



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

# Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 005**

Le mercredi 9 février 2022

---

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro





## Comité permanent du commerce international

Le mercredi 9 février 2022

• (1545)

[Traduction]

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

Bienvenue à la cinquième séance du Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui se déroule de façon hybride, conformément à l'ordre de la Chambre du 25 novembre 2021.

Le Bureau de régie interne exige que les comités respectent les protocoles de santé suivants, qui seront en vigueur jusqu'au 28 février 2022.

Toute personne présentant des symptômes doit participer par Zoom et ne pas assister à la réunion en présentiel. Les députés doivent porter un masque dans les salles de comité, sauf lorsqu'ils sont assis à leur place pendant les délibérations parlementaires. Toutefois, il est fortement recommandé que les députés portent un masque même quand ils sont assis à leur place pendant les délibérations parlementaires.

Toutes les personnes qui se trouvent à l'intérieur de la salle du Comité doivent suivre les pratiques exemplaires qui consistent à maintenir une distance physique d'au moins deux mètres des autres et à appliquer une bonne hygiène des mains en utilisant le désinfectant fourni dans la salle de comité et en se lavant régulièrement les mains avec du savon.

Dans mes fonctions de présidente, je vais appliquer ces mesures.

Voici quelques autres règles à respecter.

Les services d'interprétation sont disponibles. Vous pouvez vous exprimer dans la langue officielle de votre choix. Au bas de votre écran, vous pouvez choisir entre l'anglais et le français. Si vous n'entendez plus l'interprétation, veuillez m'en informer immédiatement, et nous corrigerons la situation.

Si vous souhaitez prendre la parole, veuillez utiliser la fonction « lever la main » qui se trouve dans la barre d'outils principale. Lorsque vous parlez, faites-le lentement et clairement, et quand vous ne parlez pas, votre microphone doit être en sourdine. Je vous rappelle que vous devez adresser tous vos commentaires à la présidence.

La greffière du Comité et moi-même tiendrons une liste d'intervenants pour tous les membres.

Nous poursuivons notre étude de la relation entre le Canada et les États-Unis et de ses impacts sur les secteurs des véhicules électriques, du bois d'œuvre et autres. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité

lundi, le Comité reprend son étude sur les relations canado-américaines et sur leurs répercussions.

Par vidéoconférence, nous accueillons M. Karim Zaghbi, professeur à l'Université Concordia et professeur de pratique à l'Université McGill. Nous accueillons aussi M. Jean Simard, président et chef de la direction de l'Association de l'aluminium du Canada ainsi que M. Trevor Kennedy, vice-président, Commerce et politiques internationales, du Conseil canadien des affaires. De la Chambre de commerce du Canada, nous avons M. Mark Agnew, premier vice-président, Politiques et relations gouvernementales, ainsi que la présidente et directrice générale de l'Association canadienne des producteurs d'acier, Mme Catherine Cobden. Nous entendrons aussi M. David Adams, président et directeur général des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

Bienvenue à tous et merci d'avoir pris le temps de vous joindre à nous aujourd'hui.

Chacun de nos témoins disposera de cinq minutes pour faire une déclaration préliminaire, après quoi nous passerons aux questions.

Monsieur Zaghbi, je vous invite maintenant à faire une déclaration préliminaire d'un maximum de cinq minutes.

[Français]

**M. Karim Zaghbi (professeur, Université Concordia, professeur de pratique, Université McGill, à titre personnel):** Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, bonjour.

J'ai commencé ma carrière dans le domaine des véhicules électriques et de ma relation il y a 27 ans comme chercheur principal en matière de batteries à l'Institut de recherche d'Hydro-Québec, et ma relation avec les États-Unis dure elle aussi depuis 27 ans.

Le département de l'Énergie des États-Unis, ou DOE, m'a confié plusieurs contrats de recherche dans le domaine des matériaux de batteries. J'ai collaboré avec la majorité des laboratoires nationaux au département de l'Énergie, comme le Lawrence Berkeley National Laboratory, les Sandia National Laboratories, le Brookhaven National Laboratory et le Pacific Northwest National Laboratory.

De plus, j'ai mené des travaux de recherche dans le cadre du United States Advanced Battery Consortium, ou USABC, formé par Ford, General Motors et Chrysler.

De juin 2020 à décembre 2021, j'ai agi à titre de conseiller stratégique pour Investissement Québec. Grâce à mon réseau international et mes 36 ans d'expérience en matière de batteries lithium-ion, j'ai pu ouvrir des portes, en particulier aux États-Unis, à Investissement Québec. J'ai fait le démarchage et j'ai accéléré la reconnaissance de l'écosystème québécois de la mine au recyclage afin d'attirer les acteurs internationaux dans le domaine des précurseurs de cathodes, des anodes et des cellules.

[Traduction]

Il est essentiel que le Canada et les États-Unis collaborent étroitement au maintien d'une chaîne d'approvisionnement sûre et stable, depuis les mines jusqu'aux véhicules électriques finis, sans oublier le recyclage, afin de s'affranchir des fournisseurs asiatiques pour soutenir nos industries locales.

Grâce à l'énergie renouvelable et à l'hydroélectricité, le Canada a la possibilité de transformer localement et à faibles coûts ses minéraux critiques en matières actives pour les cellules, pour les carrosseries de véhicules et pour les moteurs électriques, et cela sans produire d'émissions de CO<sub>2</sub>.

Au cours de ces 20 prochaines années, les batteries au lithium-ion domineront le marché des véhicules électriques. Elles sont composées de cuivre, de graphite, de silicium, de lithium, de cobalt, de nickel, de manganèse, de fer et de phosphate. Nous trouvons tous ces éléments en Ontario, au Québec, au Nouveau-Brunswick, au Labrador, en Colombie-Britannique et au Manitoba, pour ne nommer que quelques endroits.

Le Canada est un fournisseur de minéraux critiques qui intéresse beaucoup les fabricants de véhicules électriques américains et, surtout, les fabricants canadiens. La transition vers les véhicules électriques est une excellente occasion de créer des emplois et de relancer l'industrie de la fabrication automobile au Canada, notamment en Ontario et au Québec.

[Français]

Le Canada et les États-Unis ont tout intérêt à former une initiative commune en matière de véhicules électriques en formant et en incorporant le capital humain pour pallier le problème de la pénurie de la main-d'œuvre et en impliquant les instituts de recherche, les collèges, les universités, les manufacturiers et les technologies développées au Canada et aux États-Unis par l'entremise de contrats de licence mutuels et de transferts technologiques dans le secteur manufacturier.

[Traduction]

Le partenariat fructueux que le Canada et les États-Unis ont conclu pour produire des véhicules électriques et des batteries a suscité une grande réussite scientifique et commerciale, la découverte, dans le cadre d'une collaboration entre l'Université du Texas et Hydro-Québec, du phosphate de lithium et de fer, ou LFP. Pour cette découverte, le professeur John Goodenough a reçu un prix Nobel en 2019.

Aujourd'hui, le LFP est reconnu comme produisant les batteries les plus sûres. En fait, le fabricant Tesla s'en sert déjà. La Chine a été l'un des premiers pays à adopter cette technologie pour fabriquer ses véhicules et ses autobus électriques, pour lesquels les sociétés CATL et BYD sont les plus grands producteurs de cellules.

• (1550)

[Français]

Le Canada et les États-Unis devraient former un comité scientifique sur l'innovation, la propriété intellectuelle et l'industrialisation afin de valoriser la pénétration des technologies communes dans les applications aux véhicules électriques et au stockage d'énergie. Ainsi, le Canada et les États-Unis pourront devenir les pionniers en matière de batteries lithium-ion, et même dans d'autres domaines, pour réduire le temps et le coût de développement des matériaux des batteries, de la carrosserie et des moteurs électriques.

Il est très important que le gouvernement fédéral, de concert avec les provinces, soutienne efficacement le financement des projets de fabrication des usines de batteries ou de véhicules électriques, à hauteur de 50 %, en mettant en place des terrains clé en main qui comprennent l'accès à l'eau, l'électricité et le gaz dans des endroits stratégiques pour faciliter la logistique du transport.

[Traduction]

Le Canada doit aussi investir pour rétablir son industrie nationale de la microélectronique. La fabrication de puces est essentielle pour plusieurs composants électroniques des véhicules électriques et des batteries, comme le système et l'unité de gestion des batteries.

[Français]

Un autre aspect à développer du partenariat entre le Canada et les États-Unis porte sur l'uniformisation de la standardisation du réseau de charge rapide et ultrarapide, en particulier afin que les facilités de paiement soient universelles avec une carte de débit ou de crédit, comme dans les stations d'essence.

Je suggère également que le Canada forme un comité stratégique sur les minéraux critiques pour la fabrication des batteries et des véhicules électriques en mettant l'accent sur la traçabilité de l'origine des minerais, les émissions de gaz à effet de serre et le respect fondamental des droits de la personne. En utilisant des minerais du Canada, ce comité pourrait aussi élaborer des protocoles et collaborer sur les technologies de production de batteries et de cellules, tout en prévoyant produire les machines de procédés localement au Canada et aux États-Unis.

Il faudra aussi standardiser entre les deux pays les incitatifs pour l'achat d'un véhicule électrique, en attendant que le coût du bloc de batteries soit inférieur à 100 \$ par kilowattheure, soit la parité avec le prix d'un véhicule à essence.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Zaghib.

[Français]

**M. Karim Zaghib:** Je vous remercie.

[Traduction]

**La présidente:** Pardonnez-moi de vous interrompre.

[Français]

**M. Karim Zaghib:** J'ai terminé.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Simard, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Jean Simard (président et chef de la direction, Association de l'aluminium du Canada):** Je remercie les membres du Comité d'avoir invité [difficultés techniques].

Les membres du Comité savent que l'aluminium fait partie de la nouvelle réalité géopolitique mondiale. Tout comme le Canada, l'Europe et les États-Unis l'ont inscrit parmi leurs matières critiques, et il a fait l'objet d'une série de confrontations commerciales au cours de ces cinq dernières années. Cela a entraîné l'établissement de droits antidumping et compensateurs, de tarifs et de contingents tarifaires.

Bien que l'Europe et les États-Unis se soient retrouvés à l'avant-plan de ces mesures, la Chine, qui subventionnait la croissance et qui dominait les marchés mondiaux, en était en fait la cause principale, comme l'a documenté l'OCDE. Cela démontre la puissance stratégique actuelle et future de notre métal.

Alors que le monde se sort de la pandémie et que la résilience et la décarbonisation des chaînes d'approvisionnement sont à l'ordre du jour, les États-Unis, comme d'autres puissances mondiales, tentent de sauter sur la vague en reconstruisant leurs réseaux industriels au profit de leurs travailleurs, de leurs collectivités et de leurs marchés. Nous entrons dans l'ère du commerce du carbone, et le CO<sub>2</sub> est présent dans les bilans financiers de toutes les nations. La production responsable de minéraux et de métaux à faible teneur en CO<sub>2</sub> créera de la valeur pour le Canada tout en répondant à l'exigence mondiale croissante de favoriser une durabilité responsable.

Grâce à son économie fondée sur les ressources, l'industrie du commerce canadienne a donc une occasion de prospérer plus que jamais. Ce secteur expédie la plus grande partie de ses métaux à faible teneur en CO<sub>2</sub> produits de façon responsable aux États-Unis. Depuis quelques années, ce marché représente 70 % des importations américaines et plusieurs milliards de dollars en exportations annuelles pour le Canada, ce qui contribue de façon importante à notre balance commerciale.

Le marché américain est notre marché principal, et de loin. Le Canada est le principal fournisseur des États-Unis, et de loin. Il est donc fondamental de soutenir la compétitivité de notre industrie dans le monde et son libre accès aux marchés, surtout celui des États-Unis. Nos 8 800 travailleurs, qui travaillent dans nos 9 usines, transforment et expédient aux États-Unis le métal à faible teneur en CO<sub>2</sub> produit de la façon la plus responsable.

Les États-Unis s'orientent maintenant vers des accords commerciaux bilatéraux administrés qui remplacent l'approche tarifaire de l'administration précédente, comme en témoignent ses accords avec l'Union européenne et le Japon, et bientôt avec la Grande-Bretagne. Si les économies non marchandes et le carbone font partie de cette nouvelle donne, il n'en reste pas moins que ces pays cherchent encore à déterminer leur orientation sur l'utilisation d'instruments commerciaux fondés sur le climat. La sécurité nationale, le protectionnisme et le commerce administré sont des réactions à une menace perçue. Le Canada n'a jamais constitué, ne constitue pas et ne constituera jamais une telle menace pour les États-Unis.

Comme je l'ai dit au début, l'ordre économique mondial a été graduellement perturbé par la domination de la Chine dans les principaux secteurs industriels de base. Elle domine les marchés de l'acier, du magnésium, de l'aluminium ainsi que des terres rares. Le commerce subventionné et administré de la Chine et la délocalisation des émissions de carbone que cela produit nuisent à notre industrie, à notre économie et à notre pays.

Compte tenu des deux priorités de la nouvelle administration américaine, nous pensons que le Canada doit suivre la réaction des États-Unis face aux économies administrées et au transfert du carbone. L'entente mondiale sur l'acier et sur l'aluminium durables avec l'Europe en est un bon exemple. On y stipule clairement que cette entente sera ouverte à tout pays qui partage sa volonté d'atteindre les objectifs de rétablissement de l'orientation vers le marché et de réduction des échanges commerciaux de l'acier et des produits d'aluminium à forte teneur en carbone.

Bien que le Canada ait conclu son propre accord commercial avec les États-Unis et l'Union européenne, le rétablissement des marchés fondés sur des règles et la réduction du commerce du carbone devraient figurer sur notre liste de priorités, et nous devrions l'énoncer clairement à toutes les parties intéressées. Le Canada doit non seulement agir sur ces enjeux, mais il doit aussi être clairement perçu comme le faisant. La collaboration avec les États-Unis et avec nos alliés favoriserait un multilatéralisme qui avantagerait toutes les parties. Le Canada devrait également préconiser une approche « d'achat de matériaux propres » lorsqu'il négocie ses marchés d'approvisionnement avec les États-Unis, en préconisant des solutions responsables à faible teneur en CO<sub>2</sub>.

• (1555)

En conclusion, bien que nous ayons été invités à commenter des dossiers précis comme celui des véhicules électriques et autres, nous croyons fermement que la relation du Canada avec son plus important partenaire commercial mérite une approche plus large, car nous nous trouvons à une croisée des chemins dans les domaines des changements climatiques et de la compétitivité. Nous devons nous réengager sur des bases communes en nous alignant sur des valeurs communes. Nous devons continuellement entretenir cette relation à tous les niveaux. Lors du dernier cycle de négociations de l'ACEUM, nous avons constaté à quel point nous nous étions tenus pour acquis pendant toutes ces années. On l'a vu...

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Simard.

Je suis désolée, mais je dois vous interrompre pour veiller à ce que tout le monde ait le temps de s'exprimer.

Merci.

**M. Jean Simard:** Merci.

**La présidente:** Monsieur Kennedy, vous avez la parole.

**M. Trevor Kennedy (vice-président, Commerce et politique internationale, Conseil canadien des affaires):** Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à participer à la séance d'aujourd'hui sur la relation entre le Canada et les États-Unis.

Le Conseil canadien des affaires est composé de 170 chefs d'entreprise et entrepreneurs de premier plan au Canada. Nos membres soutiennent directement ou indirectement plus de six millions d'emplois au pays ainsi que des centaines de milliers de petites entreprises.

Depuis la création du Conseil il y a plus de 40 ans, nos membres ont toujours traité le partenariat canado-américain en priorité absolue. Nous avons joué un rôle essentiel en appuyant l'élaboration du premier accord commercial en 1987 ainsi que son élargissement pour inclure le Mexique dans l'ALENA. Nous jouons également un rôle essentiel dans le cadre des négociations du nouvel accord, l'ACEUM.

Le Canada est un pays commerçant. Notre prospérité et notre niveau de vie en dépendent. Soixante pour cent de notre PIB est directement lié au commerce. Le gros de ce commerce se fait avec les États-Unis. En 2020, il représentait 73 % de nos exportations de marchandises et 53 % de nos exportations de services. Deux millions d'emplois canadiens sont liés à nos exportations vers les États-Unis.

Cette relation avantage nos deux pays. Près de neuf millions d'emplois aux États-Unis sont liés au commerce transfrontalier et aux investissements avec le Canada, et nous faisons partie des plus importants marchés d'exportation de la plupart des États américains. Qu'il s'agisse d'institutions financières, de fabricants de pièces d'automobile, d'industries énergétiques et aérospatiales ou du secteur de la haute technologie, nos membres entretiennent des liens étroits avec les États-Unis, ce qui crée des emplois et profite aux collectivités des deux côtés de la frontière.

Le partenariat économique de longue date entre le Canada et les États-Unis a été mis à l'épreuve au cours de ces dernières années. Il risque de se détériorer davantage si nous ne prenons pas de mesures pour le renforcer. À notre avis, pour y parvenir, le Canada devrait établir une nouvelle stratégie.

Aujourd'hui, je vais parler de trois idées qui, selon nous, pourraient renforcer nos relations avec les États-Unis.

Premièrement, dans le cadre de notre relation avec l'administration Biden, et comme nous l'avons appris de l'ambassadeur Cohen, nous disposons d'un outil utile pour renforcer nos liens bilatéraux, soit la feuille de route d'un partenariat renouvelé entre les États-Unis et le Canada. Ce document a une portée considérable, et nous avons déjà fait des progrès dans certains domaines. Toutefois, lorsque le gouvernement fédéral réfléchira à ses futures politiques internationales et nationales, notamment en établissant son prochain budget, il devrait tenir compte des mesures à prendre pour réaliser des progrès dans le cadre de cette feuille de route et pour atteindre les objectifs communs que nos pays poursuivent. Il s'agit notamment d'initiatives visant à améliorer la résilience de la chaîne d'approvisionnement et la compétitivité nord-américaine. Nous disposons également d'une marge de manœuvre considérable pour collaborer dans la lutte face aux changements climatiques et pour faciliter la transition énergétique. Nous pourrions notamment améliorer le réseau transfrontalier d'électricité propre et accroître la production de véhicules électriques à batterie. Nous pourrions aussi encourager les occasions de réduire le carbone, comme l'exploitation de minéraux critiques, le captage du carbone, la production d'hydrogène et la construction de petits réacteurs modulaires.

Deuxièmement, le Canada a la chance d'avoir l'ACEUM, un cadre commercial moderne, progressiste et applicable. Il ne peut pas tenir cet accord pour acquis. Nous devons continuer à l'appuyer pendant sa mise en œuvre et en soulignant qu'il constitue le fondement même de la compétitivité régionale. Il faut que le Canada collabore de près avec ses alliés américains et mexicains pour promouvoir cette priorité commune.

Troisièmement, nous avons besoin d'une nouvelle équipe Canada permanente pour relever les défis actuels et futurs. Cette équipe devrait tirer parti des liens interpersonnels, tant à Washington que dans les États américains, pour communiquer constamment les avantages communs des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ainsi que pour veiller à ce que le gouvernement, les entreprises, les syndicats et d'autres intervenants collaborent à l'atteinte d'objectifs communs. Pour ce faire, il faut agir de façon proactive sans attendre le prochain incident commercial. L'équipe doit élaborer un plan de promotion des intérêts du Canada et intervenir rapidement de façon coordonnée.

Le Canada fait face à de nombreux défis; certains sont nouveaux, et d'autres datent d'assez longtemps. Même si tout n'est pas lié à l'échec de la politique commerciale, nous devrions nous concentrer sur ce que notre pays pourrait faire pour changer l'orientation et les

perspectives de cette relation cruciale. Le Conseil canadien des affaires et ses membres sont prêts à appuyer toutes initiatives visant à établir une relation canado-américaine plus stable et plus prospère ainsi qu'une Amérique du Nord concurrentielle.

Je vous remercie de cette occasion de vous parler. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1600)

**Le vice-président (M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC)):**  
Merci, monsieur Kennedy.

Je crois que la présidente fait face à un problème technique, alors nous allons passer la parole au prochain témoin.

Notre prochain témoin est M. Agnew, premier vice-président, Politiques et relations gouvernementales, de la Chambre de commerce du Canada.

**M. Mark Agnew (premier vice-président, Politiques et relations gouvernementales, Chambre de commerce du Canada):**  
Merci monsieur le président pour cette présentation.

Honorables députés, je suis heureux de comparaître à nouveau devant le Comité pour la première fois au cours de la 44<sup>e</sup> législature. Il fait bon voir de nouveaux visages et des visages familiers.

La Chambre de commerce du Canada est heureuse de voir que le Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes a décidé d'étudier en priorité les relations canado-américaines. Il est certain que dans toute relation aussi vaste, les parties se heurteront à des complexités et à des frictions.

Je commencerai peut-être par vous parler brièvement de trois de ces difficultés.

La première est la préoccupation de certains membres face aux répercussions que pourrait causer le crédit d'impôt que le gouvernement américain se propose d'appliquer aux véhicules électriques, décrit dans son projet de loi Build Back Better Act. Même si actuellement, ce projet de loi semble comateux, la Chambre de commerce du Canada surveille toute mesure qui renforcerait les principes d'« acheter américain » et perturberait les chaînes d'approvisionnement transfrontalières et qui désavantagerait le commerce canadien.

Soit dit en passant, je tiens à remercier les membres du Comité qui ont activement pris position contre diverses mesures d'« acheter américain » adoptées par Washington.

La deuxième chose que j'aimerais souligner, bien sûr, est l'intérêt que porte le Comité sur les enjeux du bois d'œuvre résineux. Bien avant que je ne porte un veston et une cravate, cet enjeu était un irritant commercial de taille. Nous sommes déçus de voir que les droits de douane continuent d'être appliqués aux exportations canadiennes de bois d'œuvre vers les États-Unis, et nous espérons que les gouvernements entameront bientôt des négociations en vue de renouveler l'Accord sur le bois d'œuvre résineux. En 2019, lors de notre dernière AGA tenue en présentiel, nos délégués de la Chambre de commerce du Canada ont souligné, en adoptant une résolution par une majorité écrasante, l'urgence d'entamer des négociations pour conclure un nouvel accord sur le bois d'œuvre résineux.

Le troisième irritant qu'il vaut la peine de souligner, ce sont les discussions en cours sur la canalisation 5. À mon avis, les propositions comme celle de fermer la canalisation 5 illustrent parfaitement ce qui se passe lorsque les politiciens cessent de prendre des décisions fondées sur des données probantes. Il est certain que les entreprises des deux côtés de la frontière veulent une économie plus verte, mais la sécurité énergétique joue un rôle crucial dans le processus de décarbonisation. En effet, si nous ne savons pas quelles sont nos sources d'énergie et de carburant, il devient beaucoup plus difficile de mener des discussions productives sur la décarbonisation et sur l'économie. De plus, il est certain que le transport du pétrole par camion et par train est beaucoup moins sécuritaire.

Cependant, comme nous avons l'avantage d'examiner l'étendue de cette relation du point de vue de divers secteurs, nous nous retrouvons souvent dans une position de suppliants, si je peux m'exprimer ainsi. Comme je l'ai dit à ce comité et à d'autres groupes, personne à Washington ne se lève le matin avec l'intention de rendre service au Canada. Il demeure donc essentiel de ne pas prendre de mesures coercitives comme, par exemple, l'application rétroactive d'une taxe sur les services numériques, qui risque d'entraîner des représailles. Nous aurions plutôt avantage à collaborer de façon proactive avec les États-Unis pour relever les défis auxquels nos deux pays font face afin que les initiatives comme notre partenariat sur la feuille de route ne s'étiolent pas.

Je pourrais peut-être parler brièvement de trois enjeux que je voudrais soumettre à l'attention du Comité. Le premier est la collaboration sur les minéraux critiques et la capacité de tirer parti du plan d'action à frais partagés qui a été lancé il y a plusieurs années. Cela renforcerait une chaîne d'approvisionnement nord-américaine qui alimenterait les domaines de la défense, de la consommation et de l'industrie.

Le deuxième consiste à renforcer la base industrielle de défense continentale. La sécurité économique et la sécurité nationale sont intrinsèquement liées et ne peuvent être séparées. Il est certain que nous devons renouveler le cadre stratégique de la coopération industrielle en matière de défense et tirer parti de possibilités comme la modernisation du NORAD afin de renforcer le volet de développement industriel qui aide les entreprises canadiennes.

Le troisième, bien sûr, est la résilience de la chaîne d'approvisionnement, dont on discute beaucoup à Ottawa, à Washington et dans les capitales du monde entier. L'automne dernier, en marge du Sommet des leaders nord-américains, le premier ministre et le président des États-Unis ont créé un groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement. Nous exhortons le gouvernement à faire participer l'industrie à ces activités afin de réaliser des progrès réels. Nous lui demandons aussi de renouveler des initiatives comme le Conseil de coopération en matière de réglementation et de mettre à jour ses plans de travail pour qu'ils tiennent compte des défis que nous devons relever.

Merci de m'avoir invité. Je me ferai un plaisir de discuter de ces enjeux avec vous.

• (1605)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Agnew.

Nous passons la parole à Mme Cobden pour cinq minutes.

**Mme Catherine Cobden (présidente et directrice générale, Association canadienne des producteurs d'acier):** Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, merci beaucoup de me donner l'occasion de comparaître de nouveau de-

vant vous dans le cadre de cette étude très importante sur les relations canado-américaines.

Je suis ici pour représenter l'industrie canadienne de l'acier. Nos membres produisent chaque année 13 millions de tonnes d'acier, de tuyaux et de tubes et soutiennent 123 000 emplois directs et indirects dans cinq provinces canadiennes, depuis l'Alberta jusqu'au Québec.

Le secteur canadien de l'acier joue un rôle stratégique vital dans l'économie nord-américaine. Nous sommes les fabricants de pointe d'un produit 100 % recyclable et à faible teneur en carbone. Nous sommes les fournisseurs essentiels dans de nombreux secteurs clés en Amérique du Nord, notamment les secteurs de l'automobile, de l'énergie et de la construction ainsi que des secteurs de diverses applications manufacturières générales. Vous savez bien sûr que nous évoluons dans un marché hautement intégré avec les États-Unis.

Notre secteur sait d'expérience à quel point il est essentiel de maintenir le libre accès dans le cadre des relations commerciales entre le Canada et les États-Unis. L'accès à ce marché est primordial pour notre industrie; environ la moitié de ce que nous produisons en un an est exporté aux États-Unis.

Pour mettre mes observations en contexte, je vous rappellerai qu'au cours de cette dernière année, les conditions du marché ont été sans précédent; c'est très [*difficultés techniques*]. À l'heure actuelle, vous le savez bien, nous faisons face simultanément aux répercussions que causent la perturbation de la chaîne d'approvisionnement, l'absentéisme causé par le variant Omicron ainsi que les défis continus de la surcapacité mondiale et des mesures protectionnistes des États-Unis.

Nous sommes déterminés à collaborer avec les États-Unis, notre plus grand partenaire commercial, pour encourager le commerce et renforcer la résilience de nos chaînes d'approvisionnement. Cependant, nous ne pouvons pas appuyer des mesures qui, à long terme, mettent en péril la compétitivité de notre industrie et de ses clients dans les marchés mondiaux. Malheureusement, nous constatons que les politiques d'« acheter américain » et celles sur le bois d'œuvre éloignent de plus en plus l'esprit des États-Unis de celui de l'AEUMC. Nous avons déjà parlé d'un certain nombre d'entre elles. Cette tendance est très alarmante, et nous devons la prendre très au sérieux.

Notre association encourage tous les ordres de gouvernement à adopter une approche globale et coordonnée dans leurs relations avec les États-Unis. Il faut que les deux pays défendent leurs intérêts, bien sûr, mais ils doivent aussi accepter de collaborer à la solution des problèmes qu'ils partagent et au développement des débouchés d'intérêt commun. Par exemple, dans le cas de l'acier, nous nous inquiétons profondément de la surcapacité mondiale croissante et importante que nous constatons dans divers pays, notamment en Chine, mais aussi dans les pays de l'ANASE, en Iran, en Turquie, entre autres. La surcapacité mondiale se traduit par des importations déloyales dans l'économie nord-américaine.

Dans cette optique, le Canada a une occasion importante de démontrer à son plus grand partenaire commercial que ses outils commerciaux suivent le rythme des pratiques en constante évolution des commerçants déloyaux. [*Difficultés techniques*] comme l'a souligné l'OCDE, le contournement des mesures correctives commerciales crée un problème qui se répand toujours plus. Il est donc essentiel que nous mettions à jour nos lois commerciales pour assurer une application adéquate. Des outils comme la législation anti-contournement et une surveillance accrue des importations sont nécessaires pour protéger notre marché intérieur et pour démontrer aux États-Unis que nous surveillons les importations déloyales.

Nous pouvons prendre des mesures concrètes à cet égard. Nous devons de toute urgence mettre en œuvre les recommandations sur la modernisation des recours commerciaux qui ont fait l'objet de consultations dans le dernier budget. Nous espérons que les recommandations détaillées que nous avons présentées au gouvernement cet automne seront intégrées au budget de 2022. Elles comprennent des exemples concrets de la façon de renforcer l'harmonisation des relations entre le Canada et les États-Unis et de combler les principales lacunes de nos mesures commerciales actuelles.

Enfin, les États-Unis introduisent des mesures climatiques dans tous les domaines de leur politique commerciale. Le Canada ferait bien de le reconnaître et de s'engager rapidement dans cette voie, car les résultats pourraient être très importants pour l'industrie canadienne. Soulignons en particulier l'accord récemment conclu entre les États-Unis et l'Union européenne sur l'acier et l'aluminium. Bien que de nombreux détails de cet accord n'aient pas encore été réglés, il s'agit d'un changement clair de l'esprit des États-Unis visant à décourager le commerce avec des pays qui émettent plus de carbone, comme la Chine.

• (1610)

Nous y discernons une occasion pour le Canada. Compte tenu du bilan environnemental positif des producteurs d'acier canadiens et de nombreuses autres capacités de production au Canada, ainsi que de certains exemples précis de notre bilan écologique, de notre objectif d'atteindre la carboneutralité, etc., nous croyons que nous ne devrions pas hésiter à dialoguer avec les États-Unis et à chercher à nous aligner avec eux sur les enjeux du commerce climatique. Cela pourrait effectivement devenir un impératif dans les mois et les années à venir. Je remercie...

**La présidente:** Merci beaucoup, madame Cobden. Je suis désolée de vous interrompre.

**Mme Catherine Cobden:** J'allais simplement vous remercier.

**La présidente:** Nous allons passer la parole à M. Adams pour cinq minutes.

**M. David Adams (président et directeur général, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Au nom des 15 membres des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, je suis heureux de témoigner devant vous aujourd'hui.

Nous comptons parmi nos membres le plus important fabricant d'automobiles au Canada, Toyota, qui a produit l'an dernier plus de véhicules que Ford, GM et Stellantis réunis, ainsi que Honda, qui était l'an dernier le deuxième fabricant d'automobiles en importance au Canada. Nous avons aussi les représentants de 13 distributeurs exclusifs de leur marque au Canada. L'an dernier, nos membres représentaient 62 % de toutes les ventes de véhicules et 65 % de toute

la production de véhicules légers au Canada. De plus, nos membres ont fourni 56 % des véhicules électriques aux consommateurs qui les ont achetés dans le cadre du programme iVZE du gouvernement canadien.

Comme d'autres témoins l'ont déjà laissé entendre, les mesures protectionnistes actuellement prises sur divers fronts par l'administration américaine constituent une menace sérieuse non seulement pour les industries du bois d'œuvre et de l'automobile, mais pour l'ensemble de l'économie canadienne.

Dans le cas de notre industrie, le crédit d'impôt pour les véhicules électriques proposé dans le projet de loi américain Build Back Better, qui fait l'objet de l'enquête du Comité, est très problématique. La simple menace de ce crédit d'impôt pour l'achat de véhicules électriques a déjà eu l'effet souhaité du point de vue de la politique publique des États-Unis en créant un climat économique incertain qui a encouragé plus d'investissements directs étrangers aux États-Unis tout en les écartant du Canada.

Ayant travaillé dans ce secteur pendant les négociations de l'ALE entre le Canada et les États-Unis ainsi que de l'ALENA et de l'ACEUM, j'ai remarqué que les accords commerciaux ne fonctionnent que si les signataires s'entendent sur le respect des règles d'un ordre international fondé sur les préceptes du libre-échange et du commerce équitable auxquels leurs dirigeants ont apposé leur signature. L'ACEUM date de moins de deux ans et déjà, dans le secteur de l'automobile, nous avons deux violations flagrantes des dispositions de cet accord, qui ont mis à rude épreuve les bonnes relations commerciales dont le Canada jouit depuis toujours avec les États-Unis.

Qu'en est-il du Canada? La réalité, c'est que les décideurs des États-Unis ne tiennent pas compte du Canada et de l'effet de leurs décisions sur nos relations commerciales. Nous ne sommes pas sur leur écran radar, et le Canada est actuellement pris dans le feu de l'action géopolitique entre les États-Unis et la Chine — et, dans une moindre mesure, avec l'Europe — lorsqu'il est question de la décarbonisation de cette nouvelle industrie automobile. Les États-Unis accusent un retard important par rapport à ces pays, qui sont en tête de la production de véhicules électriques et de batteries, et ils se battent maintenant pour s'assurer que les véhicules électriques et leurs composants clés soient construits aux États-Unis et vendus aux Américains. Le Canada est donc une victime collatérale de ce combat.

En examinant de plus près le crédit d'impôt pour l'achat de véhicules électriques, on observe qu'un élément, le crédit supplémentaire de 4 500 \$ pour l'achat d'un véhicule construit dans une usine syndicalisée, découle de l'appui solide que le président Biden reçoit des travailleurs unis de l'automobile, qu'il doit s'efforcer de conserver en vue des élections de mi-mandat. À ce sujet, je dirai seulement que bon nombre des sociétés mères et filiales de nos membres produisent des véhicules électriques dans des installations non syndiquées aux États-Unis. Non seulement cette disposition est-elle discriminatoire à l'égard de ces entreprises sur la base de la représentation syndicale, ou de l'absence de cette représentation, mais elle créera un obstacle important que le président devra surmonter pour atteindre son propre objectif de 50 % de ventes de véhicules à émission zéro d'ici à 2030, alors que seul un petit sous-ensemble de véhicules sera admissible à la mesure incitative la plus robuste.

À ce sujet, les législateurs américains voient clairement l'iniquité de la discrimination fondée sur le fait que les travailleurs américains sont représentés ou non par un syndicat. Il est beaucoup plus difficile de convaincre un législateur américain de prendre le taureau par les cornes et de s'opposer à ce que l'argent des contribuables américains serve à encourager uniquement les véhicules construits aux États-Unis, même si cette position va à l'encontre des obligations commerciales internationales de leur pays.

Que devrait faire le Canada? Il devrait réagir avec vigueur pour faire appliquer les dispositions négociées de l'ACEUM et pour examiner toutes les mesures qu'il pourra prendre pour se défendre contre cette violation flagrante. Le Canada, en consultation avec l'industrie automobile, devrait envisager tous les mécanismes de représailles appropriés si les dispositions du crédit d'impôt pour l'achat de véhicules électriques réapparaissaient dans un nouveau projet de loi amélioré.

Le Canada ne devrait pas chercher à obtenir une soi-disant exemption pour les véhicules électriques construits au Canada. Autrement dit, nous ne devrions pas accorder aux véhicules électriques construits aux États-Unis la même mesure incitative de base de 7 500 \$ avec un supplément de 4 500 \$ s'ils sont construits dans une usine syndiquée et 500 \$ de plus si la batterie est construite au Canada. C'est une mauvaise politique publique. On ne répare pas une injustice par une autre. Le Canada risque de faire face à une contestation de l'OMC s'il adopte cette position. Cette mesure incitative nuirait grandement à l'objectif du Canada d'atteindre 50 % des ventes de véhicules à émission zéro d'ici à 2030 et de 100 % d'ici à 2035. Cela créerait également un désavantage concurrentiel important pour les fabricants qui ne construisent pas de véhicules à émission zéro en Amérique du Nord et qui devront atteindre ce que nous croyons être un objectif obligatoire en matière d'émissions.

• (1615)

Également...

**La présidente:** Monsieur Adams, je suis désolé, mais je dois vous interrompre.

**M. David Adams:** J'ai un autre point, si vous me le permettez, madame la présidente.

Je veux simplement répéter ce que d'autres ont dit, à savoir que le Canada devrait accorder la priorité au développement et au maintien de relations soutenues avec tous les ordres de gouvernement des États-Unis, et pas seulement en période de crise.

Merci, madame la présidente.

**La présidente:** Merci, monsieur Adams. Je sais à quel point toutes ces questions sont importantes pour tout le monde.

Nous allons passer à nos membres. Monsieur Lewis, vous avez six minutes.

**M. Chris Lewis (Essex, PCC):** Merci, madame la présidente.

Merci à tous les témoins qui sont ici cet après-midi. Encore une fois, c'est un témoignage fantastique, et je l'apprecie.

J'ai beaucoup de questions, et je n'en poserai probablement que quelques-unes, mais c'est un excellent début.

Ma première question, madame la présidente, s'adresse à M. Adams.

Monsieur Adams, je ne m'attends pas à ce que vous parliez au nom de Jennifer Safavian. Je l'ai rencontrée il y a quelques mois.

Elle travaille pour Autos Drive America. Elle a dit qu'un incitatif au remboursement ne ferait que limiter le choix des consommateurs. Que pensez-vous d'un rabais américain sur les VE américains? Quel effet cela aurait-il sur nos échanges et nos ventes d'automobiles en limitant le choix des consommateurs?

**M. David Adams:** Je pense que ce que vous voulez savoir, monsieur le député, c'est quel serait l'impact si le Canada adoptait le même genre d'incitatif. Si telle est la question, alors je pense, comme je l'ai dit dans mes observations, que cela limiterait la possibilité pour les consommateurs d'acheter des véhicules, parce qu'un incitatif plus solide ne s'appliquerait qu'à un nombre limité de véhicules qui seraient construits au Canada ou aux États-Unis. Cela va à l'encontre de l'autre objectif du Canada, qui est d'augmenter le nombre de véhicules à émission zéro sur les routes, surtout dans le cadre du mandat des véhicules à émission zéro, que le gouvernement envisage également.

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

Si je vous ai bien compris, je crois que vous avez dit que vos membres ont mis environ 56 % des VE sur la route qui ont bénéficié d'une initiative fédérale iZEV. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet, s'il vous plaît?

**M. David Adams:** Bien sûr. Comme le Comité le sait peut-être, le gouvernement fédéral a mis en place un programme fédéral d'incitatifs pouvant atteindre 5 000 \$ pour les véhicules zéro émission. Il y a certaines contraintes à ce programme, en ce qui concerne les plafonds du PDSF, par exemple, pour les véhicules admissibles. À l'heure actuelle, il est fixé, je crois, à environ 45 000 \$, de sorte que tout véhicule de plus de 45 000 \$ n'est pas admissible à l'incitatif. Les Canadiens peuvent présenter une demande peu importe la province où ils vivent, et l'incitatif se produit au point de vente du concessionnaire.

• (1620)

**M. Chris Lewis:** C'est excellent. Merci.

Encore une fois, monsieur, je reviens à vous. Je suis désolé de vous avoir mis sur la sellette si tôt.

D'après ce que vous savez, monsieur Adams, quelle est la politique actuelle du Canada en matière de zéro émission, et a-t-elle eu ou non des répercussions sur le secteur de l'automobile au Canada? Si oui, que peut-on faire pour l'atténuer ou l'améliorer ou le renforcer?

**M. David Adams:** À l'heure actuelle, je suppose que les véhicules zéro émission seraient visés par le règlement actuel sur les émissions de gaz à effet de serre. Nous sommes donc d'avis qu'avec des règlements plus stricts, vous vous retrouvez avec un mandat de fait de véhicules zéro émission, parce que la seule façon dont les constructeurs de véhicules pourraient atteindre ces normes d'émissions en vertu d'une réglementation de plus en plus stricte serait d'augmenter le nombre de véhicules zéro émission sur les routes.

En ce qui concerne la législation sur les véhicules zéro émission au Canada, deux provinces ont actuellement ce qu'on appelle des mandats de véhicules zéro émission, soit la Colombie-Britannique et le Québec. Chaque province exige que les fabricants respectent un certain pourcentage des ventes de véhicules zéro émission à mesure que nous progressons, et des niveaux de plus en plus stricts à mesure que nous progressons. Comme je l'ai mentionné, le gouvernement fédéral envisage actuellement de mettre en place un mandat national pour les véhicules zéro émission.

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

Madame la présidente, combien de temps reste-t-il, s'il vous plaît?

**La présidente:** Il vous reste deux minutes et 20 secondes.

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

Merci, monsieur Adams.

Monsieur Agnew, je vous cède la parole. Je vous remercie également de votre témoignage.

Vous avez dit que deux choses ont vraiment une incidence sur la région d'Essex-Windsor. Bien sûr, il s'agit de la résilience de la chaîne d'approvisionnement et de la canalisation 5. Je sais qu'elles ont une incidence plus grande qu'Essex-Windsor, mais je dirais que nous sommes en quelque sorte les premières lignes. De toute évidence, ce qui se passe actuellement dans la région d'Essex-Windsor en ce qui concerne la chaîne d'approvisionnement et nos frontières aura des répercussions importantes non seulement sur le pont Ambassador, mais aussi sur le pont Blue Water et le pont Peace à Niagara Falls. Je suis très conscient de cela, alors merci d'avoir soulevé cette question.

En ce qui concerne la canalisation 5, je suis simplement curieux. En ce qui concerne votre industrie, vos fabricants, si nous ne pouvons pas trouver une solution entre le Canada et le Michigan ou entre le Canada et les États-Unis, pouvez-vous nous donner un chiffre ou un pourcentage pour ce qui est de l'impact sur l'industrie? Quelle est l'importance de la canalisation 5 et du fait de ramener tout le monde à la table pour discuter de la suite des choses? J'ai entendu beaucoup d'anxiété, si je peux m'exprimer ainsi, dans vos remarques, et bien sûr, comme beaucoup d'entre nous, cela m'inquiète aussi. Je suis simplement curieux: avez-vous des chiffres à ce sujet, monsieur?

**M. Mark Agnew:** Je peux m'engager à faire un suivi par l'entremise du greffier et du président avec les chiffres que nous avons. Je ne les ai pas sous la main.

Je pense, du point de vue qualitatif, qu'il y a des préoccupations au sujet de l'infrastructure de transport dans la région du sud-ouest de l'Ontario qui risque de ne pas avoir le carburant dont elle a besoin pour se déplacer, qu'il s'agisse de camions ou d'avions, avec ce qui passe par la canalisation 5. Mais je me ferai un plaisir de fournir des chiffres au Comité.

**M. Chris Lewis:** Je suppose qu'il ne me reste qu'environ une minute, alors je vais m'en tenir à vous, monsieur Agnew.

**La présidente:** Vous avez 36 secondes, monsieur.

**M. Chris Lewis:** Je vais céder la parole à mes collègues d'en face et je vais travailler ensemble. Comme vous pouvez le constater, nous travaillons ensemble.

Merci, madame la présidente.

**La présidente:** Merveilleux.

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

**M. Arif Virani (Parkdale—High Park, Lib.):** Cela veut dire que j'ai six minutes et demie. Je vais tout de suite remercier M. Lewis.

Merci beaucoup, madame la présidente.

Je vais commencer par vous, madame Cobden, parce que vous avez mentionné quelque chose qui a été soulevé dans le témoignage

de certains des autres témoins également. Vous avez parlé un peu de la nature du changement qui se produit au sein de l'administration Biden, c'est-à-dire le fait qu'elle cherche très activement à réduire les émissions de carbone et...des programmes intensifs et le fait qu'ils veulent faire du commerce avec des entités qui ont des politiques positives en matière de carbone et des politiques plus vertes en place. Vous avez parlé plus précisément de leur orientation par rapport à l'Union européenne, par rapport à la Chine.

Pouvez-vous me dire, de votre point de vue, madame Cobden, quand nous avons une situation où nous avons une feuille de route de politiques importantes qui ont été mises en œuvre ici au Canada, y compris des choses comme la tarification de la pollution par le carbone, quel effet cela a-t-il sur notre avantage concurrentiel lorsque nous traitons avec l'administration Biden et que nous faisons de notre mieux en tant que partenaire vert avec qui traiter?

• (1625)

**Mme Catherine Cobden:** Oui, en fait, je crois que le Canada est très bien placé pour lever la main, et nous devrions lever la main et dire que nous voulons aussi participer.

Lorsqu'on examine les détails — et, soit dit en passant, Jean et moi faisons tous les deux référence à la même entente parce qu'elle s'applique à la fois à l'aluminium et à l'acier —, on constate qu'il s'agit d'un programme commercial avec des partenaires qui sont prêts à être verts.

Pour ce qui est de l'acier, je peux dire que ce qui est très puissant, c'est que l'industrie sidérurgique nord-américaine a la meilleure performance climatique au monde, collectivement, et cela s'applique bien sûr à l'industrie sidérurgique canadienne, mais c'est partout en Amérique du Nord. Je vois cela comme une occasion en or, non seulement avec la structure réglementaire en place et la vision que nous avons, mais aussi parce que les industries elles-mêmes ont un rendement écologique.

Ma seule mise en garde, si vous me le permettez, c'est que nous devons vraiment travailler de concert avec notre partenaire commercial et ne pas nous précipiter sur des questions importantes comme les mécanismes d'ajustement de la tarification du carbone à la frontière et ce genre de choses.

**M. Arif Virani:** Merci.

Je vais poursuivre dans la même veine. Nous avons entendu parler un peu de ce que nous faisons à l'échelle fédérale, mais aussi de ce qui se passe dans certaines provinces. Je sais que dans certaines provinces du pays, nous allons dans la même direction en ce qui concerne, par exemple, notre soutien à l'industrie des véhicules électriques. Cet appui se manifeste également en Colombie-Britannique et au Québec. La province de l'Ontario l'a montré jusqu'à ce qu'il y ait un changement de gouvernement en 2018.

Qu'en pensez-vous? Lorsqu'il y a un changement de gouvernement au niveau provincial et que les crédits d'impôt pour les véhicules électriques qui étaient auparavant supprimés sommairement, quel effet cela a-t-il sur la promotion de l'avantage écologique qu'offre le Canada?

Madame Cobden, vous pourriez peut-être nous dire ce que vous en pensez, ainsi que M. Simard.

**Mme Catherine Cobden:** Je pense que cette question s'adresse davantage au secteur de l'automobile.

Ce que je peux dire, c'est que, peu importe où l'acier est produit au Canada, nous atteignons et dépassons les meilleurs du monde. Nous sommes au premier rang dans le monde pour un type de production et au deuxième rang pour un autre. Il y a 50 ou 60 pays dans le monde qui produisent de l'acier, alors nous pouvons garder la tête haute.

Je dirais, comme je le fais toujours, que nous devons harmoniser les décisions fédérales et provinciales dans les délibérations transfrontalières. Il n'est pas nécessaire que nous nous alignions sur les détails exacts, mais sur l'intention et le contenu du dialogue. Je pense que le climat est un endroit où nous devons harmoniser les discussions transfrontalières.

**M. Arif Virani:** Monsieur Simard, allez-y.

**M. Jean Simard:** Je suis tout à fait d'accord avec Mme Cobden. Notre industrie a la plus faible empreinte carbone au monde, et elle s'apprête à ne plus en avoir, avec le projet Elysis. [*Difficultés techniques*] ancrées dans deux provinces qui ont des mécanismes de tarification du carbone, soit la Colombie-Britannique avec sa taxe et le Québec avec son système de plafonnement et d'échange.

Nous pouvons aborder très fermement n'importe quel système dans n'importe quel bloc commercial, avec notre empreinte et le mécanisme d'établissement des prix, qui passent le test de l'Organisation mondiale du commerce ou de n'importe quelle autre organisation. Essentiellement, le message, c'est que le Canada a un avantage naturel très concurrentiel dans sa quête de décarbonisation du monde. Mettons-nous sur la glace.

**M. Arif Virani:** Merci.

Je vais poser la dernière question à M. Kennedy.

Un certain nombre de témoins ont parlé de l'ACEUM. Vous avez dit que vous ne teniez pas cela pour acquis — c'est l'une des notes que j'ai prises ici — que nous avons cet accord, et qu'il a été modernisé. Lors d'autres réunions du Comité, nous avons entendu des témoignages au sujet de l'ACEUM et des mécanismes de règlement des différends, et de la façon dont cela a été amélioré en faveur du Canada et de pays comme le Mexique. Je sais que nous avons participé à un litige intenté par les Mexicains au sujet de choses comme l'étiquetage du pays d'origine et la façon dont cela s'applique dans le secteur de l'automobile, et plus particulièrement aux composantes des véhicules automobiles.

Pouvez-vous dire au Comité ce que vous pensez des améliorations apportées aux mécanismes de règlement des différends dans le cadre de l'ACEUM et de leur incidence sur la position du Canada?

**La présidente:** Désolée. Je vais devoir demander une réponse très brève à une très longue question.

• (1630)

**M. Trevor Kennedy:** Bien sûr.

Très brièvement. Non seulement pour le Canada et le Mexique, mais aussi pour les États-Unis, nous avons maintenant un cadre qui inspire confiance. Il est exécutoire, et nous commençons à voir les premières étapes de cet accord donner les résultats attendus. Je dirais que c'est un tournant positif pour le commerce nord-américain.

**La présidente:** Merci, monsieur Kennedy.

Monsieur Savard-Tremblay, vous avez six minutes.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ):** Bonjour à tous.

Ma question s'adresse à M. Zaghbi.

De manière générale, on s'attend à ce qu'il y ait une augmentation relative, voire importante, de la demande en matière de véhicules électriques. En effet, les voitures électriques sont de plus en plus populaires et on en discute de plus en plus.

Le Canada fait plusieurs investissements en lien avec l'électrification des transports publics. Par exemple, on met en place des mesures fiscales visant à encourager l'achat de véhicules électriques.

Cependant, selon certains intervenants, le Canada devrait en faire davantage pour s'assurer que toute la chaîne d'approvisionnement et l'économie va profiter de la croissance de la demande. Je pense entre autres à Matthew Fortier, président-directeur général d'Accélération, une coalition regroupant les acteurs de l'industrie canadienne. Il n'est pas le seul à juger que le pays a perdu beaucoup de temps et que la stratégie actuelle aurait dû être mise en place il y a déjà un certain temps.

Le Canada est-il en retard comparativement à d'autres pays?

**M. Karim Zaghbi:** Il s'agit d'une question importante.

Le moment est opportun. La majorité des compagnies de voitures électriques ou des compagnies de voitures « normales » prendra le virage de l'électrification des transports à 100 % d'ici cinq ans. C'est le syndrome Kodak. Le Canada n'est pas en retard, parce qu'il a un écosystème très important. Il faut saisir cette occasion.

Les technologies de batteries lithium-ion et de fer-phosphate sont nées au Canada et aux États-Unis, mais elles ont malheureusement été transférées en partie expédiées en Asie. Il faut donc que le gouvernement fédéral et les provinces travaillent ensemble, rapidement, pour ramener l'industrialisation, non seulement pour ce qui est du domaine manufacturier, mais pour les deux secteurs. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il faut établir un budget et définir une politique et un plan stratégique. Si l'on fait cela rapidement, il ne sera pas trop tard.

Comme je l'ai mentionné tantôt, le Canada a un important écosystème: les ressources naturelles, le capital humain, la technologie et sa place stratégique comparativement aux États-Unis et à l'Europe. En Ontario, c'est déjà bien implanté pour ce qui est de la voiture « normale ». Quant au Québec et à d'autres provinces, c'est bien implanté en ce qui a trait aux camions, aux autobus, et j'en passe.

En résumé, le Canada n'est pas en retard, mais il doit monter dans le train le plus rapidement possible.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Comment pouvons-nous monter dans le train le plus rapidement possible?

Le Canada n'est pas en retard, mais il veut garder sa position. Il pourrait même être ambitieux et prendre de l'avance.

**M. Karim Zaghbi:** Je vais donner l'exemple du gouvernement du Québec. Le Québec a investi 10 milliards de dollars sur cinq ans par le truchement d'une initiative.

Il faudrait ramener les investisseurs et le domaine manufacturier au Canada. De plus, il faudrait que le gouvernement investisse 50 % du financement, comme le font les États-Unis, la Chine et d'autres pays.

Il faut aider les compagnies qui vont s'installer ici en leur offrant un financement allant jusqu'à 50 %. Le financement serait réparti entre la province et le fédéral. Il faut leur donner des terrains clé en main rapidement et trouver des clients. Les clients sont très importants. Il faut s'assurer que les compagnies déjà existantes vont transformer les voitures à essence en voitures électriques.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Vous parlez des politiques que nous pourrions adopter chez nous, et c'est très bien. Il est important de le faire. Or, comme vous le savez, une entente sur les minéraux stratégiques a été conclue entre l'actuel gouvernement du Canada et le président américain, Joe Biden.

Aurions-nous intérêt à pousser cela plus loin, par exemple en appliquant une stratégie plus puissante et affirmée pour ce qui est des batteries? Croyez-vous, malgré les politiques du plan Build Back Better sur la vente des véhicules électriques, que les Américains font confiance au Canada?

**M. Karim Zaghib:** Je parlais tout à l'heure d'assurer la chaîne d'approvisionnement verte. Le Canada est en quelque sorte la colonne vertébrale, étant donné que tous les minéraux se trouvent sur son territoire. Par contre, il faut les transformer. Il ne faut pas brader nos minéraux. Il faut en faire la première et la deuxième transformation. Nous pouvons opter pour ce qu'on appelle les matériaux actifs d'anode ou de cathode, ou encore pour les cellules. Il ne faut pas prendre du nickel brut ou du fer, par exemple, et le transformer.

La création d'emplois au Canada est importante. Nous devenons un partenaire à égalité des parts avec les États-Unis. Il s'agit de faire front commun et de faire contrepoids à l'Asie. Nous ne pouvons pas ignorer le fait qu'aujourd'hui, la majorité des batteries et de l'électrification des transports se fait en Chine, en Corée et au Japon. Ce n'est ni aux États-Unis ni au Canada. Il faut donc que nous travaillions ensemble, selon une belle complémentarité.

De plus, comme je l'expliquais tout à l'heure, il faut aussi penser à l'économie circulaire verte dans le cas des minéraux. On les extrait de la mine et on les transforme, mais il ne faut pas oublier le recyclage. On doit établir un équilibre entre la mine urbaine et la mine naturelle.

• (1635)

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Je vous remercie de cette précision.

Si je comprends bien, vous nous dites que le Canada doit tout de même accroître ses efforts pour être en position de force et être considéré davantage comme un partenaire sérieux par les Américains au moment de négocier avec eux.

**M. Karim Zaghib:** Oui, je suis tout à fait d'accord. Le Canada affirme posséder les minéraux critiques, le capital humain, l'intelligence et la technologie. Je parlais plus tôt du fer phosphate, qui est utilisé aujourd'hui par la compagnie Tesla ainsi que dans le monde entier. Ce matériau est né au Québec, au Canada. Nous possédons la technologie depuis 27 ans.

La batterie tout-solide est également née au Québec, au Canada. Ces deux technologies se trouvent ici et sont les seules à être commercialisées. On a donc...

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Zaghib.

Désolée, monsieur Savard-Tremblay. Votre temps est écoulé.

[Français]

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

[Traduction]

**La présidente:** Au tour de M. Masse, s'il vous plaît.

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Merci, madame la présidente, et merci aux témoins d'être là.

C'est vraiment un bon moment, pour ceux qui ne le savent pas... Madame la présidente, vous avez déjà entendu cela bien des fois, et M. Hoback aussi. Je tiens à vous remercier pour le travail que vous avez accompli pour un nouveau poste frontalier. Si je vais à ma droite ici, je peux marcher 20 minutes et me trouver devant une manifestation majeure, qui bloque le pont Ambassador. Si je marche dans l'autre direction à peu près trois minutes, j'arrive au tunnel international entre Windsor et Detroit.

Ce qui m'inquiète beaucoup à l'heure actuelle, c'est que nous faisons tout ce travail pour essayer d'attirer des investissements et ainsi de suite, puis nous voyons des pratiques destructrices s'installer. L'usine Stellantis est encore fermée. Non seulement nous avons connu une pénurie de microprocesseurs ces dernières années, ce qui a posé un gros problème, mais encore la production et la chaîne d'approvisionnement ont aussi été perturbées.

Je vais demander à M. Adams de commencer, et j'inviterais les autres témoins à intervenir.

Ont-ils d'autres idées, solutions ou suggestions? Nous essayons de créer de la redondance... et je veux remercier la présidente et M. Hoback. Combien de réunions avons-nous eues avec les États-Unis pour obtenir un nouveau poste frontalier? Ma première réunion publique a eu lieu en 1998 à l'école publique Marlborough. Dans combien de salles du Congrès et du Sénat avons-nous dû nous battre pour l'avoir?

Que pouvons-nous faire de mieux pour la redondance dans notre chaîne d'approvisionnement ou nos pratiques de gestion à la frontière? Nous avons beau nous battre pour cette nouvelle technologie verte avec batteries pour véhicules électriques et ainsi de suite, si nous n'avons pas de solide chaîne d'approvisionnement... Comment pouvons-nous améliorer la situation dès maintenant? De toute évidence, le statu quo n'est pas viable.

**M. David Adams:** Merci beaucoup de cette question. Je l'apprécie.

Vous avez touché à un point clé. Je suis là depuis aussi longtemps que vous, sinon plus, et le pont Gordie-Howe fait parler de lui depuis un bout de temps. Une fois cet ouvrage terminé — nous parlons de 2024 ou quelque chose du genre, enfin —, je pense que nous aurons un certain niveau de redondance.

Essentiellement, il faut que tous les Canadiens respectent la primauté du droit. À l'heure actuelle, il y a trop d'endroits au pays où certains Canadiens ne respectent pas la primauté du droit. Ils mettent à mal non seulement les entreprises, mais encore la vie des Canadiens. C'est un gros problème.

Dans le domaine de l'automobile, les entreprises commencent aussi à repenser la livraison juste-à-temps, à cause de la pénurie de puces que vous avez mentionnée et à cause d'autres problèmes de chaîne d'approvisionnement. Elles commencent à reconnaître qu'elles doivent peut-être avoir plus de pièces et de composants à proximité des usines de montage et délaisser l'approvisionnement à fournisseur unique jusqu'à un certain point.

C'est ce que je voulais dire. Je vous remercie de la question.

**M. Brian Masse:** Merci.

Je me rappelle l'époque où je travaillais à l'usine n° 3 et à l'usine n° 6 — on ne les appelle plus ainsi — de l'usine de montage de Windsor, où nous disposions de deux jours de stocks, sur place. Cette époque est révolue.

Quelqu'un aurait-il quelque chose à ajouter? Je ne peux pas lire la salle pour les gens à la maison. J'ouvre seulement la porte juste au cas où ceux qui sont en ligne voudraient ajouter quelque chose.

• (1640)

**Mme Catherine Cobden:** Je pense que la question est très importante, surtout lorsque nous parlons de cela aujourd'hui en temps réel. Nous devons nous pencher là-dessus.

En plus de la gestion de la frontière, tant sur le plan physique que sur celui de l'accès, je pense que je vous demanderais de bien vouloir garder à l'esprit certains des autres types de mesures frontalières dont nous devons nous occuper. Les pratiques commerciales déloyales continuent de nous faire mal à un rythme soutenu. Nous constatons des niveaux sans précédent d'importations déloyales à l'heure actuelle. Je demande tout simplement une vue d'ensemble des frontières — non pas de diminuer l'importance de ce moment dans le temps.

**M. Brian Masse:** Vous avez bien raison. Nous avons toutes sortes de trucs bas de gamme et d'autres choses du genre. Nous avons étudié la question au comité de l'industrie, et je vous remercie de la soulever. C'est une chose qui est vraiment... et qui change certaines façons dont les agents de l'Agence des services frontaliers du Canada peuvent retenir certaines matières et ainsi de suite. C'est un bon point et je vous remercie.

Allez-y, monsieur Agnew.

**M. Mark Agnew:** Je dirai seulement qu'il y a beaucoup de mesures, selon le secteur dont on parle. Certaines sont à court terme et d'autres à long terme. Je peux vous donner deux exemples de mesures de facilitation du commerce. D'abord [*difficultés techniques*] on envisage de nouveaux déploiements de plateformes de TI pour plus tard cette année. L'industrie ne pense pas être prête pour la période de grande affluence. Je pense que le gouvernement peut faire quelque chose de concret pour aider les entreprises qui font du commerce, en évitant d'alourdir la situation.

Un autre exemple concerne les licences d'exportation. C'est difficile pour les entreprises qui doivent exporter des marchandises contrôlées. Encore une fois, en accélérant la délivrance de ces licences, on aiderait certainement les entreprises qui doivent se raccorder aux chaînes d'approvisionnement mondiales.

**M. Brian Masse:** Merci.

Madame la présidente, si je disparaissais pendant la séance, ce ne sera pas par manque de respect envers nos invités. Je m'occupe de la question ici. Je ne pourrai peut-être pas rester pour toute la séance;

on m'en excusera. Si je disparaissais, je consulterai le compte rendu plus tard.

Je tenais à bien le préciser.

Merci beaucoup à nos témoins.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Masse. Je vous souhaite bonne chance. Nous sommes tous très préoccupés par les problèmes de ponts également. Nous allons tous nous croiser les doigts le temps de régler cela.

Allez-y, monsieur Patzer.

**M. Jeremy Patzer (Cypress Hills—Grasslands, PCC):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je vais commencer par les producteurs d'acier du Canada. Je regardais la liste des projets de gaz naturel liquéfié qui ont été annulés dans le monde. Sur les 11 plus grands projets, 8 étaient au Canada. Je suis bien curieuse de savoir quel a été l'impact de ces annulations sur vos sociétés membres, étant donné que de nombreux projets annulés vous auraient aidés à vendre des tuyaux canadiens.

**Mme Catherine Cobden:** Je ne saurais exagérer les défis qui se sont posés dans le secteur de l'énergie. Certes, l'industrie sidérurgique compte sur le secteur de l'énergie comme gros client. Nous travaillons en étroite concertation pour faire ce que nous pouvons pour rendre sa chaîne d'approvisionnement plus écologique, tant par nos aspects que par ses activités.

Il ne fait aucun doute que l'acier canadien dans ces projets — qu'il s'agisse d'un projet de gaz naturel liquéfié ou d'autre chose, comme un projet de pont ou autre chose — est fondamental pour la survie des collectivités [*difficultés techniques*].

Je vous remercie donc de votre question. Oui, je conviens que ces choses-là sont difficiles pour nous.

**M. Jeremy Patzer:** Pourriez-vous nous expliquer à quel point l'acier canadien est plus écologique que celui de nos concurrents? Je pense en particulier à l'acier d'Evraz, de Regina, dont plus de 90 % est recyclé.

Pourriez-vous nous en dire plus sur la mesure dans laquelle l'acier canadien est plus écologique.

**Mme Catherine Cobden:** Je suis très fière du bilan de l'industrie sidérurgique canadienne. C'est formidable d'entendre l'histoire d'Evraz. L'histoire d'Evraz est reproduite dans tout le pays.

Je dirai que les rapports indépendants, dont un grand nombre viennent des États-Unis, indiquent que l'acier canadien est le plus écologique du monde. Comme je l'ai mentionné, nous venons au premier et au deuxième rang dans le monde pour nos deux types de production. Des études techniques détaillées indépendantes ont permis d'établir que l'industrie sidérurgique canadienne fait de l'excellent travail pour la production de certains des aciers les plus écologiques du monde. Nous en sommes très fiers.

**M. Jeremy Patzer:** Enfin, avez-vous des statistiques à nous présenter, soit tout de suite, soit plus tard dans un mémoire au Comité, pour nous faire voir de combien les émissions mondiales diminueraient si nous utilisions davantage d'acier de chez nous plutôt que de l'acier importé?

• (1645)

**Mme Catherine Cobden:** Encore une fois, je peux vous trouver d'autres statistiques, mais honnêtement, c'est une occasion formidable pour notre pays et, franchement, pour l'Amérique du Nord.

Pour revenir au contexte canado-américain, l'industrie nord-américaine a de quoi être fière. Si nous devons resserrer nos relations avec l'acier nord-américain et régler la question des pratiques déloyales, je pense que nous économiserions énormément de CO<sub>2</sub>.

Nous pouvons vous donner des chiffres précis sur ce que signifie « énormément ». En tout cas, c'est certainement un chiffre important.

**M. Jeremy Patzer:** C'est renversant.

Oui, si vous pouviez les envoyer au Comité, je vous en serais très reconnaissant. Merci.

Je vais maintenant m'adresser à M. Zaghib.

Pourriez-vous nous dire où en est le Canada pour ce qui est de l'exploitation de minéraux critiques au pays. Je pose la question parce que j'ai beaucoup entendu parler des délais excessifs d'approbation dans l'industrie et ailleurs qui retardent les choses, ainsi que de certains droits tarifaires éventuels en vertu de l'ACEUM pour l'approvisionnement régional en lithium pour les batteries de véhicules électriques. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

**M. Karim Zaghib:** Je crois que vous avez raison. Je pense que la base du lithium-ion est le lithium. Nous avons déjà du lithium au Canada, et nous pouvons le transformer ici. À l'heure actuelle, nous pouvons fabriquer du carbonate de lithium ou de l'hydroxyde de lithium, et je crois qu'il s'en fabrique et s'en transforme ici au Québec ou au Canada. Je ne crois pas qu'il y ait de problème au sujet de l'ACEUM.

Ce matériau devient critique. Je crois qu'il est préférable de le transformer en matériau actif de cathode et qu'il puisse ainsi devenir un précurseur, comme les matières premières. Pour vendre ces genres de matériau, nous devrions peut-être ajouter de la valeur pour en faire des électrodes ou des matériaux de cathode comme le phosphate de fer ou le NMC ou le NCA — nickel-manganèse-cobalt ou nickel-cobalt-aluminium — avec des batteries lithium.

C'est essentiel, et je crois qu'aujourd'hui que nous pouvons voir que le lithium est le triangle de l'Amérique du Sud — le Chili, l'Argentine et la Bolivie — dominé par les États-Unis et la Chine. Nous avons six chantiers miniers ici au Canada. Nous devrions vraiment accélérer la production et les aider à mettre en valeur les matériaux le plus vite possible.

**M. Jeremy Patzer:** Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à Mme Dhillon.

Allez-y, je vous prie, pour cinq minutes.

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

[Français]

Monsieur Simard, étant donné que le secteur de l'automobile est concentré en Ontario, en tant que députée du Québec, j'aimerais que vous nous expliquiez dans quelle mesure ce projet de crédit d'impôt aura un effet global sur les entreprises québécoises du sec-

teur de l'aluminium, qui participent activement aux chaînes d'approvisionnement essentielles à notre industrie automobile canadienne.

**M. Jean Simard:** Comme je l'ai mentionné au début, dans le contexte du marché actuel, environ 90 % de l'aluminium produit au Québec et en Colombie-Britannique s'en va vers les États-Unis. Ce qu'il est important de saisir ici, c'est que les Américains, qui consomment 6 millions de tonnes d'aluminium annuellement, n'en produisent que 1 million de tonnes. Ils sont donc obligés d'importer le reste, et le Canada est la source d'environ 70 % de tout ce qui est importé par les États-Unis pour répondre à ces besoins.

De notre point de vue, sur le plan de la production primaire, une taxe sur les véhicules électriques ou toute autre mesure du genre n'affecterait donc pas les emplois ou la production, parce que nos usines tournent à plein régime 365 jours par année pour répondre aux besoins d'un marché qui n'a jamais suffisamment de métal. C'est pour cela que les États-Unis doivent combler le reste de leurs besoins en important ce métal de pays comme l'Inde, la Russie et d'autres régions du monde. C'est le plus gros marché et le marché le plus rémunérateur pour l'aluminium au monde. Pour le métal primaire, il n'y a pas de répercussions.

• (1650)

**Mme Anju Dhillon:** C'est parfait.

Comme vous le savez, le gouvernement fédéral a accordé des incitatifs importants pour encourager les gens à acheter des véhicules électriques. D'après vous, comment les États-Unis pourraient-ils favoriser l'achat de véhicules électriques fabriqués en Amérique du Nord?

**M. Jean Simard:** Je vous répondrai du point de vue de l'industrie, encore une fois. En tenant compte de ce que nous avons abordé tout à l'heure, à savoir la nécessité de réduire l'empreinte carbone et de rendre disponible aux consommateurs des solutions qui s'inscrivent dans cette trajectoire, la meilleure politique devrait viser à récompenser l'achat de véhicules produits à partir de matériaux qui ont la plus faible empreinte carbone, soit de l'acier et de l'aluminium produits en Amérique du Nord.

**Mme Anju Dhillon:** D'après vous, quelle serait la façon idéale de réduire l'empreinte carbone des véhicules?

[Traduction]

**M. Jean Simard:** C'est ainsi qu'on en a le plus pour son argent, comme on dit.

[Français]

Pour chaque dollar investi dans un véhicule, il y aurait beaucoup plus d'impact sur la décarbonation de la planète, parce que le cycle carbone de la production serait le plus bas possible pour livrer un véhicule qui émettra le moins de carbone possible.

**Mme Anju Dhillon:** Merci beaucoup.

Je termine ici, madame la présidente.

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Savard-Tremblay pour deux minutes et demie, s'il vous plaît.

[Français]

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

Je m'adresserai cette fois à M. Adams.

Monsieur Adams, je crois comprendre que vous représentez surtout le marché de l'automobile individuelle. Je vous pose tout de même ma question, vous saurez me dire si vous êtes en mesure d'y répondre.

Certains constructeurs du milieu des véhicules lourds, dont les entreprises Lion Électrique et Vicinity Motor Corp., construisent des installations aux États-Unis, notamment pour se mettre à l'abri des mesures protectionnistes. Ils se disent que s'il faut que les véhicules soient assemblés aux États-Unis, ils y déplaceront et ouvriront leurs usines.

Même si la loi n'est pas encore entrée en vigueur, et même si nous ne savons pas si elle entrera en vigueur, il y a toujours ce que nous pouvons appeler une forme d'effet d'anticipation, qui pousse ces entreprises à éviter le pire en ouvrant des usines là-bas. Sentez-vous déjà l'effet du Buy America Act et du crédit d'impôt potentiel ou à venir dans le milieu, sous l'angle des délocalisations d'usines vers les États-Unis?

[Traduction]

**M. David Adams:** Merci. La question est très importante et je vous en remercie.

Comme je l'ai dit dans mon témoignage, nous commençons probablement déjà à voir les effets de la simple menace d'un crédit d'impôt pour les véhicules électriques, tel qu'il a été structuré dans le cadre du projet de loi Build Back Better c'est-à-dire Reconstruire en mieux. Reste à voir si le crédit d'impôt restera toujours dans une nouvelle mouture du projet de loi, qui est essentiellement en veilleuse en ce moment. Cependant, je dirais que l'investissement au Canada serait sûrement défavorisé par un crédit d'impôt applicable seulement aux véhicules construits aux États-Unis.

Il est difficile de prendre pied sur un marché où 85 % à 90 % de notre production de véhicules ne peut résister à un désavantage de 12 500 \$.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Selon vous, le Canada est-il suffisamment combatif sur cette question?

[Traduction]

**M. David Adams:** Je pense que le gouvernement fédéral fait tout ce qu'il peut pour sensibiliser les fonctionnaires aux États-Unis à cette question et à ses répercussions sur le Canada.

Comme je disais dans mes observations, les législateurs américains font preuve d'une certaine ignorance — avec tout le respect que je leur dois — en ce sens qu'ils n'étaient pas conscients de l'incidence que ces dispositions du projet de loi Build Back Better pouvaient avoir sur le Canada. En tout respect, encore une fois, c'est un projet de loi colossal. Je crois qu'on parle de 1,7 billion de dollars et cela comprend de nombreuses choses, alors il ne faut pas s'étonner si certains organismes de réglementation aux États-Unis ne savent rien du crédit applicable aux véhicules électriques.

Je crois que le gouvernement fédéral, les consuls généraux et certainement la ministre du Commerce sont engagés à fond dans ce dossier et font tout ce qu'ils peuvent pour trouver une solution. Ce pourrait être la solution évoquée dans la lettre que la ministre du Commerce et la vice-première ministre ont envoyée l'automne dernier...

• (1655)

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

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Merci, monsieur Adams.

[Traduction]

**La présidente:** Nous allons passer à M. Masse. Je vous en prie, monsieur, vous avez deux minutes trente.

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

Vous pouvez finir votre pensée, monsieur Adams, s'il vous plaît.

**M. David Adams:** J'allais simplement parler des représailles possibles décrites dans la lettre que la vice-première ministre et la ministre du Commerce ont envoyée aux sénateurs l'automne dernier.

**M. Brian Masse:** J'aimerais poursuivre dans la même veine. Il y a eu un certain nombre d'autres problèmes commerciaux avec les États-Unis, pas seulement celui-ci. Avez-vous des suggestions à faire en vue d'une approche plus rigoureuse à cet égard? Nous y allons au cas par cas: le bois d'œuvre, les produits laitiers, ainsi de suite. Avez-vous des suggestions à ce sujet? C'est en train de devenir un jeu de la taupe.

**M. David Adams:** Oui, et peu importe qu'on ait affaire aux républicains ou aux démocrates; il y a actuellement un sentiment protectionniste aux États-Unis. Comme d'autres témoins l'ont laissé entendre — et nous sommes d'accord avec eux —, nous devons avoir une approche canadienne mieux concertée et plus engagée pour amener les Américains à comprendre que lorsqu'ils mettent en place, sciemment ou non, des mesures qui ont une incidence sur des industries canadiennes, il y a aussi des répercussions sur leurs propres industries et leurs propres concitoyens.

**M. Brian Masse:** Merci.

J'ai une très brève question pour M. Simard.

En ce qui concerne les échéances pour devenir plus compétitifs, pouvez-vous nous donner une idée...? Sommes-nous en retard sur le jeu ou pouvons-nous encore nous rattraper en ce qui concerne les véhicules électriques, les minéraux et les connexions?

**M. Jean Simard:** Il m'est très difficile de répondre à cette question. Je pense que c'est plutôt M. Zaghbi qui traitait de ce sujet, si je puis dire.

**M. Brian Masse:** C'est vrai, merci. Excusez-moi, je ne voulais pas vous mettre sur la sellette.

**M. Jean Simard:** Ça va.

**M. Brian Masse:** Monsieur Zaghbi, allez-y, s'il vous plaît.

**M. Karim Zaghbi:** À propos des minéraux, comme je disais, nous devrions négocier à la dure. C'est très important parce que les Américains dépendent beaucoup de nos minéraux, surtout pour les véhicules électriques, qu'il s'agisse des moteurs, des batteries ou même des carrosseries. Aussi, nous devons nous assurer de les prendre...

Et nous n'avons pas que les minéraux. Nous avons aussi la technologie et le capital humain, donc les trois atouts réunis. J'y vois une stratégie très intéressante. Si nous négocions avec eux à ce sujet, nous leur disons: « Vous ne pouvez pas avoir notre lithium; vous ne pouvez pas avoir notre nickel ou notre cobalt; vous ne pouvez pas avoir nos brevets ni notre technologie. » La propriété intellectuelle a une grande importance. Les brevets ont une grande importance. Alors...

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Zaghieb.

Monsieur Martel, vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

[Français]

**M. Richard Martel (Chicoutimi—Le Fjord, PCC):** Bonjour à tous.

Mes questions vont s'adresser à M. Zaghieb.

Monsieur Zaghieb, j'ai trouvé intéressant votre échange avec mon collègue du Bloc québécois, et j'aimerais vous relancer sur la question du phosphate.

Les batteries au lithium fer phosphate proposent plusieurs avantages, notamment leur durée de vie, leur efficacité, leur légèreté, etc.

À la lumière de tout ce que je peux voir, comment se fait-il que le phosphate ne soit pas encore considéré comme un minerai critique au Canada?

**M. Karim Zaghieb:** En ce qui concerne le fer phosphate, la priorité est d'avoir la batterie la plus sécuritaire. Récemment, on a entendu dire qu'il y avait beaucoup de rappels de sécurité liés aux risques d'incendie. On a cette technologie au Québec et au Canada. Il faut orienter rapidement la production du phosphate, parce que celui-ci n'est pas utilisé que pour les batteries, mais aussi pour la sécurité alimentaire. Il a plusieurs applications. Comme pour le fer, à mon avis, il faudrait que le Québec ou le Canada deviennent des producteurs. Le phosphate devrait non seulement être sur la liste des minéraux critiques, mais il devrait aussi être considéré comme critique pour la sécurité nationale, car il touche à la fois l'énergie et l'alimentation.

**M. Richard Martel:** Au Saguenay—Lac-Saint-Jean, nous avons une société minière nommée Ariane Phosphate. Elle détient l'une des plus importantes réserves de phosphate au Canada. C'est d'ailleurs un phosphate d'une grande qualité, et les gens le savent.

Pourquoi n'investissons-nous pas dans les batteries au lithium fer phosphate, alors que nous avons les ressources pour le faire?

• (1700)

**M. Karim Zaghieb:** Je vais vous donner un exemple. Depuis quelques semaines, M. Elon Musk, le propriétaire de Tesla, a fait le choix de faire passer la majorité de ses voitures électriques au fer phosphate.

La Chine, même si ce n'est pas une technologie qu'elle a inventée, a adopté le fer phosphate depuis les Jeux olympiques de 2010. Le fer phosphate est maintenant considéré critique pour la sécurité nationale en Chine. Nous devrions élaborer une stratégie, avec des états financiers et tout cela, afin que toutes les provinces, et non seulement le Québec, travaillent ensemble pour faire en sorte que le fer phosphate devienne le fleuron national du secteur minier.

Comme je le disais, le phosphate a beaucoup d'applications. Ce n'est pas seulement pour les batteries, où il n'y en a qu'une petite

quantité. On peut l'utiliser pour le fertilisant, pour la sécurité alimentaire et pour toute application électronique. Tout à l'heure, on parlait de l'électronique. Nous devrions ramener les fonderies de l'électronique, parce qu'on peut utiliser le phosphore dans le dopage du silicium.

Les applications possibles de ce produit sont donc très nombreuses.

**M. Richard Martel:** Monsieur Zaghieb, le 1<sup>er</sup> octobre 2020, lors d'une entrevue, vous avez mentionné que le Québec était bien positionné grâce à ses ressources naturelles. À ce moment-là, vous prévoyiez que le Canada pourrait compter plusieurs usines de production de batteries au lithium d'ici trois ans. Vous savez très bien où je veux en venir.

Cependant, aujourd'hui, la seule usine est prévue pour 2023. Qu'est-ce qui explique la lenteur du gouvernement canadien à créer des industries de transformation?

**M. Karim Zaghieb:** J'ai passé 36 ans de ma vie à travailler dans le domaine des batteries lithium-ion. Comme je l'ai dit, je pense qu'il faut faire des campus. Il faut donner des terrains ou fournir des terrains clé en main. Il faut favoriser l'installation rapide d'usines, comme le font les Chinois, les Coréens et les Japonais.

À mon avis, il faut investir de l'argent. Il faut au minimum faire un investissement de 50 % afin d'accélérer les choses. Il faut mettre sur pied un projet audacieux et il faut que le gouvernement du Canada, avec les provinces, ait l'audace d'accélérer la transition énergétique dans notre pays, en particulier en ce qui concerne les batteries.

**M. Richard Martel:** Monsieur Zaghieb, selon vous, comment pourrait-on rendre indispensables les minéraux critiques et la chaîne d'approvisionnement du Canada dans la fabrication des batteries et des véhicules électriques, en particulier dans le cadre du partenariat avec les États-Unis?

**M. Karim Zaghieb:** À mon avis, les États-Unis ont besoin de nous.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, il faudrait parler avec les États-Unis. Je ne suis pas un ingrat. Pendant 27 ans de ma carrière, pratiquement tous mes projets de recherche ont été financés par le département de l'Énergie des États-Unis. Les Américains sont ouverts, mais il faut trouver les bons interlocuteurs au sein du gouvernement, ceux qui veulent travailler avec le Canada.

Nous avons la technologie et nous avons le minerai. Qu'ils viennent ici, chez nous. Nous ne sommes pas là simplement pour fournir les ressources. Il faut de bons interlocuteurs, de bons comités avec plus de personnes, pas seulement le grand public...

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Zaghieb.

[Français]

**M. Richard Martel:** C'était très intéressant, monsieur Zaghieb.

[Traduction]

**La présidente:** Nous passons maintenant à M. Miao, pour cinq minutes.

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

Quelques-uns parmi connaissent peut-être l'avis de différents intervenants sur la question canado-américaine.

J'aimerais vous poser cette question-ci, monsieur Agnew. De votre point de vue à la Chambre de commerce, diriez-vous que l'industrie des véhicules électriques pourrait être l'une des plus grandes menaces pour l'économie canadienne?

**M. Mark Agnew:** Je suis désolé. Pour clarifier la question, est-ce que nous parlons des crédits d'impôt applicables aux véhicules électriques ou bien de l'industrie tout entière des véhicules électriques?

**M. Wilson Miao:** Je pense à l'industrie tout entière, mais aussi au crédit d'impôt.

**M. Mark Agnew:** Je vais m'en tenir ici à l'industrie elle-même. La réponse, c'est qu'elle recèle du potentiel à la tonne. Je crois que M. Zaghib en a parlé dans son exposé.

Lorsque nous parlons à nos membres des débouchés possibles ici au Canada, il y a une juxtaposition importante que nous pouvons faire à notre avantage, surtout par rapport à des marchés comme la Chine. Ce sont des marchés qui ne sont pas des sources d'approvisionnement fiables et stables, tandis que nous avons beaucoup de ces matières dans notre sous-sol. Je pense que nous devons mieux nous appliquer à les extraire et à promouvoir l'avantage canadien, qu'on veuille l'appeler un avantage géo-économique ou un avantage en ressources naturelles.

Le potentiel est énorme. Je pense que nous pouvons aller voir nos alliés — pas seulement les États-Unis, mais les pays du G7 et d'autres pays occidentaux industrialisés — et faire valoir la force de notre industrie nationale des terres rares et des minéraux critiques.

• (1705)

**M. Wilson Miao:** Comme vous l'avez dit aussi à propos du crédit d'impôt, de nombreux intervenants et de nombreux secteurs se sont prononcés haut et fort à ce sujet, et certains discutent âprement avec leurs partenaires américains pour faire valoir leurs préoccupations. Y a-t-il d'autres interlocuteurs auxquels la Chambre de commerce s'adresse pour décrire l'incidence que ce projet de loi pourrait avoir sur des entreprises américaines? Comment réagissent-ils?

**M. Mark Agnew:** Oui, certainement. Dans tout l'éventail des enjeux liés au Buy American Act, nous discutons toujours beaucoup avec nos collègues de la Chambre de commerce des États-Unis. C'est elle, je crois, notre meilleur allié commercial dans la grande région de Washington, et elle s'est toujours montrée très ferme à l'égard de tout type de mesure privilégiant l'achat aux États-Unis, parce qu'elle croit généralement en l'importance du commerce transfrontalier, à laquelle elle contribue elle-même.

**M. Wilson Miao:** Merci, monsieur Agnew.

Quelqu'un d'autre peut-il répondre à cette même question?

**M. David Adams:** Si je ne me trompe, votre question était de savoir si le crédit d'impôt applicable aux véhicules électriques, dans sa forme actuelle, pose un problème à l'industrie canadienne.

**M. Wilson Miao:** Oui.

**M. David Adams:** Nous dirions que c'est le cas en effet, parce que si l'intention est de produire au Canada certains de ces véhicules à zéro émission que le gouvernement veut que toute l'industrie vende — à raison de 50 % d'ici 2030 et de 100 % d'ici 2035 —, alors oui, nous pourrions certainement les vendre au Canada, mais la réalité, c'est que la plupart des usines au Canada, sinon toutes, sont configurées actuellement pour exporter 80 % ou 90 % de leur production aux États-Unis. Alors, si nous sommes désavantagés financièrement de 12 500 \$ pour chaque véhicule électrique que nous

expédions aux États-Unis, oui, c'est fondamentalement un problème pour l'industrie canadienne.

**M. Wilson Miao:** Merci, monsieur Adams, de votre réponse.

C'est tout, madame la présidente. Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons à M. Hoback, pour cinq minutes, s'il vous plaît.

**M. Randy Hoback:** Merci, madame la présidente.

Merci à tous les témoins d'être ici. Il y a tellement de sujets à aborder et si peu de temps.

Commençons par la relation canado-américaine. Je vais d'abord m'adresser à M. Kennedy.

Vous avez parlé d'être proactifs dans la relation et de toujours être présents pour en souligner l'importance et faire valoir les avantages mutuels du commerce entre le Canada et les États-Unis. Voulez-vous nous indiquer un peu quelle forme cela pourrait prendre, comme des échanges interparlementaires, et nous faire part de toute autre idée que vous pourriez avoir à ce sujet?

**M. Trevor Kennedy:** Avec plaisir. Je sais que certains parlementaires se sont rendus aux États-Unis, en décembre, je crois, et c'est un bon exemple de ce qu'on peut faire avec le concours de tous les partis.

Il y a un excellent réseau de consuls généraux aux États-Unis qui est bien branché sur les législateurs des États, ainsi que sur leurs sénateurs, membres du Congrès et gouverneurs. Il s'agit d'avoir constamment des fonctionnaires, des syndicats, des entreprises et d'autres intervenants qui claironnent aux Américains les avantages de la relation pour s'assurer qu'à l'avenir, s'il survient un autre programme comme Build Back Better, les Américains comprennent à tout le moins qu'il y a une dimension canadienne à considérer dans leur décision, quelle qu'elle soit.

Comme nous l'avons vu lors des négociations de l'ACEUM, tout le monde doit mettre la main à la pâte. Les États-Unis ont beaucoup de pain sur la planche à l'heure actuelle, beaucoup de questions internes, mais aussi externes, alors nous devons vraiment nous y mettre pour que le Canada reçoive au moins un peu d'attention, étant donné ses divers centres d'intérêt.

Tout cela pour dire que nous pouvons faire beaucoup de choses, et le moment est bien choisi pour le faire. Nous sommes très chanceux d'éviter...

**M. Randy Hoback:** Monsieur Kennedy, je n'ai que cinq minutes. Vous avez répondu à ma question, pour sûr.

Monsieur Agnew, vous avez aussi parlé de l'importance de la relation et de ce que la Chambre de commerce des États-Unis... J'ai rencontré des gens de la Chambre de commerce des États-Unis. J'essaie de les rencontrer chaque fois que je vais là-bas ou presque. Avec les blocages qui se produisent à la frontière, tant à Coutts qu'à Windsor, nous commençons à avoir des alliés. Par exemple, les usines de transformation de Cargill disent qu'il y a tellement de viande dans leurs chambres froides qu'elles n'arrivent pas à lui faire passer la frontière.

Que diriez-vous au gouvernement à propos de mettre fin à ces blocages? Que pensez-vous des passeports vaccinaux et des exigences de vaccination, et que diriez-vous à vos membres pour ce qui est de mettre fin à ces exigences et de voir reprendre les déplacements transfrontaliers?

• (1710)

**M. Mark Agnew:** Il y a deux questions distinctes que je vais essayer d'aborder rapidement.

En ce qui concerne les règles sur les déplacements transfrontaliers, nous trouvons très préoccupant, par exemple, qu'on exige des voyageurs entièrement vaccinés un test PCR avant le départ, puis un test à l'arrivée. Voilà pour une chose.

En ce qui concerne les blocages à la frontière, nous avons publié hier une déclaration dans laquelle plus de 70 associations de l'industrie demandaient à tous les ordres de gouvernement de collaborer pour y mettre fin. Quand on parle d'infrastructures essentielles, je pense que le pont Ambassador est tellement important pour l'économie canadienne qu'il répond à tous les critères de qualification à ce titre.

**M. Randy Hoback:** Oui, je pense que nous voulons tous voir un dénouement pacifique de ces manifestations, et nous voulons voir régler de quelque façon la question des déplacements transfrontaliers.

Monsieur Agnew, si on examine notre relation avec les États-Unis du point de vue des Américains, voyez-vous un potentiel de croissance quelque part?

Lorsque j'y suis allé en décembre et que je leur ai parlé des terres rares ou du lithium, ils ouvraient les yeux tout grands, parce que c'est l'avenir pour eux et ils détestent l'idée de devoir aller en Chine pour s'en procurer. Pourquoi ne passons-nous pas plus de temps à discuter de ce que nous pouvons faire pour bâtir l'industrie ensemble, au lieu de toujours intervenir lorsqu'il y a un problème?

**M. Mark Agnew:** Je suis tout à fait d'accord pour dire que nous devons être proactifs. La Maison-Blanche a commandé une série d'examen de la chaîne d'approvisionnement. La Chambre de commerce du Canada a participé à celles du département de la Défense et du département de l'Énergie des États-Unis.

Notre argument récurrent, c'est que nous ne pouvons pas nous présenter là avec une liste de faveurs à quémander. Nous devons parler de ce que nous faisons et montrer comment nos actions s'harmonisent avec ce que les États-Unis essaient de faire, parce que les deux pays doivent y trouver leur compte.

**M. Randy Hoback:** J'ai une dernière question pour M. Adams.

C'est une question très pratique que je pose comme parlementaire. Disons que j'ai un dollar à dépenser. Nous voulons que cette industrie prospère et qu'elle grandisse. Où est-ce que je place mon dollar? Dans les compagnies d'électricité pour faire brancher les voitures électriques? Dans le réseau? Dans les subventions aux voitures électriques?

Il y a une question qui a échappé au débat jusqu'ici en Amérique du Nord et qui doit être débattue: comment allons-nous, concrètement, alimenter ces voitures? Comment allons-nous les brancher? J'ai un vieux condo ici, à Ottawa, qui a été construit dans les années 1970. Il n'y a pas la capacité à l'heure actuelle dans ce condo pour recharger des véhicules électriques pendant la nuit.

Où est-ce que je dépense mon dollar?

**M. David Adams:** C'est une très bonne question. Je pense que si vous trouviez quelqu'un pour y répondre, vous seriez un homme riche.

Vraiment, je diviserais votre dollar en trois. Il en faut une partie pour les infrastructures, qui sont peut-être plus importantes que les incitatifs. Il en faut une partie pour les incitatifs et une autre enfin pour la sensibilisation du public.

Ce sont les trois éléments clés.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Adams.

Nous passons à M. Arya, pour cinq minutes.

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

Je suis heureux de voir les représentants de l'acier et de l'aluminium ici aujourd'hui. Nous avons les meilleures technologies de l'acier et de l'aluminium, mais il y a un gros « mais ». Les aciéries et les alumineries exportent uniquement vers les marchés nord-américains à partir du Canada. La raison est bien simple. Elles appartiennent toutes à des intérêts étrangers qui considèrent le Canada comme une simple succursale. Au cours des 15 ou 20 dernières années, il n'y a eu pratiquement aucune augmentation de la capacité installée de sidérurgie, et peut-être une légère augmentation de la capacité de fabrication d'aluminium.

Mais ce n'est pas le sujet de la discussion d'aujourd'hui. Nous pourrions y revenir plus tard.

Monsieur Zaghbi, je suis très heureux de vous rencontrer. J'ai vu vos antécédents.

J'ai demandé qu'on mette sur pied un groupe de travail pour élaborer et mettre en œuvre une stratégie globale concernant l'exploitation des mines, le traitement des minéraux, les technologies et la fabrication des batteries et l'emballage des piles. Évidemment, nous savons tous que la Chine a pris les devants et que certaines régions de l'Europe sont aussi bien en selle. Les États-Unis ne sont pas loin derrière et investissent massivement, quelque chose comme 8 à 10 milliards de dollars dans la fabrication de batteries. Au Canada, nous rattrapons notre retard.

Heureusement, nous avons un avantage considérable, celui des minéraux. Comme nous le savons, avec notre lithium-ion ou notre phosphate, nous possédons beaucoup de minéraux critiques. Nous avons une entente avec les États-Unis pour les exploiter chez nous. Dans le dernier budget, nous avons investi dans le centre d'excellence sur les minéraux de batterie. Nous possédons aussi du savoir. Comme vous le savez, les recherches à l'Université Dalhousie ont contribué au développement des batteries de Tesla et aux progrès de la technologie dans ce domaine.

Monsieur Zaghbi, nous parlons tous d'ouvrir des mines, de traiter des minéraux, de fabriquer des batteries, etc., mais selon vous, combien de temps faut-il pour ouvrir ces mines essentielles? Habituellement, au Canada, c'est un processus qui prend bien des années. Avez-vous constaté des changements au niveau provincial, que ce soit au Québec ou en Ontario, ou au niveau fédéral pour accélérer l'approbation de nouvelles mines de ces minéraux critiques?

• (1715)

**M. Karim Zaghbi:** Au Québec, par exemple, il y aurait un groupe de travail réunissant les ministres de l'Innovation, des Finances, de l'Environnement et de l'Énergie pour accélérer le processus, réduire les délais d'autorisation et ainsi de suite. Nous ne prenons pas 10 ou 20 ans pour ouvrir la mine. C'est maintenant.

Nous en avons vu récemment un excellent exemple avec Nemaska Lithium, à laquelle se sont joints Investissement Québec, Palminghurst, Livent et d'autres encore. Nemaska va mettre les bouchées doubles et produire du lithium d'ici deux ans. Nous avons besoin de ce genre de groupe de travail pour accélérer et faciliter l'obtention de licences environnementales, de permis de construction, de terrains et ainsi de suite. L'extraction est très importante.

Vous avez raison au sujet de la technologie du lithium-ion mise au point chez nous. Dans ce qu'on appelle l'économie circulaire — les mines, les matériaux actifs, les matériaux cathodiques, les piles et ainsi de suite —, nous devons avoir une stratégie d'emploi du temps et aussi...

**M. Chandra Arya:** Il n'y a toujours pas de stratégie globale, que le gouvernement fédéral discute avec le gouvernement provincial et les organismes industriels liés aux mines ou aux technologies avec les universités. Nous en sommes donc encore à devoir former un groupe de travail pour examiner la question et mettre en œuvre une stratégie.

**M. Karim Zaghīb:** Je crois que oui...

**La présidente:** Veuillez répondre brièvement, monsieur.

**M. Karim Zaghīb:** Au Québec, la stratégie est bien menée, mais je pense que le gouvernement fédéral et les provinces devraient travailler ensemble le plus tôt possible.

**M. Chandra Arya:** Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons à M. Savard-Tremblay, pour deux minutes et demie, s'il vous plaît.

[Français]

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

Ma question va s'adresser à M. Kennedy.

Vous avez appelé, à plusieurs reprises, à une plus grande fermeté envers les États-Unis. Vous disiez qu'il faudrait avoir une approche d'urgence, une approche de crise. Bref, vous avez dit qu'il faudrait faire de cette question une forme d'obsession quotidienne et aller même jusqu'à des menaces de représailles. Nous savons qu'il y a eu des menaces de représailles et qu'il devait y avoir, éventuellement, la publication d'une liste de produits, qu'il devait y avoir même une contestation sur certains points de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique.

Selon vous, est-ce que nous devrions nous attendre à plus de combativité?

[Traduction]

**M. Trevor Kennedy:** S'il s'agit de réagir au document qui a été publié à la fin de l'année dernière, je pense que dans certaines circonstances, le Canada doit adopter une position ferme, comme il l'a déjà fait pour d'autres industries qui sont représentées ici aujourd'hui. Dans le cas qui nous occupe, où le Canada peut se montrer proactif, nous pouvons miser davantage sur la collaboration. Il s'agit toujours de maintenir un équilibre entre différentes options et un engagement constant et de s'assurer d'être prêts à toute éventualité.

Il y a beaucoup de choses que l'administration Biden et des membres du Congrès ont proposées dont nous devrions nous préoccuper et auxquelles nous devrions nous préparer. Je pense que nous

avons tous des idées différentes en tête, mais il serait bon de nous préparer à cela et de réfléchir à la façon dont nous allons réagir si les choses ne se déroulent pas comme prévu.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Selon vous, quelles représailles devraient être sur la table? Quelle forme de riposte devrait être utilisée?

Y aurait-il des mesures précises que vous seriez prêt à prôner à cet égard?

[Traduction]

**M. Trevor Kennedy:** Comme je le disais, nous avons avec l'ACEUM un accord exécutoire, à l'avantage exclusif du Canada et aussi du Mexique, c'est-à-dire que bon nombre des grands partenaires commerciaux des États-Unis ne peuvent pas obtenir un règlement de leurs différends devant une instance dysfonctionnelle comme l'Organe d'appel de l'OMC. Nous avons la chance de pouvoir compter sur ce recours. Parfois, lorsqu'il y a préjudice pour l'économie canadienne, et surtout violation d'un accord commercial en vigueur, il est bon de rappeler qu'il peut y avoir des conséquences pour certains secteurs aux États-Unis et certains districts électoraux, par exemple.

Mais je ne pense pas que ce soit la meilleure façon d'entamer la conversation; c'est plutôt un dernier recours pour le moment.

• (1720)

**La présidente:** Merci, monsieur Kennedy.

Nous passons à M. Masse, pour deux minutes et demie, s'il vous plaît.

Est-ce que M. Masse est toujours avec nous? Je ne le vois pas, alors je donne la parole à M. Lewis, qui dispose de cinq minutes.

**La greffière du Comité (Mme Dancella Boyi):** Madame la présidente, je suis désolée de vous interrompre.

Il y a eu un léger changement dans l'ordre des interventions. M. Martel est le suivant.

**La présidente:** Monsieur Martel, on me dit que l'ordre de passage a été modifié.

Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

[Français]

**M. Richard Martel:** Je vais m'adresser, encore une fois, à M. Zaghīb.

C'est certain que j'aimerais que le Canada soit beaucoup plus indépendant dans différents secteurs. Selon vous, comment pourrions-nous développer l'indépendance du Canada dans l'approvisionnement des matériaux actifs pour les batteries et la fabrication locale des batteries et des véhicules électriques?

**M. Karim Zaghīb:** D'abord, nous devons connaître notre marché, c'est-à-dire le marché de toutes les provinces. Le Canada, comme la Chine, a un marché. Une fois que l'on connaît son marché, on se penche sur les gigawattheures.

Si notre marché est vraiment lent sur le plan de l'électrification des transports et du stockage d'énergie, on devrait mettre en œuvre une stratégie d'indépendance.

Selon moi, cela dit, nous devons réfléchir à une vision internationale. Il faut se pencher sur le marché interne du Canada et sur ceux des États-Unis et de l'Europe.

En effet, il ne faut pas oublier l'Europe. Le Canada possède plusieurs infrastructures, dont des ports en mer profonde et des trains. Grâce à la traçabilité de nos matériaux — on a parlé de l'aluminium un peu plus tôt — au moyen d'un tampon « vert », on pourra être indépendant. Nous serons rois chez nous. Le Canada pourrait faire ses exportations tout en respectant les droits de la personne et la planète. Cela est important. On pourrait le faire en ayant zéro émission de CO<sub>2</sub>.

C'est cela, la stratégie.

**M. Richard Martel:** Actuellement, les batteries lithium-ion sont majoritairement produites en Chine. Plusieurs pays d'Europe ont mis en place des infrastructures de production locale; l'Allemagne l'a fait pour Tesla, et la Suède l'a fait pour Volkswagen.

D'après vous, pourquoi le Canada n'est-il pas capable de suivre la cadence de pays dont les ressources sont moindres que les siennes?

**M. Karim Zaghib:** Personnellement, je sais très bien ce qui se passe.

En Europe, il y a des compagnies européennes locales: Mercedes Benz, Volkswagen, Renault, Peugeot, et j'en passe.

Il faudrait que le Canada impose à Ford, GM et Toyota, qui ne sont pas des compagnies canadiennes, un quota de production de voitures électriques chez lui.

Il faudrait aussi trouver des compagnies canadiennes. Je parle de Lion électrique et d'autres compagnies. C'est important. Les autres pays ont leur marché, des compagnies locales et de l'argent. Le Canada est en mesure d'investir, mais il faut accélérer le développement des jeunes entreprises et des nouvelles compagnies. Il faut les aider.

Il faut aussi imposer les compagnies qui sont chez nous. Les décisions sont prises aux États-Unis, au Japon ou en Corée, et non ici, au Canada.

**M. Richard Martel:** Merci beaucoup, monsieur Zaghib.

Je n'ai plus de question à poser, madame la présidente.

[Traduction]

**La présidente:** Nous passons à M. Sheehan, pour trois minutes.

• (1725)

**M. Terry Sheehan (Sault Ste. Marie, Lib.):** Merci beaucoup.

Je remercie tous nos témoins pour leurs exposés et les excellents renseignements qu'ils nous apportent.

J'aurais deux choses à demander à Mme Cobden, de l'Association canadienne des producteurs d'acier.

La première concerne ce dont nos témoins ont parlé, l'économie à faibles émissions de carbone vers laquelle le marché se dirige et ce que fait l'industrie sidérurgique, notamment à Sault Ste. Marie, pour se libérer du charbon. Combien d'aciéries aux États-Unis fonctionnent encore au charbon? Nous savons aussi que les Chinois produisent beaucoup de charbon. Auriez-vous des observations à nous faire à ce sujet?

La deuxième chose, juste pour revenir là-dessus... En 2019, lorsque des tarifs douaniers de 25 % ont été imposés sur l'acier ca-

nadien en vertu de l'article 232 du Trade Expansion Act, quel genre de plaidoyer, d'après vous, a vraiment bien fonctionné et y aurait-il lieu de continuer à l'envisager pour traiter d'autres irritants commerciaux?

**Mme Catherine Cobden:** Merci de ces deux questions.

L'industrie sidérurgique est engagée dans une voie très intéressante et très importante. J'ai déjà parlé aujourd'hui de notre rendement écologique actuel, mais nous aspirons à faire beaucoup plus. À terme, nous visons à amener nos émissions de CO<sub>2</sub> au seuil de la carboneutralité, rien de moins. Nous avons fait des progrès très intéressants dans cette voie.

En particulier, deux projets importants ont été annoncés en partenariat avec le gouvernement, bien sûr, mais aussi avec d'autres, pour éliminer six millions de tonnes de CO<sub>2</sub> de l'atmosphère. Il s'agit de se convertir aux fours à arc et d'exploiter d'autres possibilités à l'avenir, peut-être avec de nouvelles charges d'alimentation qui restent à définir et à mettre au point dans notre pays. Cela prendra certainement du temps, mais les choses vont déjà bon train et nous sommes très enthousiastes.

Vous avez posé une question au sujet des États-Unis. Je pense que c'est l'une des raisons pour lesquelles les États-Unis ont tellement partie liée avec le Canada en ce qui concerne le climat et l'acier. Ils ont procédé à quelques conversions aux fours à arc. Pour revenir à ce que je disais, je pense que nous avons actuellement une occasion en or de collaborer avec les États-Unis en matière de climat, surtout en ce qui concerne l'acier et l'aluminium, parce qu'ils ont une feuille de route de l'UE. Nous devons suivre cela et saisir l'occasion dès que possible.

Quant à la levée de l'article 232, on la doit aux efforts considérables de nombreux intervenants — l'industrie, bien sûr, mais aussi des pouvoirs publics, de nombreuses organisations horizontales, des provinces et le gouvernement fédéral. Nous avons adopté une approche concertée dont vous vous souvenez bien, dans laquelle nous avons serré les rangs pour mieux livrer nos combats. Le gouvernement était prêt à défendre... [Difficultés techniques].

Je vois les choses se dessiner beaucoup de la même manière cette fois-ci autour du crédit d'impôt pour les véhicules électriques. En même temps, je rappelle que nous ne nous contentons pas de livrer les combats, nous attaquons aussi les problèmes à la source lorsque nous travaillons ensemble. Pour revenir à la question du climat... [Difficultés techniques]... Nous faisons tout en notre pouvoir pour montrer au monde que nous sommes de très bons partenaires commerciaux. Nous voulons montrer aux États-Unis que nous sommes aussi stricts qu'eux à l'égard des pratiques commerciales déloyales et que nous pouvons essentiellement mener de concert avec eux les combats qui nous sont communs.

J'espère que cela répond un peu à vos questions, monsieur Sheehan.

**M. Terry Sheehan:** Merci beaucoup.

Madame la présidente, est-ce qu'il me reste du temps?

**La présidente:** Non, je suis désolée, monsieur Sheehan.

**M. Terry Sheehan:** C'est bien ce que je pensais.

**La présidente:** Très bien. J'en profite pour remercier tous les témoins de leur précieuse contribution.

Je remercie les députés présents. Tout le monde était à l'heure.

La séance est levée. Merci beaucoup, tout le monde.

---





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>