faisabilité — 10 millions, par exemple. Ce montant peut paraître élevé pour le Canadien moyen, mais, d'un point de vue global et avec le dernier budget, c'est une somme relativement modeste qui pourrait servir aux agences de transport en commun. Il y a environ 20 agences de transport en commun qui ont besoin de mener des études de faisabilité au Canada, afin de savoir quoi acheter comme autobus à batterie électrique ou à pile à combustible ou alors quoi choisir comme chaîne d'approvisionnement en carburant. C'est une petite somme.

De plus, dans cette enveloppe de 15 milliards de dollars pour le financement permanent, ou de 2,75 milliards de dollars pour les technologies d'autobus zéro émission, il faudrait, selon nous, prévoir 10 millions de dollars pour des analyses de données. Il s'agit d'un nouveau domaine pour le transport en commun et les technologies dans le milieu des parcs publics. D'ordinaire, ce secteur ne recueille pas de données en temps réel sur la performance énergétique de ses systèmes. Il n'était pas nécessaire de le faire lorsque tout fonctionnait au diesel et que vous pouviez gaspiller de l'énergie en montant une côte, en accélérant ou alors en allumant le chauffage. L'efficacité énergétique était terrible, mais le diesel était suffisamment abordable pour que les choses fonctionnent.

Vous ne pouvez pas gaspiller d'électron ou de molécule d'hydrogène, par contre, car vous risquez de manquer d'énergie en plein milieu de la journée. La seule façon d'évaluer ce genre de choses est d'avoir des analyses de données. Et la seule façon d'y arriver est de prévoir une somme modeste dans le programme pour des appareils télémétriques, des enregistreurs et un programme d'analyse des données pour le transport en commun.

Voilà certains des débouchés que nous entrevoyons. Les signaux sont positifs. Cela dit, le diable est dans les détails et dans les nuances.

**M. Brian Masse:** Je vais maintenant m'adresser à M. Samray, madame Petronic. Le problème, c'est que nous recevons des signaux sur toutes sortes d'enjeux, tels que les services de garde d'enfants, une assurance-médicaments, etc. Des dépenses croisées sur près d'une décennie de dépenses représentent un vrai défi.

Je suis content que vous ayez parlé d'analyses de données et de tout ce qui n'a pas été compilé jusqu'à maintenant. Tout cela est très important, surtout avec les écarts climatiques et ce genre de choses, et avec les attentes en matière de consommation. Des analyses de données dans le secteur du transport en commun font partie de la collecte d'information nécessaire pour augmenter la confiance des gens, car, ainsi, ils ont plus de force avec ces choses en tête.

Rapidement, monsieur Samray; nous avons abordé le sujet de la fermeture de Rona lors de son rachat par Lowe's hier soir dans le rapport sur la Loi sur Investissement Canada que nous avons rédigé. Avez-vous des commentaires à faire sur la façon dont cela affecte maintenant la construction et les débouchés dans nos communautés? Je constate que le manque de concurrence pose problème, mais vous avez peut-être un point de vue différent.

**M. Jean-François Samray:** Si cela ne vous dérange pas, monsieur Masse, je laisserais le soin à notre économiste en chef, M. Vincent, de répondre à la question.

**M. Brian Masse:** Oui, d'accord. Tout ce qui fonctionne me convient.

**M. Michel Vincent (directeur, Direction de l'économie, des marchés et du commerce international, Conseil de l'industrie forestière du Québec):** Merci, monsieur Masse.

En fait, nous ne nous sommes toujours pas fait une idée à ce sujet, car la nouvelle est trop récente. Somme toute, je ne crois pas que cela affectera grandement le prix du bois d'œuvre, car...

[Français]

**La présidente:** Je suis désolée de vous interrompre, monsieur Vincent.

[Traduction]

Nous n'allons pas pouvoir avoir d'interprétation avec ce micro.

• (1205)

**M. Michel Vincent:** Que dois-je faire?

**M. Brian Masse:** Je vais passer à une prochaine question, car c'est une question de santé et de sécurité pour nos interprètes.

Toutes mes excuses, monsieur Vincent, mais la réalité, c'est que ce son est nuisible pour nos interprètes, qui ont déjà un travail assez difficile comme cela. Je vais peut-être revenir à la question sur le transport en commun, car il y a plus à dire à ce sujet, et je peux faire un suivi après la réunion pour des questions.

Merci, monsieur Vincent, mais c'est important pour nos interprètes.

Nous parlions de regroupement des données. Quelles sont les préoccupations ou les enjeux sur lesquels vous vous êtes déjà penchés en matière de vie privée? Le respect de la vie privée est l'un des enjeux soulevés lorsqu'on parle de collecte de renseignements et de la confiance des utilisateurs. Cela s'inscrit-il dans votre travail à l'heure actuelle? J'estime que c'est un enjeu. C'est presque une distraction, mais, en même temps, il est important d'en parler. Peut-être pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet.

**Mme Josipa Gordana Petronic:** Merci, monsieur Masse.

C'est une question perspicace et c'est assurément la première chose à laquelle les gens pensent lorsqu'ils pensent à Sidewalk Labs, à ce gâchis et à tout ce qui s'est produit par la suite.

Lorsque nous parlons d'analyses de données dans le secteur du transport en commun ou du transport en général, que ce soit pour les autobus, les autocars ou les camions, nous parlons d'analyses impersonnelles des machines. On utilise les enregistreurs pour les machines, que ce soit un autobus, un autocar ou un camion, pour déterminer le nombre de kilomètres parcourus par unité d'énergie. Quelle est l'efficacité du groupe motopropulseur? Le moteur répond-il aux attentes de l'opérateur en matière d'efficacité?

Nous avons placé des enregistreurs sur les chargeurs pour savoir exactement combien d'électrons émergent du réseau pour se rendre à la batterie, mais sont perdus en cours de route. Tout cela se traduit par des dollars et on parle de millions de dollars lorsqu'on fait face à une transition complexe vers ce genre de système énergétique.

Les données personnelles ne sont pas un enjeu à l'heure actuelle, car tout ce que nous analysons, comme données, ce sont les données reliées aux autobus, au chargeur, à l'appareil de stockage d'énergie, à l'emploi de pile à combustible, à l'électrolyseur à l'hydrogène, bref, aux systèmes énergétiques ou aux objets inanimés responsables de la propulsion.

Est-ce possible qu'au fil du temps, avec la création d'une telle base de données, on décèle des occasions d'obtenir le consentement des passagers pour les suivre? Oui, d'un point de vue hypothétique, dans l'intérêt du secteur du transport en commun. Si l'on se munit d'une base de données dans le secteur du transport en commun et dans les collectivités à l'avenir, il serait potentiellement intéressant de demander aux passagers canadiens s'ils consentent à ce que leurs données soient recueillies. La raison principale d'une telle démarche serait d'offrir des avantages aux utilisateurs du transport en commun, en ce sens que vos habitudes de déplacement devraient vous donner droit à une récompense ou à une déduction de prix sur votre titre de transport. Ce sera un enjeu au cours des prochaines années.

L'un des principaux enjeux, à l'heure actuelle, c'est la performance des systèmes énergétiques.

**M. Brian Masse:** Le consentement éclairé...

Je vois le carton rouge. Merci, madame la présidente.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant commencer notre deuxième tour de questions. Nous allons commencer avec M. Dreeshen.

Vous disposez de cinq minutes.

**M. Earl Dreeshen (Red Deer—Mountain View, PCC):** Merci, madame la présidente.

Je dois dire que l'idée d'avoir une base de données pour suivre les gens me rend un peu nerveux, mais espérons que cela ne se fera pas avant longtemps.

Ce matin, nous avons entendu divers points de vue sur le plastique. Certains ont parlé de développement responsable des ressources, alors que d'autres préféreraient qu'on cesse d'utiliser les hydrocarbures et les pipelines — même s'il existe des pipelines partout dans le monde. Je fais régulièrement des comparaisons entre le pétrole produit de façon éthique et le café produit de façon éthique.

En encourageant les véhicules électriques, nous encourageons aussi, bien sûr, les activités minières au Canada. Ce qui me préoccupe, c'est la mentalité du « pas dans ma cour »; des militants seront, sans l'ombre d'un doute, contre les intérêts miniers canadiens lorsqu'il en sera question. Il est facile de parler maintenant de la façon dont on devrait construire des batteries et du stockage. C'est très important.

J'ai été enseignant pendant 34 ans; je crois que nous devons préparer nos enfants, et non pas leur faire peur. Je crois que nous devons garder cela en tête.

Ma question s'adresse à M. Lyman. Il y a beaucoup d'informations publiques concernant les dommages environnementaux qui découleraient d'une transition vers des sources d'énergie telles que l'énergie éolienne et solaire. Comme je l'ai dit, il faudra augmenter les activités minières pour obtenir des matières premières. Nous avons dû construire et développer un nouveau secteur d'infrastructures avec des barrages hydroélectriques et des parcs éoliens. Est-ce logique de tourner le dos aux sources d'énergie traditionnelles? Qu'en est-il des autres pays comme les États-Unis? Que font-ils? Abandonnent-ils les combustibles fossiles?

**M. Robert Lyman:** La réponse courte, c'est non. Lorsqu'on parle de transition énergétique, on semble toujours oublier une chose; 84 % de l'énergie consommée dans le monde à l'heure actuelle proviennent des combustibles fossiles. Seulement 5 % proviennent

des énergies renouvelables, dont 2 % de l'énergie éolienne et solaire. Ces sources d'énergie sont très nouvelles. Elles sont loin d'être des sources d'énergie majeures. Même si on arrive à diversifier nos sources d'énergie et à avoir une plus grande efficacité dans le monde, cela va prendre du temps.

Vaclav Smil est un professeur de géographie à l'Université du Manitoba; c'est aussi le plus grand expert dans le monde pour ce qui est des transitions énergétiques. Il estime qu'une transition énergétique majeure telle que celle qui est présentement envisagée prendrait de 50 à 70 ans.

Il y a toujours des transitions en cours. Elles sont certes possibles, mais pour les gouvernements, l'enjeu, c'est de savoir dans quelle mesure ils tenteront d'accélérer de telles transitions alors que cela mènera à beaucoup de réglementations, de politiques fiscales et de mandats.

• (1210)

**M. Earl Dreeshen:** Je crois, en effet, que c'est l'un des enjeux principaux. Nous disposons de ressources naturelles et de la technologie. Nous avons la capacité de créer des produits de calibre mondial. Si nous décidons de cesser ce genre d'activités, d'autres les reprendront pour nous.

Vous savez probablement que l'économiste danois Bjorn Lomborg a écrit dans l'un de ses livres que même si tous les signataires de l'Accord de Paris atteignaient leurs objectifs de réduction des émissions mondiales de gaz à effet de serre, il n'y aurait pas de diminution mesurable du réchauffement climatique, alors que des milliards de dollars de fonds publics seraient gaspillés pour enrichir ceux qu'il appelle les capitalistes verts de connivence. Approuvez-vous une telle déclaration?

**M. Robert Lyman:** Oui. Bjorn Lomborg est un expert, et il croit que les humains jouent un rôle dans le réchauffement de la planète, mais qu'il existe des problèmes bien plus importants dans le monde et que le coût de transition évoqué est beaucoup trop élevé.

**M. Earl Dreeshen:** Merci.

Je vois que le carton jaune est levé. Merci beaucoup.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Erskine-Smith.

La parole est à vous pour cinq minutes.

**M. Nathaniel Erskine-Smith (Beaches—East York, Lib.):** Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais commencer par le Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada. Plusieurs des recommandations que je vois dans un récent rapport... Certaines concernent le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux, les administrations municipales. Je me demande, étant donné l'échelon où nous sommes, si vous pourriez nous donner votre point de vue sur les récentes initiatives annoncées dans le budget et dans l'énoncé économique de l'automne, et sur ce que le gouvernement fédéral devrait faire de plus à l'avenir, en gardant à l'esprit la question des compétences fédérales.

**Mme Josipa Gordana Petronic:** La première chose que je dirais à ce sujet, et que j'illustrerai à l'aide d'un petit exemple, c'est que les signaux relatifs aux investissements en transport en commun sont essentiels. Il y a d'excellents signaux, mais partant de là, que faut-il améliorer? À titre d'exemple, les véritables pressions venant de nos partenaires de l'industrie et du secteur du transport en commun portent sur la nécessité de combiner les investissements du gouvernement fédéral aux investissements municipaux.

La question n'est pas tant de chiffrer ces investissements. Il s'agit plutôt d'une question philosophique sur la façon dont le fédéral travaillera avec les villes pour verser ces fonds directement aux organismes de transport en commun. Le principal enjeu qui a été soulevé, c'est qu'il serait très problématique qu'une partie de ce financement passe par les provinces. Cela risquerait de créer un goulot d'étranglement, de sorte que le financement ne serait pas déployé, et on n'atteindrait certainement pas l'objectif de 5 000 autobus à zéro émission d'ici 2024-2025.

Un des problèmes est la question philosophique et la question constitutionnelle quant à la capacité de travailler directement avec les villes et les organismes de transport en commun pour déployer cet argent. Nous savons que plus de 20 organismes municipaux de transport en commun du pays, de TransLink, à London, à la ville de Québec, seraient prêts à aller de l'avant si c'était possible.

Deuxièmement, il faut savoir que même s'il était possible de verser rapidement les fonds, ce ne sont pas toutes les villes et tous les organismes de transport en commun qui seront prêts à les utiliser dès le premier jour. Si nous essayons d'agir en bons Canadiens en répartissant les fonds dans toutes les villes dotées de services de transport en commun, cela ne nous aidera pas à atteindre nos objectifs de transition ou l'objectif de 5 000 autobus. Il faut plutôt se concentrer sur les 20 à 25 villes et organismes de transport en commun qui satisfont à trois indicateurs de rendement essentiels.

Premièrement, la municipalité doit avoir adopté un plan de lutte contre les changements climatiques ou un objectif d'autobus à zéro émission, ce qui signifie que les conseillers municipaux et les maires ne feront pas obstacle, puisqu'ils sont déjà alignés philosophiquement et politiquement.

Deuxièmement, l'organisme de transport en commun doit avoir déjà mis en œuvre un projet pilote ou fait un premier achat d'autobus de son propre chef ou en partenariat avec la province ou le fédéral. En effet, envoyer des millions ou des dizaines de millions de dollars à une ville qui n'a aucun autobus actuellement ne sera pas le moyen le plus rapide de déployer efficacement les fonds. Ces quatre dernières années, au Canada, plusieurs dizaines d'organismes de transport en commun se sont dotés d'une flotte d'autobus à leurs frais alors que c'était à la fois impopulaire, très complexe et difficile, notamment TransLink, Montréal, Toronto, Calgary, Edmonton, etc., et aussi Laval et Grande Prairie. Il y a donc aussi des villes de plus petite taille.

Troisièmement, l'organisme doit avoir fait une étude de faisabilité. Les programmes de financement précédents — le FITC, le PIIC et d'autres programmes de financement fédéraux — n'exigeaient pas que les municipalités ou les organismes de transport en commun démontrent avoir fait des études et des calculs, et déterminé leurs besoins, notamment les types d'autobus, les systèmes de chargeurs ou de ravitaillement en hydrogène. On a plutôt déployé le financement, souvent dans des délais très serrés,

de sorte que les achats qui ont été faits n'étaient pas les mieux adaptés aux besoins de ces collectivités.

Personne ne veut gaspiller l'argent des contribuables. Le troisième indicateur de rendement essentiel consiste donc, pour les deux premières années, à cibler la première tranche de financement sur les villes qui ont fait des études de faisabilité, les organismes de transport et les villes qui ont pris un engagement à l'égard de la lutte contre les changements climatiques à l'échelle municipale ou régionale et qui ont déjà réalisé au moins un projet pilote ou un achat. Viennent ensuite les organismes de transport en commun qui n'ont fait ni projet pilote ni achat, mais qui ont fait une étude de faisabilité et pris un engagement pour le climat.

C'est en utilisant ces trois indicateurs de rendement essentiels très simples que nous atteindrons l'objectif de 5 000 autobus à zéro émission. Nous transformerons le secteur. Nous retiendrons les investissements de New Flyer, Nova Bus, ABB, Siemens, Ballard, Hydrogenics et d'autres acteurs du secteur qui sont actuellement attirés vers la Californie et l'Europe en raison des achats importants qui y sont effectués.

• (1215)

**M. Nathaniel Erskine-Smith:** Vous avez parlé de verser les fonds directement aux municipalités. Ce serait certainement le bienvenu, de mon point de vue. Vous avez mentionné les problèmes de délais et les goulots d'étranglement à l'échelle provinciale. Ne craint-on pas aussi une politisation de cet enjeu, dans un certain contexte?

Prenons l'exemple de la planification du transport en commun à Toronto, qui nécessite beaucoup de travail. Le premier ministre de l'Ontario a dessiné le tracé de la ligne Ontario sur une serviette de table, défaisant ainsi des années de planification du transport en commun. Est-ce aussi une préoccupation?

**Mme Josipa Gordana Petronic:** Je me dois de préciser. Je ne devrais pas seulement dire les municipalités, mais les municipalités et les régions, puisque York Region Transit et TransLink sont des organismes régionaux.

Je ne peux pas me lancer dans l'ontologie ou l'eschatologie de nos investissements en transport en commun. Je ne pense pas qu'il y ait, dans l'histoire du Canada, un seul dollar d'investissement en transport en commun qui n'ait pas été politisé à un moment donné.

**M. Nathaniel Erskine-Smith:** Très bien.

**Mme Josipa Gordana Petronic:** Est-ce que ce sera efficace? Oui, car les villes et les régions sont les mieux placées pour gérer et utiliser ces fonds, si nous tenons à prendre des mesures décisives pour le climat. Sinon, répartissez-les n'importe où, par l'intermédiaire des provinces.

**M. Nathaniel Erskine-Smith:** Merci.

Mon temps est écoulé.

**La présidente:** J'en suis désolée, monsieur Erskine-Smith.

[Français]

Monsieur Lemire, la parole est à vous pour deux minutes et demie.

**M. Sébastien Lemire:** Merci, madame la présidente.

J'aimerais mentionner qu'en 2050, mes fils, Léon et Jules, auront respectivement 40 et 38 ans.

À titre de citoyen, j'ai participé aux activités de Mères au front à Rouyn-Noranda, notamment celles d'opposition au projet de gazoduc, et c'est avec un certain plaisir que j'ai rencontré Mme Robert.

J'aimerais que vous mettiez de l'avant vos propositions, en vue de nos recommandations pour le rapport.

Y a-t-il d'autres sujets sur lesquels vous aimeriez que nous nous penchions, notamment l'agroalimentaire, l'économie circulaire et la mobilité? Quelles sont vos propositions?

**Mme Laure Waridel:** Madame Robert, aimeriez-vous dire ce que vous n'avez pas pu dire tout à l'heure et vous exprimer là-dessus?

**Mme Émilie Robert:** Pour réduire les besoins de déplacement des personnes et des marchandises, il est important de revoir l'organisation des sociétés et l'aménagement du territoire. Il faut mettre en place des semaines de travail de quatre jours; faciliter le télétravail grâce à un bon accès Internet; aménager le territoire pour faciliter des modes de déplacement actifs et le transport collectif, c'est un incontournable; favoriser l'achat local; optimiser le transport des marchandises, et ainsi de suite.

Pour ce qui est de l'économie circulaire, réduire la consommation d'énergie et électrifier les procédés industriels fait partie de tout cela. Il y a plus encore: il faut réduire l'empreinte écologique durant tout le cycle de vie, à toutes les étapes de prestation d'un service ou de production d'un bien, depuis l'extraction des matières premières, jusqu'au terme de la vie utile du produit.

Donc, il faut réintégrer la matière usagée aussi comme une ressource dans le cycle de production, au lieu d'extraire des matières premières, et aussi miser sur l'écoconception, en appliquant les cinq R, soit réduire, réparer, réutiliser, refabriquer et recycler, en utilisant des énergies renouvelables.

Au chapitre de l'agroalimentaire, il faut réduire sérieusement l'empreinte écologique de notre alimentation, tout en améliorant notre santé. Il est nécessaire de repenser nos habitudes touchant l'assiette. Donc, il faut réduire la production et la consommation de viande; réduire le gaspillage; et investir dans les infrastructures naturelles.

Il ne faut pas oublier que, selon les experts, nous devons préserver la biodiversité. Cela participe à prévenir le développement des anthroponoses, comme la COVID-19. Les chercheurs ont démontré une corrélation entre la perte de biodiversité et l'apparition de ces maladies. Il ne faut pas oublier que nous faisons partie des écosystèmes que nous dégradons au nom de la croissance économique et que, en les détruisant, nous nous détruisons nous-mêmes.

• (1220)

**La présidente:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Notre prochaine série de questions va à M. Masse.

**M. Brian Masse:** Merci, madame la présidente.

Monsieur Lyman, que pensez-vous des investissements dans le secteur de l'automobile au Canada comparativement aux États-Unis? J'aimerais connaître votre point de vue sur la situation actuelle et, s'il existe des occasions ratées, savoir quels sont les endroits où nous pouvons en tirer parti.

**M. Robert Lyman:** À vrai dire, je ne suis pas les tendances générales en matière d'investissements dans l'industrie automobile. Cela dit, j'ai évidemment fait un suivi, dans une certaine mesure, des investissements dans les véhicules électriques.

Récemment, bien sûr, un important financement a été accordé à l'usine de Ford, près d'Oshawa. Je pense qu'il s'agit d'un financement accru de 170 millions de dollars pour cette usine. Il ne fait aucun doute qu'on observe une tendance marquée tant au Canada qu'aux États-Unis, vers l'augmentation des investissements dans la capacité de production de véhicules électriques. Je ne peux rien de plus. Je suis désolé; je n'ai pas de détails.

**M. Brian Masse:** Pas de souci. Je vous remercie de la réponse. Il y a aussi eu un investissement au Michigan. Une réponse sincère est toujours la bienvenue.

J'ai une autre question sur le transport en commun. C'est le genre de choses que l'on constate dans des villes comme Windsor, où nous essayons de stimuler l'utilisation du transport en commun. C'est une ville d'automobiles.

Quelles mesures pourriez-vous suggérer, sur le plan des relations publiques, pour que nous puissions progresser? Cela semble être l'un des ingrédients manquants dans la recette pour inciter plus de gens à utiliser les transports en commun. Ce n'est pas uniquement lié au transport en commun ou à l'automobile. Divers facteurs devraient être pris en compte. Nous avons même installé des supports à vélos, etc. J'essaie juste de trouver comment aller plus loin.

**Mme Josipa Gordana Petronic:** Merci beaucoup, monsieur Masse.

Je serai ravie de répondre séparément à la question sur l'automobile, si j'ai le temps.

Au sujet du transport en commun, je dirais qu'il y a trois choses: les emplois, les économies opérationnelles et la position sur le marché. Sur le plan de l'emploi, une des façons de promouvoir l'adoption de ces technologies auprès des municipalités et des échelons supérieurs est de faire valoir qu'il s'agit d'un secteur d'emploi prometteur. Le CRITUC a déjà déterminé que le secteur canadien du transport en commun à émission zéro représente plus de 264 000 emplois à préserver, et entre 30 000 à 98 000 emplois supplémentaires potentiels.

Quant à l'utilisation du transport en commun, nous devons établir une tarification du réseau routier. Il n'y a pas d'autre solution. Vous devrez établir des frais d'utilisation du réseau routier pour stimuler le marché. C'est une discussion pertinente qu'il convient de commencer.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Lewis.

Bienvenue au comité de l'industrie. Vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Chris Lewis (Essex, PCC):** Merci beaucoup, madame la présidente. C'est un honneur d'être ici.

Merci beaucoup à tous les témoins d'être venus aujourd'hui. Il y a eu d'excellents témoignages.

Ma première question s'adresse à M. Sobot.

Merci beaucoup de votre travail. J'ai appris, au Comité spécial sur la relation économique entre le Canada et les États-Unis, dont je fais partie, que vous produisez des tuyaux résistant aux tremblements de terre, dans une certaine mesure. C'est assez spécial, et je pense que c'est formidable.

Je crois aussi savoir, monsieur, que 70 associations ont envoyé une lettre de plainte à la représentante américaine au Commerce indiquant que le Canada pourrait ainsi se trouver à enfreindre l'ALENA. Comment l'industrie a-t-elle obtenu une exemption, la dernière fois, et quelles sont les possibilités qui pourraient être exploitées maintenant?

**M. Veso Sobot:** C'est intéressant. Merci pour la question.

La dernière fois, le gouvernement s'est employé très énergiquement à faire valoir son point de vue auprès des États-Unis. Essentiellement, on a découvert qui était le promoteur de la politique d'achat aux États-Unis dans le cadre de l'American Recovery and Reinvestment Act. On a découvert qu'il avait un accès illimité au marché canadien, mais qu'il était surtout préoccupé par la Chine.

Le gouvernement a eu de grandes discussions avec les Américains, et nos fonctionnaires ont fait un excellent travail. Ils ont réussi à obtenir du promoteur une lettre signée appuyant sans réserve l'exemption canadienne. Cette lettre a été remise au premier ministre, qui l'a transmise au président Obama. Cela a été très utile pour obtenir l'exemption du Canada des dispositions « Buy American ». Il y a toujours des occasions à saisir lors des négociations avec les Américains.

C'est certainement le cas des infrastructures vertes en ce moment. En outre, les Américains sont très préoccupés par nos déchets nucléaires qui se trouvent sur le site de la centrale de Bruce Power. Ils ont indiqué qu'ils seraient prêts à les éliminer au Michigan. Cela pourrait et devrait nous servir de levier pour obtenir l'exemption du Canada des dispositions de la politique d'achat aux États-Unis. Nous voulons tous les deux quelque chose, alors il n'y a pas de raison d'être incapables de nous entendre. Il y a beaucoup d'autres exemples comme celui-là.

Monsieur Lewis, vous avez posé une question sur notre innovation. Nous fabriquons un tuyau résistant aux séismes, appelé Bionax SR, qui est fabriqué à Saint-Laurent, au Québec. Nous le vendons partout sur la côte Ouest, aux États-Unis et au Canada. Voilà un autre exemple d'une innovation canadienne qui règle un problème américain. Je suis convaincu que c'est ce que nous devrions promouvoir auprès des Américains. Nous devrions travailler en tant que bloc commercial et non les uns contre les autres.

● (1225)

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

Par votre intermédiaire, madame la présidente, je dirais à M. Lyman que je suis très privilégié. Je préside le caucus conservateur de l'automobile. J'ai entendu ce que vous avez dit à M. Masse sur le fait que vous n'êtes pas dans le secteur de l'automobile, mais vous avez beaucoup parlé des véhicules électriques. Je dois vous dire que j'ai discuté hier avec les représentants de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, et ils sont sur la bonne voie pour 2030, avec 121 véhicules électriques.

Ils ont cependant indiqué que nous avons toujours besoin de pipelines, entretemps. Nous en avons désespérément besoin. Je me demande, monsieur, par rapport à la canalisation 5, pour éviter les pertes d'emplois et continuer de faire rouler l'économie aujourd'hui,

quels sont les effets à court terme de la fermeture de la canalisation 5 sur notre économie, alors que nous effectuons un virage vers les véhicules à zéro émission.

**M. Robert Lyman:** La fermeture de la canalisation 5 aurait pour conséquence de bloquer environ 60 % de l'approvisionnement en produits raffinés de l'Ontario, entraînant une hausse considérable des prix. Il est à espérer que certains produits, comme l'essence et les carburants d'aviation, pourront être acheminés dans la province par train ou par camion, mais ce sera certainement plus coûteux.

La construction d'un autre pipeline dans la région est la solution ultime à une fermeture définitive de la canalisation 5. Il va sans dire que cela prendrait des années, étant donné les difficultés liées aux processus de délivrance de permis qui touchent actuellement d'autres projets de pipelines au Canada, et que cela augmenterait probablement les prix de façon considérable.

L'inélasticité énergétique a toujours été caractéristique des carburants de transport. Ils sont relativement insensibles aux augmentations importantes des prix.

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

Merci, monsieur Lyman.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à Mme Jaczek. Vous avez la parole pour cinq minutes.

**Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci à tous les témoins d'aujourd'hui. Nous parlons souvent de diversité d'opinions. Je pense que nous avons entendu aujourd'hui des points de vue que l'on pourrait presque qualifier d'opposés.

Ma première question s'adresse à M. Kung.

Premièrement, je tiens à vous féliciter de votre esprit d'entreprise et de votre capacité de vous déplacer là où se trouve le marché. En tant que propriétaire ou fondateur d'une petite entreprise, avez-vous pu tirer parti de programmes gouvernementaux pendant la pandémie? Qu'est-ce que cela a représenté pour votre entreprise?

● (1230)

**M. Alexander Kung:** Nous avons demandé l'une des subventions, en décembre 2020. Cela nous a permis d'innover un peu plus. Quant aux autres mesures d'aide financière offertes par le gouvernement, nous n'en avons pas reçu beaucoup; nous n'avons pas fait beaucoup de demandes.

**Mme Helena Jaczek:** Selon d'autres témoins, les petites et moyennes entreprises ont eu beaucoup de mal à s'y retrouver dans les programmes offerts. Je me demande si vous avez des recommandations pour le gouvernement fédéral, en tant que petit entrepreneur, au sujet de la reprise économique.

Pourriez-vous nous donner des idées qui pourraient aider les entreprises comme la vôtre?

**M. Alexander Kung:** Oui, bien entendu. Dans le cas d'une entreprise de notre taille, particulièrement s'il s'agit d'une nouvelle entreprise, il est particulièrement difficile de se démarquer et d'avoir un impact, surtout en regard de l'envergure de nos activités. Nous voudrions certainement qu'il y ait plus d'accès au financement.

Nous voudrions également en dire un peu plus sur les entreprises canadiennes avec lesquelles nous formons des partenariats. Il y a tellement de formidables propriétaires d'entreprise canadiens qui fabriquent de l'équipement de protection individuelle et d'autres produits verts. Nous sommes nombreux à examiner les demandes de propositions que publient les gouvernements fédéral et provinciaux pour recevoir des offres et des soumissions.

Malheureusement, un grand nombre d'entre nous sont rejetés en raison de notre capacité concurrentielle et des prix que nous pouvons proposer. Une bonne partie des contrats sont accordés à des importateurs de produits, comme des pailles ou des contenants pour repas à emporter importés. Nous peinons à affronter la concurrence à tous les égards, particulièrement avec le coût de la main-d'œuvre et les salaires qu'il nous faut assumer pour produire une seule paille.

Par exemple, une paille importée de la Chine peut coûter moins qu'un demi-cent, alors que la fabrication d'une seule paille de papier en sol canadien avec une main-d'œuvre canadienne nous coûtera environ sept ou huit cents. Il nous est très difficile d'être concurrentiels, bien que nous nous attaquions à certains des facteurs qui nous désavantagent. Pour les pailles, nous ne fabriquons pas simplement des pailles normales, car souvent, quand les gens utilisent des pailles de papier, ces dernières se détrempe et c'est dégoûtant quand ils les mettent [*Difficultés techniques*] dans leur bouche. Nous avons inventé un tout nouveau revêtement sous notre propre marque de commerce. Nous proposons des pailles de papier pouvant demeurer de 8 à 12 heures dans les boissons. Nous nous sommes attaqués aux problèmes et avons trouvé de nouvelles manières d'aider les gens à changer leurs habitudes. D'un côté, les pailles sont des produits bon marché, mais toute solution verte est une solution.

**Mme Helena Jaczek:** Je vous remercie beaucoup.

Madame Petrunic, je vous remercie beaucoup d'avoir expliqué ce que fait le Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada.

Vous avez évoqué certains projets dans la grande municipalité régionale de York, et je me demandais si vous pourriez décrire le processus dans lequel vous vous êtes engagés — je pense que vous avez mentionné Markham et Newmarket — juste pour que nous puissions comprendre entièrement le rôle que vous jouez dans tout ce processus.

**Mme Josipa Gordana Petrunic:** Trois de nos grands projets concernent l'uniformisation et l'interopérabilité de la technologie, car la dernière chose que les contribuables veulent à l'échelle municipale ou provinciale, c'est d'être obligés d'acheter de l'équipement qui ne fonctionne qu'avec une solution exclusive. Cela va pour un produit Macintosh, mais pas pour un autobus.

Notre rôle se jouait vraiment dans le monde des autobus fonctionnant à l'électricité et à l'hydrogène et des véhicules autonomes à Markham, dans la région de York et dans les environs. Nous voulions réunir des fabricants concurrents — chose normalement impossible à faire — pour les convaincre d'accepter de modifier leurs systèmes au Canada afin de les rendre compatibles les uns avec les autres pour qu'ils puissent communiquer ensemble, se brancher dans n'importe quelle sorte de chargeur et assurer la communication entre les véhicules équivalents. Il a fallu ensuite convaincre les sociétés de transport championnes de déployer cette technologie.

C'est notre rôle. Nous réunissons les parties prenantes pour établir le concept ensemble, puis gérons le projet afin de trouver une solution pour garder les emplois au pays et montrer que cela peut fonctionner.

**Mme Helena Jaczek:** Je vous remercie beaucoup.

**La présidente:** Je vous remercie beaucoup.

Nous entamerons maintenant notre troisième tour de questions. C'est M. Poilievre qui fera la première intervention.

Vous avez la parole pour cinq minutes, monsieur Poilievre.

**L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC):** Je vous remercie beaucoup, madame la présidente.

Monsieur Sobot, je vous remercie de témoigner aujourd'hui.

Je veux aborder quelques questions. D'abord, au cours des cinq dernières années, l'entreprise pour laquelle vous travaillez, IPEX, a-t-elle ouvert des usines?

• (1235)

**M. Veso Sobot:** Nous avons agrandi des usines au Canada et aux États-Unis.

À l'heure actuelle, toutefois, nous planifions des agrandissements majeurs aux États-Unis.

**L'hon. Pierre Poilievre:** Qu'en est-il du Canada?

**M. Veso Sobot:** Nous y avons agrandi quelques usines, mais les occasions qui s'offrent aux États-Unis actuellement sont extraordinaires. Le secteur de la construction est en pleine effervescence et nous entendons investir davantage aux États-Unis.

**L'hon. Pierre Poilievre:** Diriez-vous que votre croissance y sera plus importante qu'au Canada?

**M. Veso Sobot:** Oui.

**L'hon. Pierre Poilievre:** Et pourquoi?

**M. Veso Sobot:** Le marché du logement y est très fort et les incitatifs y sont très alléchants pour les fabricants. Les politiques qui y sont en vigueur depuis cinq ans font en sorte qu'il est très avantageux pour les fabricants de rapatrier leurs activités aux États-Unis. Ces derniers ont beaucoup mieux réussi que nous à attirer les fabricants.

Voici ce que je proposerais au Canada: nous devrions tenter de rapatrier les entreprises canadiennes au pays pour qu'elles y prennent de l'expansion, comme les États-Unis l'ont fait.

**L'hon. Pierre Poilievre:** Le coût de l'électricité en Ontario a-t-il causé des difficultés sur le plan des emplois manufacturiers, selon vous?

**M. Veso Sobot:** Certainement. Le coût de l'électricité est substantiellement plus bas aux États-Unis qu'ici, exception faite du Québec, où l'électricité est extraordinaire. Nous comptons un certain nombre d'usines au Québec et nous profitons des taux. Cependant, la plupart du temps, les prix de l'électricité sont beaucoup plus élevés au Canada qu'aux États-Unis.

**L'hon. Pierre Poilievre:** Si le gouvernement de l'Ontario avait fait preuve de bon sens, il aurait tout bonnement acheté l'électricité du Québec. Les Québécois auraient ainsi eu plus d'argent et les Ontariens auraient payé moins cher. Le gouvernement libéral précédent a plutôt décidé de payer le plein prix à des milliers de points de pourcentage pour construire des éoliennes et des panneaux solaires qui sont plus nocifs pour l'environnement que l'hydroélectricité du Québec.

Avez-vous observé en Ontario la différence de prix de l'énergie depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur l'énergie verte?

**M. Veso Sobot:** C'est absolument phénoménal. Cette loi a considérablement fait augmenter les prix de l'énergie, qui sont passés de 8, 9 ou 10 ¢ à 21 ou 22 ¢ le kilowattheure. Certains membres de la Coalition of Concerned Manufacturers paient 28 ¢ le kilowattheure. Cela rend...

**L'hon. Pierre Poilievre:** Holà! Les prix ont plus que doublé ou triplé.

**M. Veso Sobot:** Oui.

**L'hon. Pierre Poilievre:** Voilà qui montre ce qu'il arrive quand le gouvernement force les citoyens à payer l'électricité plus cher afin de subventionner les technologies privilégiées par les planificateurs centraux. Cela provoque un exode des emplois et des entreprises au profit de régions où l'énergie est moins chère, comme celles où votre entreprise prend le plus d'expansion. Est-ce juste à dire?

**M. Veso Sobot:** C'est absolument juste.

Le Canada jouit d'une abondance de ressources. Il semble que nous soyons notre propre pire ennemi en mettant un frein à nos débouchés et en imposant des obstacles partout.

**L'hon. Pierre Poilievre:** Cette économie de chien de garde fait en sorte qu'il est plus difficile de construire quelque chose. Quand on réussit à construire, il faut payer un prix plus élevé pour l'énergie afin de subventionner des entreprises énergétiques au goût du jour qui sont solidement défendues par les lobbyistes. Si on réussit à réaliser du profit malgré tout, on paie plus d'impôt. Rien d'étonnant à ce que notre base manufacturière fuit aux États-Unis et dans d'autres pays.

En parlant des États-Unis... Nous n'avons pas beaucoup de temps, mais je peux résumer. Sous le gouvernement précédent, Stephen Harper avait pu obtenir une exemption à la politique sur l'achat américain. Le gouvernement actuel a-t-il réussi à en faire autant jusqu'à présent?

**M. Veso Sobot:** Non, pas encore.

Monsieur Poilievre, je pense que vous vous souvenez à quel point le gouvernement s'était évertué à obtenir cette exemption, puisque vous avez participé à une partie des négociations. Nous voudrions que le gouvernement actuel fasse la même chose maintenant.

**L'hon. Pierre Poilievre:** Ce serait bénéfique pour l'emploi.

Le gouvernement actuel a échoué dans les dossiers de l'achat américain et du bois d'œuvre. Il semble maintenant qu'il ne réussira pas à garder ouverte la canalisation 5.

Pour ma dernière question, je vous demanderai de me fournir une liste des produits et services essentiels qui seraient illégaux si le gouvernement interdisait le plastique en le déclarant toxique.

**M. Veso Sobot:** Le problème quand on déclare que le plastique est toxique, c'est qu'il faut étiqueter les produits quand ils traversent la frontière. Du coup, ils deviennent des produits dangereux. Cette mesure n'est absolument pas nécessaire. Ce sont les déchets et non la toxicité qui posent un problème. Aucune étude scientifique ne prouve que le plastique est toxique.

**La présidente:** Je vous remercie beaucoup.

Nous accorderons maintenant la parole à M. Jowhari pour cinq minutes.

**M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.):** Je vous remercie, madame la présidente. Je remercie également tous les témoins de comparaître aujourd'hui.

Je m'adresserai à M. Kung, auquel je souhaite la bienvenue.

Dans votre exposé, vous avez recommandé d'envisager des solutions canadiennes, ajoutant que Tavos collabore avec la Canadian Association of PPE Manufacturers.

Pouvez-vous nous expliquer ce que vous entendez exactement par « envisager des solutions canadiennes »?

• (1240)

**M. Alexander Kung:** Oui, bien entendu. Je vous remercie de la question.

Par « envisager des solutions canadiennes », je pense précisément aux soumissions. Nombre de contrats sont accordés à des entreprises qui importent des produits de la Chine ou de l'Inde, particulièrement dans le cas de l'équipement de protection individuelle. Il y a une liste de 30 à 50 fabricants locaux, et il s'en trouve ici aussi, en Ontario, où nous formons nous-mêmes un petit réseau. C'est toujours la grande entreprise qui peut importer tout cet équipement à une fraction de notre prix qui remporte l'appel d'offres.

Le problème ici, c'est que l'équipement distribué à la population contient de nombreux défauts, comme c'est arrivé au Québec avec les masques contenant du graphène. Bien qu'aucune conclusion n'ait encore été tirée dans cette affaire, les gens ne sont pas censés inhaler de grandes quantités de graphène. Or, il appert que jusqu'à 164 millions de masques ont été envoyés à des employés et des étudiants du Québec. C'est un problème de taille pour nous.

Tout cela aurait pu être évité si nous avions cherché à l'interne et acheté des masques canadiens, comme ceux que nous cousons. La CAPPEM a investi collectivement plus de 100 millions de dollars pour concevoir des machines pour produire de l'équipement de protection individuelle et des respirateurs. J'ai l'impression que si nous portions plus d'attention à ce qui se trouve actuellement en sol canadien, nous pourrions éviter une bonne partie de ces problèmes.

**M. Majid Jowhari:** En vous fondant sur les données dont vous disposez, pensez-vous que nous avons la capacité non seulement de combler la demande de la population canadienne, mais aussi d'exporter?

Pouvez-vous nous fournir des renseignements à ce sujet?

**M. Alexander Kung:** Certainement.

La CAPPEM compte parmi ses partenaires Canada Masq, une toute nouvelle entreprise sise ici, à Richmond Hill, à quelques minutes de notre entrepôt. Elle a conclu avec le gouvernement de l'Ontario un contrat pour fournir 250 millions de masques. Je l'aide à prendre de l'expansion et à faire connaître ses produits.

Cette entreprise fabrique de trois à cinq millions de masques par semaine. M. Zhao, PDG de Canada Masq, est aussi un merveilleux entrepreneur. Il a des projets d'agrandissement pour produire jusqu'à 50 millions de masques par semaine. Avec une telle capacité, nous pouvons certainement exporter une partie de notre équipement de protection individuelle.

**M. Majid Jowhari:** Êtes-vous en mesure d'expliquer la différence de coût? Vous avez évoqué la qualité, mais il semble que vous mettiez en lumière le fait que nous soyons encore désavantagés, bien que le Canada dispose d'une capacité manufacturière suffisante non seulement pour combler la demande au pays, mais aussi pour exporter. Pouvez-vous expliquer le niveau de prix et la différence?

**M. Alexander Kung:** Certainement.

C'est principalement une question de main-d'œuvre. Les prix de la machine et du matériel sont assez semblables. De plus, une grave pénurie de conteneurs sévit à l'heure actuelle. Le niveau de prix pour l'importation des matières premières est pour nous très élevé, particulièrement quand ces matières viennent de pays dont la capacité de production de masques est mille fois plus élevée que celle de notre modeste association.

Le coût de la main-d'œuvre y est 10 fois moins élevé qu'au Canada. C'est l'un des principaux facteurs auxquels je peux penser actuellement qui a une corrélation directe avec la raison pour laquelle notre groupe de fabricants d'équipement de protection individuelle canadien perd les appels d'offres la plupart du temps.

**M. Majid Jowhari:** Si vous pouviez obtenir les matières premières à un prix beaucoup plus favorable, seul le problème de la main-d'œuvre subsisterait. Est-ce vrai?

**M. Alexander Kung:** Oui.

**M. Majid Jowhari:** Je vous remercie beaucoup.

Je pense que cela m'amène à la fin de mes cinq minutes.

**M. Alexander Kung:** Je vous remercie.

**La présidente:** Je vous remercie beaucoup.

[Français]

Monsieur Lemire, la parole est à vous pour deux minutes et demie.

**M. Sébastien Lemire:** Merci, madame la présidente.

Je voudrais saluer la présence de Mme Laure Waridel. Accueillir une sommité comme elle au Comité est un privilège.

Selon vous, est-ce qu'une véritable politique d'écofiscalité créerait de véritables incitatifs à investir ou à désinvestir de manière à réduire l'empreinte écologique de nos comportements individuels ou collectifs?

Qu'en pensez-vous?

• (1245)

**Mme Laure Waridel:** Merci, monsieur Lemire.

Absolument: l'écofiscalité est un moyen extraordinaire d'amener le marché vers des choix écoresponsables. Commencer par fixer un prix du carbone est un pas dans la bonne direction, mais il faut aller beaucoup plus loin que cela si l'on veut être à l'écoute de la science et respecter les limites planétaires en ce qui concerne le climat et la biodiversité.

L'écofiscalité est un moyen d'internaliser les coûts environnementaux et sociaux, ce que ne permet pas le marché présentement. Nous sommes en train de pelleter en avant, d'hypothéquer l'avenir de nos enfants à cause de cela.

Quand vous irez à l'épicerie, vous remarquerez que les pommes biologiques locales coûtent beaucoup plus cher que les pommes traitées aux produits chimiques importées du Chili, par exemple. Pourtant, l'incidence environnementale de la pomme importée en agriculture industrielle est beaucoup plus grande que celle des pommes locales.

Les changements climatiques ont aussi des répercussions sur les coûts de l'énergie. Nous voyons maintenant, à cause de la COVID-19, à quel point une crise sanitaire nous coûte cher. Nous voyons aussi les conséquences des inondations et des sécheresses sur l'agriculture.

Ce que je vous invite toutes et tous à faire, en particulier les élus, c'est à prendre vos responsabilités, en ce sens que la première responsabilité des gouvernements consiste à protéger la santé et la sécurité de leur population.

En ce moment, les études scientifiques sont très claires quant au fait que notre inaction va coûter cher en vies humaines et évidemment à l'économie. Même les propositions du Forum économique mondial de Davos, qui appuie pourtant les tenants du néolibéralisme traditionnel, soulignent l'importance d'appliquer le principe du pollueur-payeur et d'internaliser les coûts environnementaux et sociaux.

Il est temps que le Canada se sorte la tête des sables bitumineux, parce que c'est cela qu'on fait en jouant à l'autruche et en n'écoutant pas la science. On se prépare ainsi à vivre des crises qui devront être assumées par nos enfants.

Ce n'est pas seulement à titre de mère que je m'exprime ici aujourd'hui, mais aussi à titre de scientifique. Je vous invite donc à lire les rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, ou GIEC, et ceux d'Ouranos, ainsi qu'à miser sur les solutions, parce que les solutions existent.

On observe une résistance au changement, mais le Canada a le devoir de tirer son épingle du jeu pour beaucoup d'acteurs économiques, dont certains sont autour de la table aujourd'hui.

**La présidente:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Monsieur Masse, vous disposez de deux minutes de demie.

**M. Brian Masse:** Je vous remercie, madame la présidente.

Monsieur Kung, vous avez déclaré précédemment que « toute solution verte est une solution ». J'ai trouvé que c'était une affirmation appropriée concernant la situation à laquelle nous sommes confrontés au chapitre de la concurrence.

Vous avez également indiqué que la main-d'œuvre pose un problème. Je viens du secteur manufacturier. Je pense qu'il importe d'adopter de meilleures pratiques non seulement pour nos emplois, notre économie et notre écosystème, mais aussi pour notre souveraineté. Je voudrais vous interroger à propos de nos accords commerciaux et de nos pratiques en matière de main-d'œuvre. Le nouvel accord que nous avons conclu avec les États-Unis et le Mexique inclut des dispositions sur la main-d'œuvre et l'environnement. Elles ne sont pas aussi contraignantes que je l'aurais espéré, mais c'est la première fois qu'un tel accord en contient.

Pouvez-vous vous prononcer sur la question? Je me préoccupe à propos de quelque chose dont même des délégations mexicaines ont parlé quand elles étaient à Ottawa. Elles ne veulent pas être pénalisées en raison des bas salaires et de l'environnement qui serait mis à mal pour être concurrentiel. Ces éléments doivent être améliorés au lieu d'être utilisés pour réduire la concurrence.

**M. Alexander Kung:** Oui, vous avez entièrement raison.

Je ne dirais pas que j'utilise une main-d'œuvre coûteuse comme excuse pour perdre. Je pense vraiment...

**M. Brian Masse:** Pour que tout soit clair, je ne voulais pas dire que vous aviez affirmé cela. Je ne veux pas que mes propos soient perçus ainsi. Ce n'était qu'une observation hors propos.

**M. Alexander Kung:** Oui.

Je dirais qu'au chapitre de l'approvisionnement en équipement de protection individuelle, il est très viable et faisable pour le gouvernement du Canada d'exiger que cet équipement soit fabriqué au Canada. Nous sommes plus que capables de le faire.

La seule chose à laquelle nous n'avons pas accès actuellement, ce sont les gants en nitrile, qui sont très recherchés et qui se font très rares, car la matière première, le latex, est entièrement monopolisée par la Thaïlande et la Malaisie. Si les marchés et les appels d'offres mettaient réellement l'accent sur les produits fabriqués au Canada et que les entreprises pouvaient prouver qu'elles fabriquent et testent leurs produits ici, alors nous pourrions commencer à établir un peu mieux notre propre économie et donner un sérieux coup de pouce à toutes les entreprises canadiennes qui ont inventé...

Je suis désolé, le temps est écoulé. Je vous remercie.

• (1250)

**La présidente:** Nous accorderons maintenant la parole à M. Poilievre.

Vous disposez de cinq minutes.

[Français]

**L'hon. Pierre Poilievre:** Merci beaucoup.

Ma question s'adresse à ceux et celles qui aimeraient y répondre. Elle porte sur l'énergie verte.

L'un des témoins a dit plus tôt que l'électricité est moins chère au Québec qu'ailleurs et cela est vrai. Le Québec a mis sur pied Hydro-Québec. En Ontario, soit dans la province juste à côté, le prix de l'électricité est beaucoup plus élevé que celui auquel le Québec la vend aux États-Unis.

Évidemment, ce n'est pas la faute du Québec. Le Québec est prêt à vendre son électricité à l'Ontario, mais le gouvernement de cette province a décidé d'acheter son électricité à des fournisseurs d'énergie éolienne et solaire, et ce, à des prix beaucoup plus élevés.

Nous aurions pu acheter de nos voisins, le Québec et le Manitoba, une électricité sans aucune émission de gaz à effet de serre, mais nous avons choisi, pour une raison ou une autre, de l'acheter à des prix exorbitants, qui forcent les entreprises comme celle de M. Sobot à quitter le pays pour prendre de l'expansion ailleurs.

Qu'est-ce qui pousse les gouvernements à payer l'électricité plus cher quand elle est verte et plus économique ici, au Canada?

[Traduction]

**Mme Josipa Gordana Petronic:** Merci beaucoup, monsieur Poilievre.

Pour répondre, je vais parler très brièvement de l'application et je vais ensuite laisser mes collègues parler de l'approvisionnement en carburant.

En ce qui a trait à l'application, il est important de mentionner que malgré le prix élevé de l'électricité en Ontario et dans d'autres provinces au Canada par rapport au prix payé par nos collègues aux États-Unis, lorsqu'on pompe cette énergie sous forme d'électrons ou d'hydrogène produit à l'aide d'un électrolyseur dans le système de propulsion d'un autobus, d'une voiture, d'un camion ou d'un train, c'est toujours moins cher que la comparaison avec le diesel ou le gaz naturel.

La réalité, c'est que malgré les prix supérieurs à la normale comparativement au prix payé par nos concurrents mondiaux, il est important de mentionner que, sur le plan de la fabrication ou de l'adoption pour les transports en commun, le prix élevé de l'électricité n'est pas un obstacle. En fait, c'est lié à la physique des groupes motopropulseurs. Il n'y a pas lieu de faire une comparaison en ce qui concerne l'efficacité des groupes motopropulseurs électriques.

C'est souvent présenté comme un problème, mais à vrai dire, ce n'est pas un obstacle. Dans beaucoup de provinces, comme le Manitoba, la Colombie-Britannique, l'Alberta et le Québec, c'est considérablement moins cher.

Je tenais à le préciser.

**L'hon. Pierre Poilievre:** Je vois.

Si je peux me permettre, l'Ontario produit son électricité en brûlant du gaz naturel. C'est une des principales sources d'électricité dans la province. On peut simplement se servir du gaz naturel qui alimente le véhicule pour produire de l'électricité, mais le résultat est le même.

Nous aurions pu l'éviter si, plutôt que de payer 1 000 % plus cher que ce qui était nécessaire pour acheter de l'électricité produite par des panneaux solaires et payer 500 ou 600 % plus cher pour acheter de l'électricité produite par des éoliennes, nous avions tout simplement acheté de l'électricité nucléaire sans émission et de l'hydroélectricité sans émission du Québec et du Manitoba.

C'est un exemple de situation qui a mal tourné au détriment de l'environnement et de l'économie.

**Mme Josipa Gordana Petronic:** Si je peux me permettre, monsieur, une petite vérification des faits dans cette affirmation, je comprends qu'on suppose couramment que les véhicules électriques produisent plus d'émissions, notamment lorsqu'il y a du charbon dans le réseau ou du gaz naturel utilisé dans des centrales de pointe.

En fait, nous avons terminé plus de 30 études mathématiques et physiques partout au Canada. Compte tenu de l'efficacité du transfert de l'énergie dans le groupe motopropulseur, la seule province au Canada où, dans des circonstances très précises, l'électrification est légèrement plus polluante qu'un équivalent diesel, c'est à Edmonton au cœur de l'hiver, lorsque l'autobus est plein et monte une côte, ce qui n'arrive presque jamais.

• (1255)

**L'hon. Pierre Poilievre:** En toute honnêteté, ce n'était pas ma question. Ma question ne portait pas sur les véhicules électriques. Elle était liée à la production d'électricité, et je regrette donc qu'on ait autant fait fausse route.

Quelqu'un d'autre veut peut-être répondre à la véritable question.

**La présidente:** Malheureusement, monsieur Poilievre vous avez environ 10 secondes.

Je vais laisser quiconque veut intervenir...

**L'hon. Pierre Poilievre:** Dans ce cas, nous avons raté l'occasion de répondre vraiment à la question, mais je vais peut-être demander la prochaine fois...

**M. Brian Masse:** Quelle était la question?

**L'hon. Pierre Poilievre:** J'ai demandé pourquoi nous dépensons considérablement plus pour de l'électricité éolienne et solaire alors que nous aurions pu éliminer les émissions en achetant de l'hydroélectricité et de l'électricité nucléaire.

**La présidente:** Vous avez malheureusement largement dépassé le temps alloué.

Veuillez être très bref, monsieur Lyman. Vous avez un maximum de 10 secondes.

**M. Robert Lyman:** Le gouvernement de l'Ontario a estimé qu'il gagnerait 50 000 emplois. L'Institut Fraser estime que les politiques de tarification de l'Ontario ont mené à la perte de 75 000 emplois dans la province.

**La présidente:** Merci beaucoup.

**L'hon. Pierre Poilievre:** Évitions de refaire la même chose.

**La présidente:** Nous passons maintenant à Mme Lambropoulos.

Vous avez cinq minutes à votre disposition.

**Mme Emmanuella Lambropoulos (Saint-Laurent, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Merci à tous nos témoins de leur présence ici et de l'information qu'ils nous fournissent aujourd'hui.

Si je peux me permettre, je pense que la réponse de Mme Petrunic était brillante. Je la remercie. Je ne pense pas du tout que c'était une perte de temps.

Ma première question est pour M. Sobot.

Vous avez mentionné à plusieurs reprises l'usine de Saint-Laurent. C'est la circonscription que je représente.

**M. Veso Sobot:** En effet.

**Mme Emmanuella Lambropoulos:** Je me réjouis de nos efforts pour contribuer à la transition et rendre plus sécuritaire le transport du pétrole et du gaz pendant que cela dure. Je sais que vous avez mentionné que nous devons cesser de faire peur aux entreprises et aux investisseurs en disant que nous allons interdire les plastiques. Comme vous le savez et comme on l'a dit plusieurs fois pendant

cette séance, ce sont les plastiques à usage unique qui seront éventuellement interdits. Il s'agit essentiellement des plastiques qui contiennent différentes sortes de plastique qui ne peuvent pas être recyclées.

Quant à ce qui explique l'utilisation de ces plastiques, je sais que ceux qu'on retrouve dans les supermarchés, par exemple, servent à préserver la fraîcheur. Ils servent à préserver la fraîcheur de certains produits plus longtemps. Je suis certaine que différents types de plastique non recyclables sont utilisés à d'autres fins, mais je me demande ce que vous pensez du recours à des plastiques qui se recyclent plus facilement pour nous aider à améliorer un peu l'environnement.

Je sais que vous avez dit que rien ne prouve que le plastique est toxique. Cependant, nous savons que les poissons et les oiseaux en mangent, nous en voyons dans nos sources d'eau et nous constatons sans aucun doute que cela contribue énormément à la pollution partout dans le monde.

Pouvez-vous en parler? Les personnes qui souhaitent ensuite lever la main pourront également se prononcer là-dessus.

**M. Veso Sobot:** Madame Lambropoulos, merci beaucoup de poser la question.

L'usine de Saint-Laurent est excellente pour nous. Elle est là depuis 1983. Nous sommes reconnaissants envers les gens qui y travaillent, et nous nous réjouissons des idées novatrices qui viennent de là.

Notre entreprise recycle environ 22 millions de livres de plastique par année. Ce plastique se retrouve dans des produits vendus aux magasins Home Depot, Rona et Lowe's ainsi qu'à d'autres magasins à grande surface. Il sert dans des tuyaux de drainage, des tuyaux de descente d'eaux pluviales et dans le secteur de la construction.

Les produits que nous fabriquons ont une longue durée de vie utile. Les conduites principales sont censées durer de 100 à 200 ans. C'est certainement le cas pour les nôtres, car elles ne rouillent pas. Les autres options ont une durée de vie utile beaucoup plus courte.

Au sujet des plastiques à usage unique, je suis parfaitement d'accord avec vous. Les déchets sont le problème, et Environnement Canada devrait s'y attaquer. La gestion des déchets relève des provinces, pas du gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral devrait former une coalition avec toutes les provinces afin de mettre sur pied un meilleur programme de recyclage pour tous les plastiques.

Nous vivons dans une économie moderne. Regardez autour de vous. Il est impossible d'interdire les plastiques, même si le gouvernement a indiqué qu'il allait en interdire certains en utilisant un instrument grossier, c'est-à-dire la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, la LCPE. Il doit modifier la LCPE, de manière à traiter les questions environnementales sans demander d'interdictions. C'est la grande erreur commise par Environnement Canada.

Nous avons actuellement un programme pilote avec Environnement Canada. Nous recueillons les masques à oxygène, la tubulure de perfusion et quelques autres produits en plastique provenant de cinq grands hôpitaux du centre-ville de Toronto, et nous les recyclons pour en faire des produits qui ont une plus longue durée de vie utile. Les entreprises canadiennes offrent beaucoup de solutions. Il est inutile d'interdire quoi que ce soit.

• (1300)

[Français]

**Mme Emmanuela Lambropoulos:** Madame Waridel, la parole est à vous.

**Mme Laure Waridel:** Merci beaucoup de me donner l'occasion de corriger M. Sobot quant aux études scientifiques qui démontrent effectivement des effets toxiques sur certains types de plastique. D'ailleurs, l'Europe a banni les phtalates dans plusieurs produits, parce qu'ils sont connus comme étant toxiques et qu'ils affectent, notamment, la santé des enfants et des bébés.

Il est donc nécessaire de bannir certains types de plastique, soit ceux qui sont les plus dommageables sur la santé. Encore une fois, il s'agit d'être éclairé par la science. On doit élargir le principe de responsabilité aux producteurs. L'enjeu ne concerne pas seulement les déchets. Il faut tenir compte de tout le cycle de vie du plastique. Les producteurs de plastique doivent être responsabilisés quant aux répercussions de tous leurs produits sur l'environnement.

[Traduction]

**L'hon. Pierre Poilievre:** J'invoque le Règlement, madame la présidente. C'est lié au déroulement de la réunion. Je me demande comment nous allons poursuivre, comment le témoin et la députée

qui vient d'intervenir vont continuer de parler au Comité sans les casques d'écoute qui sont partiellement faits en plastique. Nous avons tous les mêmes. Ils sont faits en plastique.

**La présidente:** Je vous sais gré de votre rappel au Règlement, mais ce n'est à vrai dire pas...

**L'hon. Pierre Poilievre:** Je me demande juste comment nous allons continuer de parler au Comité lorsqu'ils seront interdits.

**La présidente:** Monsieur Poilievre, ce n'est pas un rappel au Règlement. Je vous sais gré de votre intervention, mais ce n'est pas un rappel au Règlement.

Cela dit, c'est tout le temps que nous avons aujourd'hui. Je remercie tous les témoins de leur participation et de leur excellente contribution. Ceux qui voulaient également présenter un mémoire au Comité peuvent le remettre au greffier qui le distribuera à tous les membres du Comité dans les deux langues officielles.

Je sais, monsieur Vincent, que vous n'avez pas eu l'occasion d'intervenir, à défaut d'avoir un casque d'écoute. Si vous souhaitez remettre quelque chose par écrit au greffier, nous allons veiller à ce que tous les membres le reçoivent.

Je remercie toutes les personnes présentes dans la salle d'avoir rendu possible la réunion d'aujourd'hui.

[Français]

Je remercie les interprètes de leur travail acharné, comme d'habitude.

[Traduction]

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>