



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

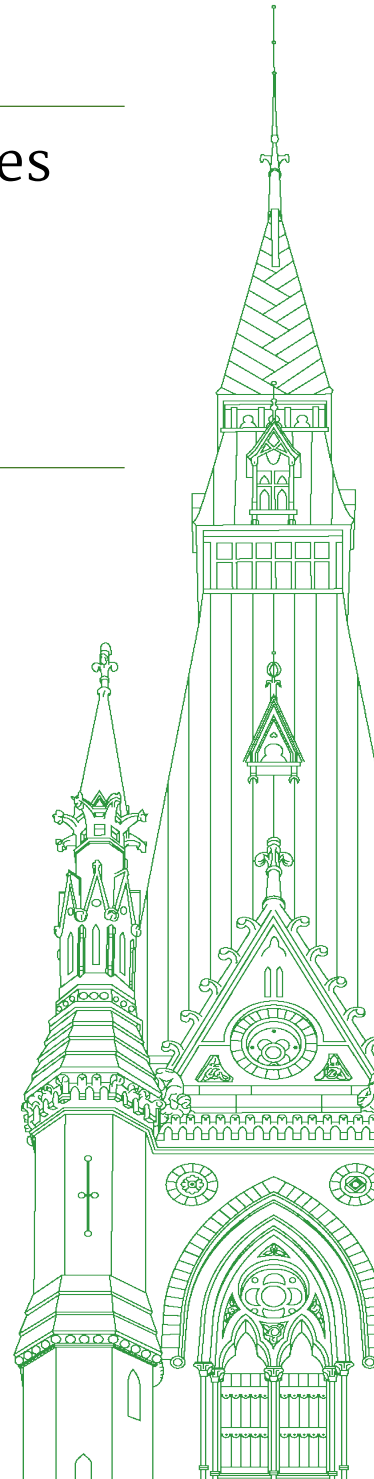
Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 034

Le mardi 27 avril 2021

Présidente : Mme Sherry Romanado



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

Le mardi 27 avril 2021

• (1120)

[Traduction]

La présidente (Mme Sherry Romanado (Longueuil—Charles-LeMoine, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la 34^e réunion du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui se déroule dans un format hybride, conformément à l'ordre adopté à la Chambre le 25 janvier. Les délibérations seront diffusées sur le site Web de la Chambre des communes. Pour votre information, la diffusion sur le Web montrera toujours la personne qui parle plutôt que l'ensemble du Comité.

Pour assurer le bon déroulement de la réunion, j'aimerais vous faire part de quelques règles à suivre. Les membres du Comité et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont offerts dans le cadre de la réunion. Vous avez le choix, au bas de votre écran, entre le son du parquet, l'anglais et le français. Veuillez choisir selon votre préférence maintenant. Je vous rappelle que tous les commentaires des membres et des témoins doivent être adressés à la présidence. Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Lorsque vous n'avez pas la parole, votre microphone devrait être désactivé.

Comme le veut la pratique, je montrerai un carton jaune lorsqu'il restera 30 secondes à votre intervention et un carton rouge lorsque votre temps sera écoulé. Veuillez toujours utiliser le mode galerie afin de me voir agiter les cartons. Comme nous avons un horaire serré aujourd'hui en raison des votes à la Chambre, je vous demanderais de respecter le temps qui vous est alloué.

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

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins. Nous accueillons Brian O'Callaghan, responsable du projet de relance économique, Smith School of Enterprise and the Environment, University of Oxford; Mme Christina Franc, directrice exécutive, Association canadienne des foires et des expositions; M. Dave Carey, vice-président, Relations avec le gouvernement et l'industrie, Canadian Canola Growers Association; M. Daniel Breton, président-directeur général, Mobilité électrique Canada; et Priyanka Lloyd, directrice exécutive, Green Economy Canada. Nous recevons, en outre, du Toronto Community Benefits Network, Mme Rosemarie Powell, directrice générale, et Kumsa Baker, directeur des campagnes.

Chaque témoin aura au plus cinq minutes pour prononcer des remarques liminaires. Nous passerons ensuite aux séries de questions.

Sur ce, nous allons commencer par M. O'Callaghan. La parole est à vous pour cinq minutes.

M. Brian O'Callaghan (responsable du projet de relance économique, Smith School of Enterprise and the Environment, University of Oxford, à titre personnel): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie le comité permanent de m'avoir fait l'honneur de m'inviter à témoigner.

Je m'exprime aujourd'hui en tant que responsable du projet de relance économique de l'Université d'Oxford, à la Smith School of Enterprise and the Environment, à Oxford.

En clair, les périodes de ralentissement économique comme celle que nous venons de vivre sont les occasions les plus marquantes de renaissance économique. C'est dans ces moments-là que les gouvernements ont le plus grand pouvoir, et même le plus grand devoir, d'intervenir dans leurs systèmes de marché. En ce moment même, nous avons l'occasion de remodeler l'avenir de nos pays pour qu'ils connaissent une croissance plus importante et qu'ils le fassent de manière équitable et durable.

La question est la suivante: lors de la reprise, allons-nous donner la priorité aux industries du passé, celles qui sont clairement sur le déclin et dans lesquelles nous perdons notre compétitivité, ou allons-nous privilégier les industries de l'avenir dans lesquelles nous pouvons construire un avantage concurrentiel à long terme et une prospérité durable?

Notre travail à Oxford a principalement porté sur les caractéristiques économiques des différentes options politiques offertes aux gouvernements en réponse à la pandémie de COVID-19. Sur cette base, nous conseillons les dirigeants des nations, des agences de développement et des entreprises du monde entier.

En clair, nous avons constaté que les politiques qui soutiennent la transition vers une société propre, plus équitable et souvent plus numérisée, peuvent également apporter des gains économiques plus élevés à court terme. En dépensant pour des initiatives vertes, nous pouvons créer plus d'emplois et provoquer une plus grande croissance économique à court terme tout en favorisant la prospérité à long terme.

En mai 2020, j'ai approfondi la question des investissements verts avec le professeur Cameron Hepburn d'Oxford, le professeur Joseph Stiglitz, lauréat du prix Nobel, le professeur Lord Nicholas Stern, éminent économiste, et Dimitri Zenghelis.

Dans notre étude, nous avons interrogé plus de 230 économistes de premier plan représentant des banques centrales, des ministères des Finances et le gratin du monde universitaire, afin de comprendre quels types de réponses fiscales à la pandémie étaient les plus susceptibles de stimuler l'économie. L'étude a révélé qu'il existe des industries qui ont à la fois des multiplicateurs de croissance économique élevés et des incidences positives importantes sur le climat. Parmi les principales options d'investissement figurent le soutien aux énergies propres, les améliorations de l'efficacité des bâtiments verts, le capital naturel, la recherche et le développement propres et, surtout, les initiatives de recyclage professionnel vertes, domaine au sujet duquel je vous encourage à poser des questions.

Par la suite, nous avons suivi la façon dont les gouvernements dépensent et s'engagent dans ce domaine, en essayant de comprendre les composantes sociales, économiques et environnementales de leurs dépenses. Nous travaillons en partenariat avec le FMI, le PNUD, le PNUE, le PAGE et l'Agence allemande pour la coopération internationale. Tous ces efforts sont regroupés sous le nom de « Global Recovery Observatory », que vous pouvez trouver facilement en ligne.

Dans le Global Recovery Observatory, vous verrez la comparaison entre le Canada et le reste du monde. Au total, nous comptabilisons environ 29 milliards de dollars de dépenses vertes liées à la COVID au Canada, chiffre encourageant qui témoigne d'une prévoyance louable de la part du gouvernement. Cependant, ce montant reste bien en deçà des engagements internationaux. Par exemple, rien qu'en 2020, la France a investi près de 60 milliards de dollars contre plus de 40 milliards de dollars au Royaume-Uni. Quant aux États-Unis, ils semblent accélérer le jeu de manière substantielle, passant à des centaines de milliards, voire à un billion de dollars, de dépenses vertes.

Le Canada a aussi malheureusement annoncé certaines des rares politiques sales du monde. Par « sales », j'entends négatives sur le plan climatique, ce qui constitue une mauvaise note pour le bilan du pays. Dans le contexte des avantages économiques des dépenses vertes que j'ai décrits, ils sont un peu difficiles à comprendre.

Aujourd'hui, en tant qu'ingénieur devenu économiste par intérim, j'ai formulé mes preuves sur des bases économiques, mais tout parlementaire responsable comprend également que la prospérité future va au-delà de l'économie. La prospérité future repose sur l'innovation, les bons emplois et la croissance, mais aussi sur une société cohésive avec un climat stable et des écosystèmes et paysages sains.

Dans ce domaine également, l'écrasante majorité des données universitaires est favorable aux investissements verts. En bref, une politique ciblée et bien conçue peut réduire les inégalités tout en freinant les changements climatiques.

Dans les 30 secondes qu'il me reste, j'ai un dernier appel. Le Canada doit à nouveau regarder au-delà de ses propres frontières et reprendre une position de chef de file pour soutenir les nations les plus vulnérables du monde. Le fossé entre les pays les plus développés comme le Canada et les pays les moins développés avec lesquels nous nous engageons était énorme avant la COVID-19 et ne fait que se creuser.

• (1125)

En réponse au virus, nous avons vu plus de 12 000 \$ dépensés par personne dans les pays développés. Dans les pays les moins dé-

veloppés, ce montant est de 10 \$ par personne. Il est possible d'associer les dépenses climatiques à l'aide au développement, et j'encourage le Canada à jouer un rôle de premier plan à cet égard.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous entendrons maintenant le témoignage de Mme Christina Franc.

La parole est à vous pour cinq minutes.

Mme Christina Franc (directrice exécutive, Association canadienne des foires et des expositions): Merci.

Merci beaucoup de me recevoir ici aujourd'hui. C'est formidable de voir des visages familiers.

Depuis près de 100 ans, l'Association canadienne des foires et des expositions s'efforce d'aider ses 743 organisations à atteindre leur plein potentiel. Nous le faisons principalement en organisant une gamme de possibilités de perfectionnement professionnel et en défendant les intérêts de notre secteur.

Nos organisations à but non lucratif offrent leurs sites comme abris en cas d'inondations, ou comme centres de vaccination ou de tests en ce moment. Nous travaillons avec des organisations communautaires comme le Club des Lions ou les services d'incendie pour organiser leurs collectes de fonds. Nous offrons toute une série d'autres programmes, comme des camps d'été, des activités sociales, des danses, des rodéos, des concerts, soit plus de 17 000 événements par an dans tout le Canada. Ces événements sont organisés par plus de 130 000 bénévoles qui accueillent 35 millions de visiteurs par an. Ces événements ont un impact annuel estimé à 2,9 milliards de dollars sur l'économie canadienne. Nous sommes plus qu'une simple foire. Nous représentons des événements communautaires et des centres culturels qui sont souvent plus anciens que le Canada lui-même.

Pour ce qui est de rendre nos infrastructures et nos programmes plus écologiques, je tiens à souligner que notre secteur possède son propre petit écosystème. Les organisations de foires sont soutenues par des milliers de petites entreprises, de concessionnaires, de camions alimentaires, d'artisans et bien d'autres encore. Lorsque nous nous penchons sur les pratiques durables, nous devons également prêter attention à tous ces actifs.

L'un des principaux défis à relever après la reprise sera la nécessité de rétablir la confiance des parties prenantes dans les rassemblements de masse, au moment opportun. Une façon d'y parvenir est d'intégrer des initiatives écologiques dans notre organisation. Cette mesure aura un effet domino, car elle soutiendra notre croissance en nous donnant une capacité accrue à offrir une programmation élargie et à attirer de nouveaux publics.

Notre première recommandation est d'offrir des subventions durables pour la modernisation et les immobilisations qui ciblent les infrastructures vieillissantes. Notre industrie compte près de 2 000 installations au Canada dont le remplacement coûterait environ 3,1 milliards de dollars, de sorte que la réparation et l'entretien sont essentiels. Toutefois, ces travaux présentent des défis uniques qui finissent par être plus coûteux. Lors de la planification d'une mise à niveau durable, nous constatons des coûts supplémentaires pour mettre les bâtiments en conformité avec le code, pour les rendre toutes saisons grâce à l'isolation et à d'autres mesures, et pour parfois démolir afin de reconstruire les éléments. Ainsi, pour que nous puissions en profiter, toute subvention de modernisation durable doit tenir compte de l'ensemble du processus. Sans lancer de campagne de collecte de fonds massive, le fonctionnement de ces organismes à but non lucratif ne génère pas d'excédents importants que nous pourrions consacrer à toute initiative majeure, y compris les projets d'immobilisations.

Notre deuxième recommandation est de soutenir les projets d'innovation verte lors d'événements, en particulier dans les zones rurales. Nous avons la possibilité de présenter de nouvelles technologies et pratiques durables, et de sensibiliser les Canadiens, comme nous le faisons fièrement avec l'agriculture.

Nous commençons déjà à montrer l'exemple en détournant les déchets lors des événements. À elle seule, l'Exposition nationale canadienne a détourné 86 % des déchets des sites d'enfouissement en 2019. L'Interior Provincial Exhibition and Stampede d'Armstrong a lancé une initiative de compostage pour son événement en 2015 et a connu une croissance exponentielle, passant de 1 250 livres détournées la première année à plus de 20 000 livres en 2019. Elle a également détourné 45 000 bouteilles en plastique en proposant des stations de recharge en eau lors de ses événements.

Ces programmes nécessitent une signalisation et des équipements spéciaux, des bénévoles et du personnel. Pour étendre ces projets et d'autres projets novateurs à tous nos événements au Canada, le soutien du gouvernement fédéral est essentiel. De plus, nous devons penser aux initiatives écologiques de nos fournisseurs de services. Qu'il s'agisse d'alimenter leurs équipements par des sources d'énergie de remplacement sur la route et lors de leurs événements ou de détourner leurs propres déchets, ils ont besoin d'un soutien égal.

Notre troisième recommandation est d'accorder des crédits d'impôt pour la mise en œuvre d'initiatives écologiques. Par exemple, une grande entreprise canadienne de divertissement s'est déjà engagée à utiliser au moins 50 % de matériaux recyclés pour tous ses biens en 2021 (garde-robe, accessoires, etc.), ainsi que 25 % de matériaux recyclés pour ses marchandises. Ce sont des changements progressifs que nos fournisseurs de services et notre industrie prennent ou peuvent prendre pour favoriser la durabilité, et ils pourraient être facilement récompensés par des crédits d'impôt.

Enfin, nous recommandons d'offrir une formation adaptée à l'industrie sur l'écologisation de votre entreprise ou organisation. Nos organisations sont à court de ressources. Nous avons des bénévoles dévoués qui ont bien réussi par le passé lorsqu'ils ont reçu une formation spécialisée, des outils et des modèles pour mener de nouvelles initiatives dans leur propre organisation. Par exemple, l'Association canadienne des foires et des expositions a offert à notre industrie une série de cours éducatifs sur les pratiques exemplaires pour atténuer la propagation des agents pathogènes entériques. De même, nous élaborons actuellement un programme visant à sensi-

liser notre communauté aux pratiques exemplaires en matière de soins aux animaux lors d'événements publics. Dans les deux cas, les participants repartent avec un cahier de travail et une base pour concevoir leurs propres plans et programmes en utilisant des mesures et des objectifs, et ils bénéficient du soutien de l'organe national et du gouvernement fédéral.

Le soutien fédéral à la formation et à l'éducation aidera nos organisations à comprendre l'importance de la durabilité, à stimuler l'innovation et à élaborer des pratiques exemplaires avec une feuille de route claire. En fin de compte, nous avons besoin de voir dans ces programmes proposés un langage qui soit inclusif pour nos organisations communautaires et leurs événements, notamment en ce qui concerne les foires agricoles, les expositions et les organisations d'événements.

Nous sommes ravis de voir que le comité permanent considère la reprise comme une occasion de construire un Canada meilleur. Nous nous réjouissons à la perspective de participer à ce processus.

Merci.

● (1130)

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Dave Carey.

La parole est à vous pour cinq minutes.

M. Dave Carey (vice-président, Relations avec le gouvernement et l'industrie, Canadian Canola Growers Association): Merci.

Je vous remercie de m'avoir invité à témoigner devant ce comité aujourd'hui dans le cadre de cette importante étude.

Mon organisation, la Canadian Canola Growers Association, représente 43 000 producteurs de canola de l'Ontario à la Colombie-Britannique sur des questions, des politiques et des programmes nationaux et internationaux qui ont une incidence sur le succès de leur exploitation. La CCGA est également le plus important administrateur du Programme de paiements anticipés du gouvernement fédéral, qui fournit des avances de fonds pour aider les agriculteurs à mieux commercialiser leurs cultures et à financer leurs activités.

Le canola est un produit de base de l'agriculture canadienne ainsi que de la science et de l'innovation au pays. Aujourd'hui, il s'agit de la culture la plus répandue au Canada et du plus rentable de tous les produits agricoles, qui a rapporté 10,2 milliards de dollars aux agriculteurs canadiens en 2020. Chaque année, notre secteur contribue à l'économie canadienne à hauteur de 29,9 milliards de dollars et génère 207 000 emplois.

Les exportations sont le moteur du succès du canola. Plus de 90 % du canola cultivé au Canada est exporté sous forme de graines, d'huile ou de tourteau. La COVID-19 a démontré que l'agriculture et l'agroalimentaire sont des industries essentielles. L'agriculture, et la production de canola en particulier, a contribué à stimuler notre économie pendant la récente pandémie et le ralentissement économique. Cependant, il y a des points à améliorer à l'échelle nationale et sur le plan de l'exportation pour aider à renforcer la capacité du canola à accroître durablement la prospérité du Canada.

Le premier domaine concerne la modernisation et l'innovation réglementaires et la Loi sur les grains du Canada. Le gouvernement doit mettre la dernière main à l'examen de la Commission canadienne des grains et moderniser la Loi sur les grains du Canada pour faire en sorte que le système national de qualité des grains s'aligne sur le contexte moderne du commerce des grains. Les mises à jour de la loi sont essentielles pour refléter les changements importants survenus dans l'agriculture et la commercialisation des grains au cours des 40 dernières années.

Le domaine suivant est la modification génétique. Santé Canada a récemment lancé des consultations sur de nouvelles orientations réglementaires concernant les innovations en matière de sélection végétale telles que la modification génétique. Il s'agit d'une étape positive pour les producteurs de canola. Notre pays est depuis longtemps un chef de file de l'innovation en matière de sélection végétale, mais la réglementation actuelle en la matière nous fait prendre du retard sur des pays comme le Japon, l'Australie, les États-Unis et ceux de l'Amérique latine. La compétitivité et la durabilité futures des exploitations agricoles canadiennes dépendent d'un système réglementaire qui soutient les nouvelles techniques de sélection végétale telles que la modification génétique.

L'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, l'ARLA, a besoin de données cohérentes, fiables, solides et impartiales pour remplir son mandat d'organisme de réglementation scientifique. Nous appuyons fortement la création d'un programme pancanadien de surveillance de l'eau au sein de l'ARLA. Sans données exactes pour prendre des décisions fondées sur la science, le Canada pourrait être perçu comme un pays où l'incertitude réglementaire est de plus en plus grande, ce qui dissuaderait les titulaires d'homologation de commercialiser au Canada des procédés chimiques qui, en fin de compte, contribuent à nos efforts de durabilité.

Au chapitre de la diversification nationale et des biocarburants, l'augmentation de la quantité de canola utilisée dans les biocarburants contribuera à créer un marché intérieur stable pour le canola et à nous protéger contre la volatilité des marchés internationaux. L'utilisation de biocarburants à base de canola par le truchement du règlement sur les carburants propres pourrait créer un nouveau marché intérieur d'une taille égale ou supérieure à celle de notre marché d'exportation japonais, soit environ 1,3 million de tonnes de canola. Elle pourrait également aider le Canada à réduire considérablement ses émissions de gaz à effet de serre, soit d'environ 3,5 millions de tonnes d'équivalent CO₂ par an, ce qui équivaut approximativement à un million de véhicules.

Pour concrétiser les avantages économiques et environnementaux potentiels des biocarburants à base de canola, nous devons nous assurer que la version finale du règlement sur les carburants propres, qui sera publiée dans la partie II de la *Gazette du Canada* cet automne, accorde la pleine conformité globale aux agriculteurs canadiens et américains et que l'avantage du canola en matière de faibles émissions de carbone se reflète dans le modèle d'analyse du cycle de vie.

Enfin, en ce qui concerne le commerce international, les agriculteurs sont bien placés pour assurer un approvisionnement sûr et fiable en canola, tant au niveau national que mondial, mais il nous faut un cadre prévisible et fondé sur des règles pour accroître nos exportations. La promotion de ce cadre sera encore plus importante pour contrer les politiques protectionnistes après la COVID-19, alors que les pays se replient sur eux-mêmes. Le commerce est la clé de la reprise économique mondiale, et la modernisation de l'Or-

ganisation mondiale du commerce est essentielle pour faire en sorte que les frontières et les chaînes d'approvisionnement restent ouvertes.

La GCAC et l'Alliance canadienne du commerce agroalimentaire préconisent la création d'un poste de chef de la mise en œuvre du commerce au sein d'Affaires mondiales Canada afin de renforcer la capacité du Canada à surveiller et à mobiliser des ressources pour mettre pleinement en œuvre les accords de libre-échange existants et en tirer parti. Nous demandons également la création d'un bureau de diversification asiatique qui aurait la capacité et le mandat de prévenir et de résoudre de manière proactive les problèmes d'accès aux marchés en Asie, puisque 60 % de la population mondiale réside dans cette région. L'augmentation du revenu disponible et l'évolution des besoins alimentaires font du canola une option intéressante pour les graines, l'huile et le tourteau. De plus, pour que le secteur du canola atteigne son plein potentiel, la réouverture du marché chinois doit rester une priorité.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de nous adresser à ce comité aujourd'hui. Nous nous réjouissons à la perspective de répondre aux questions sur les objectifs de durabilité du canola.

• (1135)

La présidente: Je vous remercie beaucoup, monsieur Carey.

Nous passons maintenant à Daniel Breton.

[Français]

Monsieur Breton, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Bonjour. Nous tenons à remercier les membres du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de son étude sur la reprise économique verte après la COVID-19.

Je m'appelle Daniel Breton et je suis le président-directeur général de Mobilité électrique Canada, ou MEC.

Fondée en 2006, Mobilité électrique Canada est l'une des toutes premières organisations au monde à se consacrer à la mobilité électrique. Notre association compte parmi ses membres des fournisseurs d'électricité, des compagnies minières, des fabricants de véhicules, des fournisseurs d'infrastructures de recharge, des entreprises technologiques, des centres de recherche, des Villes, des universités, des gestionnaires de flottes, des syndicats, des organisations non gouvernementales, ou ONG, et j'en passe.

Mobilité électrique Canada est l'organisation nationale qui possède le plus d'expérience et d'expertise pour aider à faire avancer la réflexion, la réglementation et les projets en électrification des transports au Canada.

[Traduction]

Selon le rapport d'Environnement et Changement climatique Canada, ou ECCC, de 2021, les émissions de gaz à effet de serre, ou GES, du Canada n'ont diminué que de 1 % au cours des 14 années entre 2005 et 2019. Le nouvel objectif du Canada étant maintenant de réduire ces émissions de 40 % à 45 % d'ici 2030 par rapport à nos émissions de 2005, cela signifie que nous devons les réduire d'au moins 39 % en neuf ans, ce qui est à la fois ambitieux et réalisable.

Selon un rapport publié récemment par Santé Canada, le coût économique total de toutes les répercussions de la pollution atmosphérique sur la santé s'élève à 120 milliards de dollars pour l'année. C'est l'équivalent d'environ 6 % du produit intérieur brut réel du Canada en 2016. Cela représente 15 300 décès prématurés, soit huit fois le nombre de décès liés aux accidents de voiture au Canada. En plus d'être un émetteur majeur de GES, le transport est également une source importante de pollution atmosphérique au Canada, où il représente 31 % des émissions de carbone noir, 33 % des émissions de monoxyde de carbone et 41 % des émissions d'oxyde d'azote.

Selon l'Electric Vehicle Outlook 2020 de Bloomberg New Energy Finance, la croissance des véhicules électriques — des voitures particulières aux camions lourds en passant par les camions légers — sera exponentielle dans les années à venir. Les ventes de véhicules électriques pour passagers ont bondi de 450 000 en 2015 à 2,1 millions en 2019. Elles devraient atteindre 8,5 millions en 2025 et 26 millions en 2030. Les ventes mondiales de véhicules électriques devraient passer de 2,7 % en 2020 à 10 % en 2025, 28 % en 2030 et 58 % ou plus en 2040.

Selon un rapport qui vient d'être publié par Services économiques TD, on estime que d'ici 2050, entre 312 000 et 450 000 des 600 000 emplois directs et indirects actuels dans le secteur du pétrole et du gaz au Canada pourraient disparaître en raison de la baisse de la demande de combustibles fossiles, à mesure que davantage de pays et d'entreprises s'engagent à atteindre zéro émission nette de gaz à effet de serre.

Selon un autre rapport de Clean Energy Canada, il y aura environ 560 000 emplois verts d'ici 2030. Près de 50 % de ces emplois seront dans le secteur des transports propres.

Selon une analyse réalisée en 2020 par Mobilité électrique Canada, une stratégie canadienne de mobilité électrique inspirée de celles de la Colombie-Britannique, du Québec ou de la Californie pourrait générer jusqu'à 200 milliards de dollars de revenus entre 2021 et 2030.

Par conséquent, l'accélération de la transition vers des véhicules à émissions nulles — des véhicules légers aux véhicules lourds —, contribuera à sauver des milliers de vies et des milliards de dollars pour les contribuables canadiens chaque année, tout en créant des emplois de qualité au Canada, de la Colombie-Britannique aux provinces de l'Atlantique.

Au sortir de la crise de la COVID-19, le Canada profitera-t-il de la lutte contre les changements climatiques et la pollution atmosphérique pour créer des emplois grâce à un plan de relance dans un secteur de haute technologie tel que la mobilité électrique, ou les Canadiens devront-ils importer tous leurs véhicules électriques, leurs batteries et leurs technologies d'ailleurs et donc manquer le bateau en matière d'emplois de qualité, bien rémunérés et à long terme?

À Mobilité électrique Canada, nous sommes convaincus qu'avec toute son expertise et ses ressources naturelles et humaines, le Canada est en parfaite position pour devenir un leader mondial de la mobilité électrique en partenariat avec notre allié américain, mais il n'y a pas de temps à perdre puisque d'autres régions comme l'Europe et l'Asie accélèrent vraiment leur soutien à la révolution industrielle des véhicules électriques.

• (1140)

[Français]

En terminant, Mobilité électrique Canada, en collaboration avec d'autres intervenants de l'industrie canadienne, annoncera d'ici le mois de juin le lancement d'une alliance canadienne sur la chaîne d'approvisionnement de véhicules électriques, afin de contribuer à la transition industrielle du Canada. De plus, nous rendrons bientôt public un rapport sur l'état des lieux en électrification des transports au Canada.

Au cours des deux prochaines heures, si vous le permettez, Mobilité électrique Canada pourra formuler sept recommandations pour accélérer la reprise économique grâce à la mobilité électrique.

Je vous remercie.

[Traduction]

Je vous remercie.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

Nous passons maintenant à Mme Lloyd.

Vous avez la parole pendant cinq minutes.

Mme Priyanka Lloyd (directrice exécutive, Green Economy Canada): Je vous remercie, madame la présidente, et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je suis heureuse de prendre la parole devant vous aujourd'hui.

Je m'appelle Priyanka Lloyd et je suis la directrice exécutive de Green Economy Canada. Je suis heureuse de me joindre à vous depuis Waterloo, en Ontario, qui est le territoire traditionnel des Anishinabes, des Haudenosaunee et des Neutres.

Je suis ici pour vous faire part de mon point de vue sur la façon dont le gouvernement du Canada peut aider les entreprises de tout le pays à se rétablir pour être plus fortes et plus résilientes après la pandémie. Mes remarques porteront, en particulier, sur l'importance des investissements pour aider les petites entreprises à prospérer et à devenir plus concurrentielles dans un contexte de transition mondiale vers un avenir à faible émission de carbone.

Green Economy Canada est un organisme national sans but lucratif qui soutient un réseau de pôles économiques verts et communautaires dans l'ensemble du pays. Ces pôles travaillent avec 300 entreprises de tous les secteurs et de toutes les tailles pour prendre volontairement des mesures contre les changements climatiques et intégrer la durabilité dans leurs activités. Notre réseau possédant 10 ans d'expérience, nous avons pu constater concrètement comment les entreprises peuvent réduire leurs impacts environnementaux tout en augmentant leur rentabilité.

Les petites et moyennes entreprises, ou PME, représentent plus de 99 % des entreprises au Canada. Elles emploient neuf travailleurs du secteur privé sur dix et génèrent plus de la moitié de notre PIB. Ce sont les entreprises de vos communautés: les cafés, les restaurants, les magasins de détail et d'innombrables autres entreprises visibles et invisibles qui forment l'épine dorsale de notre économie. Cependant, malgré le rôle vital que jouent les petites entreprises dans la création d'emplois et l'innovation, on a toujours négligé de prendre en compte la façon dont elles peuvent aider le Canada à atteindre ses objectifs de lutte contre les changements climatiques et à récolter les fruits d'une économie plus verte.

Au moment où nous cherchons des moyens de nous remettre des répercussions de la COVID-19, les petites entreprises ont besoin plus que jamais de profiter de tous les avantages possibles pour repartir sur des bases solides. Cela inclut les avantages substantiels qu'elles peuvent tirer de l'écologisation de leurs activités. Prenons les exemples suivants:

Une petite coopérative de services financiers à Ottawa a pu, en installant un système de contrôle automatique du bâtiment, réduire de 30 % sa facture annuelle d'électricité.

Walker Emulsions est une entreprise de fabrication d'émulsions de cire et de bitume située à Burlington. Elle a pu économiser 43 000 \$ par an en installant un adoucisseur d'eau pour réduire l'accumulation dans ses échangeurs de chaleur.

VeriForm est un petit fabricant d'acier et de métal situé à Cambridge, en Ontario. L'entreprise investit dans l'amélioration de l'efficacité énergétique depuis plus de 10 ans et a économisé plus de deux millions de dollars tout en doublant la taille de ses installations et en augmentant sa main-d'œuvre de 30 %. Ces investissements ont également permis à VeriForm de résister à des chocs comme les tarifs douaniers américains sur l'acier et l'aluminium.

La réduction permanente des coûts d'exploitation aide les entreprises à résister aux ralentissements économiques et leur laisse une marge de manœuvre pour réinvestir dans l'emploi et la croissance, ce qui fait circuler plus d'argent dans les communautés locales. Multipliez cet effet par les centaines de milliers de petites entreprises et de communautés au Canada, et le résultat n'est pas seulement une reprise, mais une croissance, une croissance verte et propre.

De plus, au moment où les pays du monde entier prennent des engagements audacieux pour se diriger vers un avenir carboneutre, il est essentiel pour les entreprises canadiennes de pouvoir produire et exporter leurs produits et services en réduisant leurs émissions de carbone pour demeurer concurrentielles sur la scène mondiale.

Les discussions actuelles sur le récent budget fédéral ont porté sur les prêts, les subventions et les aides à la numérisation pour aider les PME à se remettre de la pandémie, mais la nouvelle normalité exige que les entreprises réduisent également leurs émissions de carbone pour rester concurrentielles et résilientes.

Dans le budget fédéral, les investissements en faveur de la relance verte pour les entreprises étaient destinés à l'industrie lourde et à la fabrication de technologies propres. Bien que ces investissements soient importants et nécessaires, ils ne font pas grand-chose pour la grande majorité des entreprises au Canada. Sans investissements significatifs pour aider les PME à saisir l'occasion de réduire leurs émissions de carbone, ce segment essentiel de notre économie risque d'être laissé pour compte et aura du mal à s'adapter à des règlements clés comme un prix du carbone de 170 \$ la tonne d'ici 2030.

En outre, les petites entreprises subiront une pression croissante de la part des grandes entreprises qui s'alignent maintenant sur les objectifs de carboneutralité pour démontrer comment elles réduisent leurs émissions, dans un contexte où on s'efforce de plus en plus de verdir la chaîne d'approvisionnement.

Sur la base des commentaires de notre réseau et de notre expérience des programmes d'action climatique précédents, nous exhortons le gouvernement du Canada à investir sérieusement pour aider les petites entreprises à réduire leurs émissions.

Nous entendons souvent de nombreuses petites entreprises dire qu'elles sont préoccupées par les changements climatiques et qu'elles veulent faire leur juste part, mais elles ont besoin d'un soutien plus direct afin de surmonter les obstacles qu'elles rencontrent pour y parvenir.

Les petites entreprises ont besoin d'un soutien financier ciblé [*Difficultés techniques*] et d'un soutien direct et plus solide pour les aider à apporter à leurs activités des changements durables qui sont bons pour la planète et bons pour leur rentabilité. Il s'agit notamment de les aider à se fixer des objectifs et à élaborer des plans concrets en vue d'atteindre les cibles climatiques du Canada pour 2030 et 2050, comme le font les grandes organisations.

En conclusion, nous félicitons le gouvernement fédéral de son engagement à l'égard de l'action climatique et de ses investissements importants qui peuvent être le moteur d'une relance verte. Toutefois, pour assurer la prospérité de notre économie dans la transition vers un avenir carboneutre, nous ne pouvons pas oublier d'investir dans les petites entreprises pour qu'elles apportent leur contribution.

● (1145)

Le soutien que nous apportons aux petites entreprises déterminera non seulement la capacité du Canada à respecter son engagement international, mais aussi notre succès à mettre les entreprises sur la voie d'un avenir plus solide et plus résilient.

Je vous remercie.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

Nous passons maintenant au Toronto Community Benefits Network.

Madame Powell, vous avez la parole pendant cinq minutes.

Mme Rosemarie Powell (directrice générale, Toronto Community Benefits Network): Je vous remercie, madame la présidente.

Bonjour, mesdames et messieurs les députés et membres du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie.

Je m'appelle Rosemarie Powell et je suis accompagnée de ma collègue Kumsa Baker, qui représente le Toronto Community Benefits Network, ou TCBN.

Le TCBN est une coalition de 120 membres, en pleine expansion, qui regroupe des organismes communautaires, des groupes locaux, des entreprises sociales, des syndicats, des centres de formation aux métiers de la construction et des agences de développement de la main-d'œuvre. Notre mandat, en tant qu'organisme à but non lucratif, est d'établir un partenariat avec le gouvernement et l'industrie de la construction afin d'accroître la diversité, l'équité et l'inclusion dans l'économie et la main-d'œuvre de cette industrie qui a historiquement exclu les Canadiens noirs, autochtones et racialisés.

Nous proposons des ententes sur les retombées locales comme moyen éprouvé et efficace de s'attaquer à ce problème historique et systémique d'équité économique et d'emploi, un problème qui ne fera que s'aggraver dans le cadre de la relance verte s'il n'est pas abordé délibérément. En procédant de la bonne façon, on crée une solution gagnante pour tous, y compris pour l'industrie qui s'efforce de trouver des travailleurs qualifiés pour répondre à la demande croissante et faire face au grand nombre de départs à la retraite imminents.

ContruForce Canada prévoit que les demandes de l'industrie canadienne de la construction s'intensifieront à long terme, nécessitant plus de 300 000 travailleurs en une décennie. En plein milieu d'une pandémie, le meilleur endroit pour trouver des travailleurs qualifiés est dans nos collectivités locales, auprès des groupes démographiques qui ont un faible taux de participation dans l'industrie.

Le gouvernement affectera, au cours de la prochaine décennie, des centaines de milliards de dollars à l'infrastructure publique afin de construire — et de les entretenir — des logements, des routes, des réseaux de transport en commun, des systèmes d'aqueduc et des réseaux d'électricité et de télécommunications dans les communautés urbaines et rurales. Il est impératif que les dirigeants gouvernementaux veillent à ce que ces grands projets d'infrastructure publique incluent des ententes sur les retombées locales qui peuvent garantir des emplois et des possibilités d'affaires équitables pour les Noirs, les Autochtones et les personnes racialisées, y compris les femmes, les personnes handicapées, les anciens combattants, les jeunes vulnérables et les nouveaux arrivants. Ces approches en matière d'investissements dans l'infrastructure contribuent aux objectifs de la politique environnementale, économique et sociale du gouvernement fédéral tout en permettant la réalisation de projets d'infrastructure de classe mondiale.

Les ententes sur les retombées locales dans le cadre de projets d'infrastructure publique à grande échelle ne sont pas nouvelles. Ici, à Toronto, le TCBN met actuellement en œuvre de telles ententes dans le cadre de cinq grands projets d'infrastructure, notamment les projets d'expansion du train léger sur rail Eglinton Crosstown, du train léger sur Finch Ouest, du centre de santé West Park et du Casino Woodbine.

Au niveau fédéral, des ententes sur les retombées locales ont été incluses dans des projets tels que le pont Gordie-Howe à Windsor, ce qui garantit des avantages économiques, sociaux et environnementaux pour soutenir et renforcer l'économie locale.

Grâce aux divers programmes et projets de retombées locales à Toronto, le TCBN a travaillé avec ses partenaires du réseau pour aider des centaines de personnes issues de groupes sous-représentés à accéder à des carrières bien rémunérées dans l'industrie de la construction et ces projets, qui comprennent à la fois des métiers spécialisés et des postes professionnels administratifs et techniques. Bien qu'il ait été prouvé que les ententes sur les retombées locales contribuent à renforcer la diversité dans l'industrie, nous vous rappelons que l'été dernier, à Toronto, des nœuds coulants ont été découverts sur cinq chantiers de construction distincts où travaillaient des Noirs.

Nous soutenons des politiques comme le programme fédéral d'avantages communautaires en matière d'emploi, qui peut être un outil précieux pour créer des emplois locaux et des possibilités d'affaires pour les groupes sous-représentés, mais nous avons besoin que le gouvernement veille à ce que ces politiques soient adoptées,

prises en œuvre, suivies, contrôlées et rendues publiques. Il faut aussi veiller à ce que tous les entrepreneurs aient des politiques pour assurer l'équité en matière d'emploi et s'assurer que leur main-d'œuvre est à l'abri du racisme, de la discrimination, du harcèlement et de la haine.

Au printemps dernier, au plus fort de la pandémie, nous avons été extrêmement déçus de voir certaines entreprises de construction et d'ingénierie, comme l'Association canadienne de la construction et la Progressive Contractors Association, rejeter les ententes sur les retombées locales et les moyens de subsistance qu'elles procurent. Cela s'est produit à un moment où les participants à notre programme de formation de préapprentissage Quick Start in Construction obtenaient leur diplôme et cherchaient à entrer dans des carrières bien rémunérées dans l'industrie de la construction syndiquée.

• (1150)

En réponse, le TCBN a invité des alliés au sein de nos partenaires communautaires, syndicaux et d'affaires à appuyer une lettre commune adressée au gouvernement fédéral, et cela a eu beaucoup de résonance. Nous avons reçu énormément de soutien en provenance de partout au Canada. C'est quelque chose que nos communautés veulent voir, et nous implorons le gouvernement de faire preuve de leadership sur cette question très importante.

Je vous remercie beaucoup.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

Sur ce, nous allons commencer nos séries de questions.

La première sera d'une durée de six minutes, et notre premier intervenant est M. Généreux.

[Français]

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

Je remercie l'ensemble des témoins qui sont présents aujourd'hui.

Ce que vous avez dit est très intéressant.

J'aimerais simplement faire une petite récapitulation sur mon cas personnel. J'ai déjà été maire d'une ville de 5000 habitants, La Pocatière, dans le Bas-Saint-Laurent, au Québec. Quand j'ai été élu maire, en 2005, il y a donc 16 ans maintenant, la province de Québec avait un objectif de réduction des matières putrescibles visant à ce qu'en 2020, donc 15 ans plus tard, l'ensemble de la province ait mis en place un programme de bacs bruns pour assurer la récupération de ces matières putrescibles. Le but était d'améliorer notre environnement, étant donné que le sac poubelle des Québécois est le plus lourd en Amérique du Nord, sinon au monde. Nous pouvons bien nous dire environnementalistes, mais il n'en demeure pas moins que cette politique n'a toujours pas été mise en place complètement. D'ailleurs, des reports d'application ont été ajoutés et continuent d'être ajoutés au moment où nous nous parlons. C'est donc un exemple de politique qui était très avant-gardiste à l'époque, mais qui n'a malheureusement pas été implantée.

Je vais m'adresser à M. Breton.

Monsieur Breton, vous avez déjà travaillé au gouvernement du Québec...

La présidente: Je m'excuse de vous arrêter, monsieur Généreux.

Les clochet sonnent à la Chambre.

• (1155)

[Traduction]

J'ai arrêté le chronomètre. J'ai besoin du consentement unanime pour continuer. Nous pourrions tenter d'entamer la première série avant de suspendre la séance pour voter.

Ai-je le consentement unanime des membres pour poursuivre?

Des députés: D'accord.

[Français]

C'est parfait. Merci beaucoup.

Vous avez la parole, monsieur Généreux.

M. Bernard Généreux: Je continue.

Ces politiques n'ont malheureusement pas pu être implantées de la façon prévue au départ. Nous avons beau mettre en place différentes politiques pour améliorer notre environnement et sauver la planète, mais il y a problème, au Québec, du moins. Ces politiques n'ont malheureusement pas été implantées, en raison de leur coût. Les municipalités hésitaient à les implanter, parce qu'elles avaient un coût. À La Pocatière, nous l'avons fait. Sous ma gouverne, nous avons été la première municipalité à le faire dans le Bas-Saint-Laurent.

Monsieur Breton, je m'adresse à vous particulièrement. L'exemple que j'ai donné n'est pas relié à l'électrification des transports, mais il n'en demeure pas moins que c'est une politique québécoise qui n'a pas été complètement mise en application.

Si je me fie aux chiffres que vous nous avez donnés, de 2005 à 2020, si j'ai bien compris, nous avons diminué de seulement 1 % nos émissions de gaz à effet de serre, ou GES. Notre objectif était une réduction de 30 % d'ici 2030, si je ne m'abuse. Les gaz émanant des déchets sont également une source importante de pollution, tout comme les transports. Que pensez-vous du fait que nous sommes incapables de mettre des politiques en application à cause du coût qui leur est associé?

M. Daniel Breton: C'est une excellente question. En réalité, il faut voir les coûts à court terme et la façon dont ils se répartissent dans le temps. Je vais vous donner un parfait exemple.

Parfois, des municipalités n'ont pas les moyens de suivre les politiques gouvernementales d'une province ou du gouvernement fédéral. Dans le cas de l'électrification des transports, plus précisément, tout le monde y gagne. Autrement dit, plus les véhicules électriques arrivent sur le marché, plus ils sont concurrentiels. Ce qu'on appelle le coût total de propriété des véhicules électriques fait en sorte qu'ils deviennent concurrentiels, c'est-à-dire qu'ils deviennent un investissement.

D'ailleurs, j'ai écrit un livre là-dessus, qui a été publié la semaine dernière et dans lequel je souligne l'investissement que cela représente aussi bien pour un citoyen, pour une municipalité, que pour un gouvernement.

Je me suis entretenu avec des responsables de plusieurs municipalités, autant les petites que les grandes. Ils se rendent compte que le coût total de propriété est intéressant parce qu'ils abaissent leurs coûts d'énergie, de soins de santé et d'entretien. L'investissement initial peut donc être plus élevé, mais, au fur et à mesure que les véhicules électriques roulent, ils deviennent de moins en moins

chers, et c'est là que cela devient intéressant, que ce soit pour les véhicules légers, les autobus ou les véhicules lourds. Il faut donc considérer cela dans une optique de coût total de propriété.

M. Bernard Généreux: Nous déposerons un rapport portant sur la relance économique verte, dont l'électrification des transports est une composante. Imaginons que le parc automobile du Canada était entièrement électrifié demain matin. Ma mère me disait toujours que rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme. C'est une devise que je n'ai jamais oubliée. Nous vivons tous sur une seule et même planète.

Les députés du Bloc québécois nous disent souvent qu'ils ne veulent pas utiliser le pétrole de l'Ouest pour une raison ou une autre. Or nous aurons encore besoin de pétrole pendant de nombreuses années, et ce, même si notre consommation de pétrole diminue, ce qui pourrait être une bonne chose.

Par contre, la fabrication des véhicules électriques a un coût environnemental. Je pense notamment aux terres rares que nécessitent la production et le recyclage des batteries. Ces coûts sont-ils évalués?

Bien entendu, on veut créer des emplois au Canada. Si on veut créer ces produits au Canada, comme le fait Lion Électrique avec les autobus et les camions, il faudra implanter une usine de batteries. La production des batteries nécessite l'utilisation de matières premières, et cela a un coût environnemental. Si, demain matin, tout le parc automobile du Canada était électrifié, cela aurait un coût environnemental. A-t-on déjà évalué ce coût?

M. Daniel Breton: Oui. On l'a souvent fait et on le fait de plus en plus souvent. Mobilité électrique Canada fait partie de ceux qui travaillent sur cette question.

Vous avez tout à fait raison; une voiture électrique a un coût environnemental. Cela dit, le coût environnemental total d'une voiture électrique est bien moindre que celui d'une voiture à essence. Dans les pires cas, il y a un gain de 20 % pour ce qui est des gaz à effet de serre. C'est notamment le cas pour un véhicule électrique en Alberta qui est alimenté à 92 % par de l'électricité qui provient du charbon et du gaz naturel. Or la situation va s'améliorer, car, d'ici 2023, les centrales au charbon fermeront leurs portes en Alberta et on remplacera le charbon par une énergie renouvelable, le gaz naturel. Dans le meilleur des cas, le gain environnemental est de 60, 70 ou 80 %.

Vous avez parlé des terres rares qui sont utilisées dans la fabrication des batteries des voitures électriques. Il s'agit d'un mythe qui circule beaucoup dans les médias sociaux. Il n'y a pas de terres rares dans les batteries des véhicules électriques, mais il y en a dans tous les systèmes antipollution des voitures à essence. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il y a une épidémie de vol de catalyseurs, au Québec entre autres, ces temps-ci.

Les voitures électriques ont effectivement un coût environnemental, mais il est moindre que celui des voitures à essence. Toutefois, la voiture électrique n'est pas la seule solution. Il s'agit de l'une des solutions que nous pouvons mettre en œuvre afin de diminuer notre empreinte écologique.

• (1200)

M. Bernard Généreux: Je vous remercie.

La présidente: Merci beaucoup.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Erskine-Smith.

Vous avez six minutes.

M. Nathaniel Erskine-Smith (Beaches—East York, Lib.): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais commencer par M. O'Callaghan.

Au sujet du débat que nous avons au Canada sur les changements climatiques, on entend souvent l'opposition dire que l'action climatique est synonyme de pertes d'emploi. Il y a cette idée qu'il faut choisir entre économie et environnement. Certains peuvent comprendre et reconnaître que les dépenses ciblées pour lutter contre les changements climatiques peuvent donner lieu à des gains économiques à long terme, mais vous venez de nous dire qu'il y aura non seulement des effets multiplicateurs à long terme solides, mais aussi des effets multiplicateurs solides à court terme dans l'économie.

Pourriez-vous m'expliquer le tout plus en détail?

M. Brian O'Callaghan: Bien sûr. Je vous remercie de poser cette excellente question.

Je pense que l'idée voulant que de lourds investissements dans l'environnement nuisent à l'économie est, honnêtement, trompeuse à l'heure actuelle. C'était vrai il y a 20 ans quand le coût de bon nombre des interventions était prohibitif. Toutefois, comme les technologies coûtent aujourd'hui beaucoup moins cher, ces investissements sont d'autant plus logiques.

Je trouve intéressant que vous souleviez ici la question du court terme par opposition au long terme. Notre modélisation indique que les répercussions sur l'emploi de ces investissements verts visent souvent le court terme. Lorsqu'on pense à construire une usine d'énergie renouvelable, l'idée n'est pas d'avoir un nombre important d'employés à long terme, parce que ces usines fonctionnent toutes seules. Toutefois, cela créera beaucoup d'emplois à court terme. Suivant les modèles que nous avons effectués avec Vivid Economics, une firme de consultants basée à Londres, les perspectives de création d'emplois des investissements verts sont presque toujours plus élevées que leurs solutions de rechange polluantes. C'est la réponse concernant l'emploi.

Vous avez aussi parlé des effets économiques multiplicateurs. Nous avons effectué des projections sur la valeur ajoutée brute, ou VAB. Encore une fois, la valeur ajoutée brute à court terme d'un investissement particulier est équivalente, et souvent plus importante, que dans les solutions de rechange polluantes. Les solutions de rechange polluantes à l'énergie verte sont le charbon ou le gaz; dans le transport durable, il s'agit seulement d'une nouvelle route, par exemple.

Ce sont les investissements à court terme qui génèrent la croissance à long terme dont nous parlons. Prenons l'énergie verte, par exemple. La croissance à long terme est le fruit d'un accès à long terme à l'électricité à moindre coût qui vous permet d'utiliser des véhicules électriques et de faire la transition vers une agriculture plus efficiente. Tout cela est le résultat des investissements à long terme.

C'est la dynamique du court par rapport au long terme dont nous parlons.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Dans votre article paru en mai, vous parlez de cinq types de politique: les infrastructures physiques vertes; l'efficacité énergétique des édifices; les investissements dans l'éducation et la formation; les investissements nationaux; et les dépenses dans la recherche et développement verte. Dans votre déclaration liminaire, vous avez dit que vous seriez prêts à répondre à quelques questions concernant, en particulier, la formation des travailleurs.

Par rapport à ces cinq catégories, que manque-t-il d'après vous dans les plans de relance mondiaux ou dans le plan de relance du Canada?

M. Brian O'Callaghan: Je dirais que le recyclage professionnel est le principal élément manquant dans la plupart des économies développées. Si vous souhaitez voir la répartition des dépenses actuelles, vous pouvez consulter le site du Global Recovery Observatory ou un document intitulé *Are We Building Back Better*, que j'ai rédigé en collaboration avec le Programme des Nations unies pour l'environnement.

Vous y constaterez que, dans les économies développées, des dépenses ont été consacrées à un large éventail d'initiatives vertes, mais qu'il y a une énorme lacune sur le plan du recyclage professionnel. Dans le contexte de la COVID, nous avons assisté à une réduction du capital humain presque à tout bout de champ. Qu'il s'agisse de fermetures d'écoles, de programmes de mise à pied ou de chômage, force est de constater que le capital humain a considérablement diminué. Les industries sont en transition et, pourtant, la plupart des gouvernements n'investissent pas dans des initiatives de recyclage professionnel ou de formation des employés afin de créer une main-d'œuvre apte à occuper les nouveaux emplois dans lesquels vous injectez des milliards de dollars.

La mise en garde que j'ai faite dans mon exposé concernait précisément le manque d'investissement dans les initiatives de recyclage professionnel vertes.

• (1205)

M. Nathaniel Erskine-Smith: C'est plutôt étrange, compte tenu de vos observations sur la croissance économique et la création d'emplois. C'est également étrange, je dois dire, du point de vue politique ici au Canada. L'un des plus grands défis que pose l'adoption de mesures concrètes en matière de lutte contre les changements climatiques, c'est la crainte à l'échelle très locale, dans des régions précises du pays, selon laquelle l'abandon graduel de certains secteurs risque d'entraîner la perte d'emplois. La meilleure réponse politique, à certains égards, serait d'investir massivement dans des mesures de soutien aux travailleurs — non pas dans certains types de travail, mais bien dans le recyclage professionnel — pour appuyer les travailleurs dans des zones géographiques précises, plutôt que dans des secteurs précis. Il s'agit là d'une pièce manquante à bien des égards.

Il me reste peut-être quelques minutes. Madame la présidente, nous verrons bien. Il reste 30 secondes.

Dans ce cas, pourriez-vous souligner quelques-unes des politiques qui sont en vigueur ici au Canada et qui ne devraient peut-être pas exister en vue de la relance? Vous avez parlé de politiques sales.

M. Brian O'Callaghan: Bien sûr.

Tout d'abord, je voudrais revenir sur la question du recyclage professionnel pour dire que ce n'est pas seulement le recyclage professionnel dans les initiatives vertes qui fait défaut, mais bien le recyclage professionnel en général. C'est très difficile à faire à grande échelle et, à mon avis, c'est la raison pour laquelle de nombreux gouvernements ne se sont pas aventurés là-dedans.

Un exemple qui pourrait s'avérer utile est celui de vos voisins du Sud, qui, je crois, investissent 100 milliards de dollars, en théorie, dans le cadre de leur plan de création d'emplois, annoncé par l'administration. C'est quelque chose à garder à l'esprit.

Toutes mes excuses, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Lemire, vous avez la parole pour six minutes.

M. Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Je vous remercie, madame la présidente.

Mes questions vont s'adresser à M. Breton.

D'abord, je vous remercie beaucoup d'avoir accepté notre invitation. C'est un honneur pour moi de vous accueillir, dans le contexte de cette étude sur la relance verte, au Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie.

Vous n'êtes pas sans savoir que je possède un véhicule entièrement électrique. Si je l'ai choisi, c'était entre autres pour l'ajouter dans le parc immobilier et pour aller dans le sens de votre recommandation, afin que nous puissions aussi ajouter l'offre de bornes de recharge et tout ce qui vient avec la recherche des programmes liés à l'électrification des transports. L'une des statistiques qui me marquent est celle selon laquelle on enregistre un gain pour l'environnement lorsque le véhicule a parcouru 80 000 kilomètres.

Quelle est l'espérance de vie d'un véhicule électrique et d'un véhicule à essence?

M. Daniel Breton: Vous avez d'abord parlé de la distance nécessaire pour récupérer les effets de l'empreinte environnementale. En fait, nous n'en sommes plus à 80 000 kilomètres, mais plutôt à 20 000 ou à 30 000 kilomètres, selon les nouvelles améliorations dans les processus de fabrication des véhicules électriques.

Au sujet de l'espérance de vie d'un véhicule électrique comparativement à celle d'un véhicule ordinaire, je dois vous dire que cela dépend des marques. C'est comme les véhicules à essence: certains sont plus durables, et d'autres moins. Un véhicule électrique peut parcourir jusqu'à 250 000, 300 000 ou 500 000 kilomètres. Or certains véhicules à essence peuvent aussi durer longtemps.

M. Sébastien Lemire: D'accord.

Vous avez été coquin, puisque vous nous avez mentionné sept recommandations pour accélérer la relance économique verte au moyen de l'électrification des transports, mais vous ne les avez pas détaillées. Elles m'intriguent énormément.

Pourriez-vous nous les décrire?

M. Daniel Breton: Notre première recommandation est que le Canada se dote d'une stratégie canadienne d'électrification des transports. J'ai été le premier élu à être responsable d'une stratégie gouvernementale d'électrification des transports au Québec.

Selon nous, plutôt que de créer des programmes et des projets à la pièce, il faut avoir une vision globale en matière d'électrification

des transports qui comprenne une stratégie relative à la chaîne d'approvisionnement en véhicules zéro émission. Cela permettrait de fabriquer le plus possible de véhicules électriques et de composantes de ces véhicules au Canada.

Notre deuxième recommandation touche la réglementation. On peut se fixer des objectifs, mais une réglementation est nécessaire si l'on veut s'assurer de les atteindre. D'ailleurs, dans le plan climatique canadien, le gouvernement dit vouloir, dès 2025, aligner la réglementation canadienne sur les véhicules légers sur les normes de performance les plus strictes en Amérique du Nord, qu'elles soient fédérales ou américaines. Cela veut dire qu'on devrait s'aligner sur la Californie, qui veut interdire la vente de véhicules équipés d'un moteur diesel ou à essence à compter de 2035.

Notre troisième recommandation concerne l'éducation, la formation et le recyclage professionnel. Je suis totalement d'accord avec M. Erskine-Smith et avec M. O'Callaghan pour dire que nous devons surmonter d'énormes défis en matière d'éducation, de formation et de reformation. D'une part, il y aura des pertes d'emplois dans certains secteurs, et, d'autre part, il manque déjà d'employés qualifiés dans le secteur d'électrification des transports et des énergies renouvelables.

J'ai été agréablement surpris de constater que le budget de la semaine dernière investissait beaucoup d'argent dans la formation et la reformation. Il faut mettre l'accent là-dessus, car cela permettra de créer des emplois de la Colombie-Britannique aux Maritimes.

Notre quatrième recommandation est la création d'un centre de ressources centralisées et de coordination, afin que tout le monde communique et travaille de concert pour accélérer l'électrification.

Notre cinquième recommandation est le déploiement des infrastructures de véhicules zéro émission. Nous aurons besoin d'infrastructures partout sur le territoire. Cela dit, il ne faut jamais oublier que la première infrastructure de recharge, c'est celle qu'on a chez soi, puisque de 70 à 90 % des recharges sont effectuées à la maison.

Notre sixième recommandation est la création d'un rabais pour les véhicules zéro émission, c'est-à-dire les véhicules électriques, les véhicules hybrides rechargeables ou les véhicules à hydrogène. On doit continuer à soutenir l'achat de véhicules électriques, petits et gros, en attendant que la parité entre les prix des véhicules à essence et des véhicules électriques soit atteinte. C'est un soutien que l'on donne à l'industrie et qui est semblable à celui qui a été offert à d'autres secteurs, dont le secteur pétrolier et le secteur des technologies de l'information.

Notre septième recommandation est que le gouvernement fasse des appels d'offres écologiques pour s'assurer que les véhicules de la flotte et les infrastructures du gouvernement canadien et des sociétés de la Couronne deviendront les plus verts possible.

• (1210)

M. Sébastien Lemire: Vous venez de mentionner les véhicules à hydrogène.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a de l'hydrogène gris et de l'hydrogène qui est beaucoup plus vert.

Est-ce que tous les types d'hydrogènes s'équivalent dans la production?

M. Daniel Breton: Évidemment, ce n'est pas le cas, parce qu'il y a de l'hydrogène fait à partir de ressources renouvelables et de l'hydrogène fait à partir de gaz naturel ou de pétrole. L'empreinte écologique n'est pas du tout la même.

C'est pour cette raison que nous croyons que les véhicules à hydrogène doivent être des véhicules lourds, c'est-à-dire des bateaux et des avions.

Pour les véhicules mi-lourds et légers, et même pour les véhicules lourds qui parcourent de plus courtes distances, les véhicules électriques à batterie ont une empreinte environnementale moins élevée.

M. Sébastien Lemire: Pour ce qui est des métaux stratégiques, la stratégie d'électrification des transports doit recourir à une chaîne d'approvisionnement entièrement destinée à l'électrification de nos industries.

Quelle est l'importance d'extraire et de transformer au Québec et au Canada ces métaux stratégiques?

M. Daniel Breton: C'est une question extrêmement importante. En ce moment, 96 % des batteries de véhicules électriques sont fabriquées en Asie, c'est-à-dire en Chine, au Japon et en Corée. Cela pourrait créer une situation difficilement soutenable sur les plans économique, écologique, mais aussi géopolitique.

On ne voudrait pas se retrouver dans la même situation que celle qui a été créée par notre dépendance au pétrole du Moyen-Orient. Nous nous sommes retrouvés mêlés à des conflits auxquels nous ne voulions pas être mêlés, parce que nous dépendions principalement d'une région pour avoir accès à du pétrole.

Si nous voulons une industrie qui sera la plus positive possible sur les plans écologique et économique pour le Canada, pour le Québec et pour les États-Unis, il nous faut une entente pour développer une chaîne d'approvisionnement en véhicules électriques au Canada et aux États-Unis. D'ailleurs, l'entente entre MM. Biden et Trudeau allait en ce sens.

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie beaucoup. Vos propos étaient extrêmement intéressants.

La présidente: Merci beaucoup.

[Traduction]

La parole est maintenant à M. Masse.

Vous avez six minutes.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, madame la présidente.

Je remercie nos invités de leur présence.

Mes premières questions vont s'adresser aux représentants du Toronto Community Benefits Network.

En ce qui concerne le budget fédéral qui vient d'être annoncé et qui fait actuellement l'objet d'un examen à la Chambre des communes, pouvez-vous mettre en évidence quelques-unes des possibilités offertes? Nous avons beau multiplier les gestes symboliques en faveur de l'égalité, ceux-ci n'auront aucun sens si nous ne mettons pas en œuvre les programmes, si nous n'obtenons pas de résultats et si nous ne mesurons pas les effets en nous attaquant aux inégalités. Votre travail est crucial pour la création de certains de ces vrais emplois.

Dans le cadre de mon projet, soit le pont international Gordie-Howe, nous avons obtenu quelques retombées locales de base — des retombées dérisoires par rapport à l'ensemble du projet —, mais c'était un premier grand pas en avant. On reconnaît ainsi qu'un projet fédéral peut réellement procurer des retombées locales. Pouvez-vous peut-être souligner certaines des possibilités que prévoit le budget fédéral et qui pourraient être avantageuses pour faire avancer les choses?

Mme Rosemarie Powell: Je vais laisser mon collègue, Kumsa Baker, en parler, mais de façon générale, il va de soi que nous avons très bien accueilli le budget fédéral en raison des investissements que le gouvernement a prévu de faire. Les communautés noires et racialisées, ainsi que les organismes communautaires à leur service, figuraient parmi les points de mire du budget en ce qui concerne les mesures de soutien et les investissements financiers, ce qui est formidable.

Pour ce qui est de l'infrastructure, le budget ne dit pas grand-chose sur les mesures de soutien qui s'adressent expressément aux Noirs et aux Autochtones [*Difficultés techniques*] c'est qu'en l'absence d'un axe d'intervention bien ciblé, les organismes qui font des demandes de financement ne reconnaîtront pas ce groupe démographique comme une communauté ayant besoin de leurs services. Il sera donc très important d'inclure une terminologie précise faisant mention des Noirs, des Autochtones et des personnes racialisées dans votre programme d'avantages communautaires en matière d'emploi.

Il faut également envisager des dispositions relatives à l'approvisionnement social pour nous assurer que, lorsque les fonds seront distribués aux provinces, puis aux municipalités, nous aurons mis en place un cadre de retombées locales qui comportera des dispositions sur l'équité en matière d'emploi.

Allez-y, monsieur Baker.

• (1215)

M. Kumsa Baker (directeur des campagnes, Toronto Community Benefits Network): J'aimerais simplement ajouter que les terres fédérales constituent, selon nous, une autre possibilité. L'un des projets sur lesquels nous travaillons sans relâche ici, à Toronto, c'est le parc Downsview, qui fait actuellement l'objet d'une vaste planification en vue de son réaménagement après le départ de Bombardier en 2023. Il s'agit d'un projet réglementé par le gouvernement fédéral, et nous entrevoyons là une occasion de mettre en valeur une gamme de communautés, et ce, de façon équitable. Nous voulons que les ententes sur les retombées locales soient appliquées de la même manière aux projets d'aménagement pouvant être de portée fédérale.

Dans le même ordre d'idées, nous soutenons un groupe à Ottawa dans le cadre du projet des plaines LeBreton. Il s'agit d'un autre projet à grande échelle qui relève de la Commission de la capitale nationale. Il y aura beaucoup d'investissements dans ce projet, et nous devons nous assurer de rebâtir en mieux, d'avoir des engagements fermes et des cibles solides pour les ententes sur les retombées locales et d'accorder la priorité aux communautés, surtout aux groupes sous-représentés qui ont subi les effets négatifs de la pandémie, que ce soit sur le plan de la santé ou sur le plan économique, grâce à ces nouvelles possibilités de formation et à ces investissements qui favoriseront le perfectionnement des compétences. Nous avons vraiment hâte à ce type d'engagement pour nous assurer que les efforts actuels de relance aboutiront à de solides objectifs et résultats en matière d'équité.

M. Brian Masse: Pour faire le lien avec le projet, je m'en voudrais de ne pas mentionner l'une de mes plus proches amies et mentors, qui est décédée récemment, Shelley Harding-Smith. Elle était un modèle pour beaucoup de femmes, étant une maître-électrienne noire chez Ford Canada. Elle était une figure très présente dans la petite localité de Sandwich, où tout le monde la connaissait. En effet, certaines personnes laissent une marque profonde, même après leur départ.

Devons-nous faire en sorte que ces priorités soient garanties dans le cadre du contrat afin que nous puissions obtenir des résultats mesurables plus tard?

Mme Rosemarie Powell: Oui, tout à fait. Tel est le but: faire en sorte qu'à l'étape même de l'approvisionnement, les appels d'offres lancés par le gouvernement comportent un libellé précis que l'industrie comprend, une sorte de plan directeur qui fait savoir aux soumissionnaires qu'il s'agit d'une exigence dans le cadre de leur proposition et qu'ils doivent inclure des dispositions qui assureront l'équité en matière d'emploi. Nous voulons que ces dispositions fassent également partie des conventions collectives entre les syndicats et les entrepreneurs généraux.

Par ailleurs, il faut également tenir compte des sous-traitants. Oui, il y a les grands projets de 1 milliard de dollars, mais ceux-ci sont répartis entre plusieurs entreprises de sous-traitance. Comment pouvons-nous nous assurer que la chaîne d'approvisionnement et les sous-traitants qui effectuent des travaux au nom des entrepreneurs généraux sont, eux aussi, soumis aux mêmes exigences et aux mêmes dispositions dans leurs contrats?

M. Brian Masse: C'est excellent.

Je vais passer à M. Breton pour quelques questions rapides.

La présidente: Toutes mes excuses, monsieur Masse. Votre temps est écoulé.

M. Brian Masse: Je suis désolé, madame la présidente. Je n'ai pas vu le temps passer.

La présidente: Voilà qui met fin à la première série de questions et, comme il reste moins de cinq minutes avant le vote à la Chambre, je vais suspendre la séance pour permettre aux députés d'entendre la question mise aux voix.

Étant donné que les députés ont 10 minutes pour voter et que, techniquement, ils pourraient changer leur vote durant la période de 10 minutes, je ne veux pas leur enlever cette option. Une fois que vous aurez voté, vous pourrez revenir à notre séance. Je ne commencerai pas la réunion avant que les députés aient pu voter et faire enregistrer leur vote.

Je vais donc suspendre la séance pour le moment. Nous allons passer au vote, et nous reprendrons la séance lorsque tout le monde aura eu l'occasion de voter.

Merci.

• (1215) _____ (Pause) _____

• (1240)

La présidente: Nous reprenons la séance.

Je vous remercie encore une fois de votre patience.

Nous entamons maintenant la deuxième série de questions. Nous allons entendre M. Barlow.

Je vous souhaite la bienvenue à notre comité. Vous avez la parole pour les cinq prochaines minutes.

M. John Barlow (Foothills, PCC): Je vous remercie, madame la présidente, de l'accueil et j'ai hâte de prendre part à la discussion.

Monsieur Carey, je suis heureux de vous revoir. Je vous remercie de vos observations. Je tiens également à vous féliciter d'avoir été nommé coprésident de la nouvelle Alliance sur le carbone d'origine agricole. Je trouve qu'il s'agit d'une excellente initiative qui arrive à point nommé, car j'estime que nous avons ainsi l'occasion de souligner le travail incroyable accompli par le secteur agricole pour la durabilité et la protection de l'environnement au cours des dernières décennies. J'ai bon espoir que cette alliance donnera lieu à d'excellents résultats.

Dans votre exposé, monsieur Carey, vous avez parlé de l'importance de la compétitivité. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Alors que nous essayons de nous sortir d'un gouffre financier très profond créé par la COVID, je considère l'agriculture comme l'une des industries essentielles qui offrent des possibilités de développement économique.

En ce qui concerne la capacité concurrentielle du secteur agricole après la COVID, quelle est l'importance des politiques gouvernementales qui ont pu nuire à cette compétitivité — par exemple, compte tenu de certains problèmes de réciprocité avec la Chine pour ce qui est du canola? Il y a maintenant une taxe sur le carbone de 170 \$ qui entrera en vigueur au cours des prochaines années. Quelles sont les répercussions de certaines de ces politiques sur l'industrie du canola, et quels sont certains des points qui, selon vous, doivent être réglés pour assurer une telle compétitivité?

M. Dave Carey: Le canola et l'agriculture sont deux exemples vraiment positifs en ce qui concerne les politiques environnementales et l'intersection entre les politiques agricoles et environnementales. Il sera désormais vraiment important de comprendre, lors de l'élaboration des politiques environnementales, comment fonctionne l'agriculture afin que les politiques puissent être mises en œuvre en fonction des réalités agricoles.

La fermeture de la Chine aux deux plus grands manutentionnaires de grains a certainement été un coup dur pour l'industrie. En revanche, les prix des produits de base ont connu une forte hausse en 2020, ce qui a été une bouée de sauvetage. La demande intérieure de canola pour les biocarburants y a certainement contribué.

En matière de compétitivité, je pense qu'il est important de noter que la tarification du carbone est généralement conçue pour décourager certains comportements. En ce qui a trait à l'agriculture primaire dans l'Ouest canadien, on a beaucoup parlé d'électrification, mais la région n'a tout simplement pas l'infrastructure nécessaire pour faire fonctionner, par exemple, un séchoir à grains. En Alberta, l'électricité ne permet pas d'obtenir les BTU nécessaires; il faut utiliser du propane et du gaz naturel. Si les agriculteurs pouvaient utiliser davantage d'électricité, ils le feraient, car cela coûte moins cher que le propane et le gaz naturel.

Je pense qu'il s'agit simplement de comprendre les réalités propres aux exploitations agricoles et de reconnaître que nous avons compté sur les agriculteurs tout au long de la pandémie, tant du point de vue de la sécurité alimentaire que de l'exportation.

Pour répondre à la deuxième partie de votre question, je dirai qu'à l'avenir, il faudra des objectifs précis pour le canola, mais dans le domaine de l'agriculture, nous ne voulons pas défricher plus de terres; nous ne voulons pas mettre plus de terres en production. Ce que nous essayons de faire, c'est une intensification des activités pour obtenir une plus grande production par acre — un rendement plus élevé, moins de maladies, moins de dommages causés par le climat. Nous y parviendrons grâce à des innovations en matière de sélection végétale, comme les techniques de correction génétique.

Voici ce qui nous préoccupe à l'heure actuelle: même si nous obtiendrons ces nouveaux rendements au moyen de technologies comme la correction génétique, il reste que le cadre réglementaire du Canada n'incite pas les petites et moyennes entreprises, ni même les acteurs mondiaux, à investir dans la sélection végétale ici.

Il y a eu deux exemples d'innovations canadiennes qui ont été mises au point, testées et éprouvées au Canada, puis commercialisées aux États-Unis grâce à une voie d'accès claire au marché.

• (1245)

M. John Barlow: C'est un excellent point, et je suis tout à fait d'accord avec vous au sujet de certaines de ces nouvelles technologies et innovations, qui sont si importantes pour l'agriculture.

Il y a notamment les outils de lutte antiparasitaire, dont vous avez parlé. Nous sommes au courant de certains problèmes concernant l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, par exemple, en ce qui concerne la façon dont elle évalue certains des outils de lutte antiparasitaire très importants, car nous veillons à ce que ces outils protègent le sol et permettent de cultiver plus avec moins.

Dans quelle mesure est-il important que l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire s'assure non seulement d'utiliser des données à jour et des enquêtes solides et rigoureuses, mais aussi de considérer les répercussions économiques comme l'un des critères à prendre en compte dans son analyse des outils importants, comme dans le cas des néonicotinoïdes?

M. Dave Carey: Je pense que l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire est une institution de renommée mondiale. À part le Canada, les États-Unis et l'Australie, il y a très peu de pays dotés d'organismes de lutte antiparasitaire qui effectuent vraiment des travaux scientifiques de pointe, axés sur les risques plutôt que sur les dangers.

Ce qui nous préoccupe, c'est qu'en l'absence de données, puisque l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire n'est pas actuellement tenue, aux termes de la Loi sur les produits antiparasitaires, de faire de la surveillance — par exemple, surveiller la qualité de l'eau pour nous —, elle formule des hypothèses très prudentes qui ne sont pas fondées sur des conditions réelles. Si cette situation persiste, les agriculteurs n'auront pas accès à des outils qui sont en fait... Ils n'ont pas besoin de labourer leurs terres; ils peuvent recourir aux cultures de couverture pour une plus grande durabilité.

Cela signifie également que nous n'obtiendrons pas l'homologation de la prochaine génération de produits chimiques au Canada, parce que nous nous privons de certaines technologies, en raison de données scientifiques incomplètes. Nous devons nous assurer que l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire dispose des données nécessaires pour faire son travail.

M. John Barlow: Merci beaucoup, monsieur Carey. Je vous suis reconnaissant de votre temps.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Barlow.

Passons maintenant à Mme Jaczek. Vous avez cinq minutes.

Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente, et merci à tous les témoins. Vos exposés étaient extrêmement intéressants et portaient sur un large éventail de sujets.

Ma première question s'adresse à Mme Lloyd.

Je suis au courant d'une partie du bon travail de Green Economy Canada, surtout dans Markham—Stouffville, la circonscription que je représente. Vous vouliez mettre l'accent sur votre travail auprès des PME. D'après la description que vous en faites, vous les aidez à s'y retrouver dans l'appareil gouvernemental, à y saisir les occasions et à y trouver de l'aide.

Pourriez-vous nous en parler un peu plus? Peut-être pourriez-vous aussi nous dire ce qui pourrait s'avérer utile à ces PME dans le Budget 2021.

Mme Priyanka Lloyd: Merci pour votre question.

N'importe quelle entreprise peut devenir membre de nos carrefours locaux d'économie verte à adhésion volontaire, tels que le ClimateWise Business Network, dans la région de York. Quelque 85 % des entreprises de nos réseaux sont des PME. Grâce à leur adhésion, elles obtiennent de l'aide pour établir leur empreinte carbone, car il faut d'abord quantifier ce que l'on veut gérer. Elles obtiennent de l'aide pour concevoir un plan de réduction applicable à leurs plus grandes sources d'émissions ainsi que pour établir des cibles de réduction des GES à long terme, afin de progresser vers la réduction des émissions à long terme et d'harmoniser leurs stratégies commerciales.

Bien que ce soit vrai pour toutes les entreprises, nous savons que, souvent, les PME n'ont pas le temps, les connaissances et les ressources nécessaires pour faire ce travail seules. Actuellement, nous menons un projet qui vise précisément à établir ce qu'il faut faire pour que les PME manufacturières atteignent la carboneutralité. Parmi les premières conclusions intéressantes, outre les aspects financiers qui sont certes importants, nous avons pu constater à quel point il est tout aussi important de savoir quoi faire. Les entreprises ne cessent de nous dire qu'elles veulent aller de l'avant et qu'elles sont prêtes; elles veulent que nous leur indiquions la prochaine étape, car elles n'ont pas ce savoir-faire à l'interne.

À l'échelon local, les carrefours comblent cette lacune et aident ces entreprises à comprendre la voie qu'elles doivent suivre, et ce, d'une façon qui soit logique d'un point de vue commercial. Ils mettent ces entreprises en contact, afin qu'elles puissent apprendre, échanger des pratiques exemplaires, puis en multiplier les effets en partageant leurs histoires de réussite de sorte à montrer aux autres entreprises les avantages financiers, sociaux et environnementaux de ce travail.

Pour ce qui est du budget 2021, je crois qu'il comporte beaucoup de bonnes sources de soutien social pour les petites entreprises, comme les subventions salariales, le soutien à la numérisation et ainsi de suite. À dire vrai, nous avons constaté une lacune dans le budget 2021. Et ce n'est pas la première fois que nous la remarquons dans un budget, puisqu'on ne se penche pas vraiment sur les façons d'aider les petites entreprises à intégrer certaines pratiques écologiques dans leurs activités.

Il aurait été extrêmement utile d'offrir, par exemple, un programme de rénovation spécifiquement à l'intention des petites entreprises. Habituellement, la conception de ces programmes favorise les entreprises plus grandes. Le seuil d'admissibilité des projets et les processus de demande sont très difficiles d'accès pour les petites entreprises. Nous savons que l'efficacité énergétique, entre autres, permet des gains faciles pour les entreprises parce qu'elle s'accompagne souvent d'économies.

Espérons que davantage d'investissements seront faits et qu'on étudiera cela de plus près. Il est très important d'investir dans l'industrie lourde et les technologies propres. C'est un aspect fondamental de l'atteinte de nos objectifs, mais, en général, on a l'impression que les petites entreprises et la valeur qu'on leur accorde dans ce processus n'ont pas encore été reconnues ou n'ont pas encore fait l'objet d'investissements.

• (1250)

Mme Helena Jaczek: Baisser le seuil applicable à certaines des possibilités financières pourrait donc être une solution.

Y a-t-il autre chose que vous pourriez recommander en particulier?

Mme Priyanka Lloyd: Bien sûr. Il y a quelques catégories. Dans le cas des projets de rénovation et de la conception de projets, rendre admissibles les projets de moindre ampleur et fournir plus de capitaux en amont aiderait les entreprises à lancer ces projets et à obtenir ce type d'aide. La rationalisation du processus de demande serait aussi très utile.

Au-delà des incitatifs financiers pour les projets d'immobilisations, il est très important d'aider les entreprises à développer leur capacité à l'interne. Des options comme le Programme de gestion de l'énergie de Ressources naturelles Canada, c'est-à-dire accueillir un gestionnaire de l'énergie au sein de son entreprise, s'avèrent très utiles.

Nous avons déjà parlé de la formation professionnelle, mais il y a toute une main-d'œuvre au sein des entreprises qui n'a pas été formée en fonction des questions écologiques. Il sera très important d'établir de quelle façon nous allons entamer leur formation afin qu'elles comprennent ce que représente la transition vers une économie verte. Être capable d'augmenter la portée de réseaux comme les nôtres qui offrent ce soutien et un lien avec la collectivité afin que les entreprises puissent s'attaquer à ce travail s'avérera très important également.

La présidente: Merci beaucoup.

[Français]

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

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie, madame la présidente.

Monsieur Breton, dans votre présentation, vous avez mentionné que le développement inévitable d'une chaîne d'approvisionnement de composantes à 100 % électriques était nécessaire à l'électrification de tous les transports de votre industrie.

Quels seraient, selon vous, tous les éléments nécessaires au développement de cette chaîne d'approvisionnement?

M. Daniel Breton: Il faut s'assurer de regarder tout l'écosystème, à partir des mines jusqu'à l'assemblage, en passant par la recherche-développement, les universités impliquées, les infrastructures et le recyclage, qui est une chose importante dont on n'a pas beaucoup

parlé. Lorsqu'on parle de véhicules au diesel ou à essence, le pétrole qu'on brûle n'est pas recyclable, alors que les batteries des véhicules électriques ont des composantes pouvant être recyclées jusqu'à 95 %. Des entreprises comme Lithion, au Québec, entre autres, en font une priorité. Lithion a développé une technologie extrêmement prometteuse et elle vient de signer une entente avec Hyundai Canada pour recycler les batteries.

Pour avoir une chaîne d'approvisionnement complète, il faut donc éviter de se contenter de prendre les matières premières et de les envoyer à l'extérieur pour qu'elles nous reviennent comme produits finis. Il peut y avoir une deuxième et une troisième transformation pour qu'il y ait une valeur ajoutée à cela. Je trouve que cela a été un réflexe malheureux du Québec et du Canada par le passé. J'ai été ministre de l'Environnement et j'ai vu ce genre de pratique être appliquée pour notre bois et notre fer. On disait « 10 ¢ la tonne », à l'époque.

• (1255)

M. Sébastien Lemire: C'était 1 ¢ la tonne.

M. Daniel Breton: Oui, c'est cela.

Alors, je pense qu'on peut faire beaucoup mieux. L'occasion historique qui se présente à nous pour créer des emplois de qualité au Québec et au Canada en électrification des transports ne se présentera pas deux fois. Les choses s'accélèrent partout au monde, que ce soit en Chine, en Europe ou aux États-Unis. Si le Canada n'adopte pas un plan de développement industriel en électrification des transports, il va se retrouver avec des miettes, aussi bien sur le plan de l'emploi que sur celui des véhicules.

M. Sébastien Lemire: Étant député d'une région minière, je peux effectivement témoigner de l'importance que cela a.

Le budget de la ministre Freeland a été déposé la semaine dernière et adopté hier. J'aimerais vous entendre sur les mesures prévues pour l'électrification des transports. D'abord, cela a été reconnu comme un domaine d'investissement. C'est un premier pas important, mais en même temps, les sommes auraient pu être plus généreuses.

Qu'en pensez-vous?

M. Daniel Breton: En fait, les sommes annoncées dans le budget de la ministre Freeland étaient plutôt d'ordre général. Il y a des choses intéressantes, mais il manque de détails. Nous avons hâte d'avoir plus de détails pour savoir comment l'électrification des transports va se déployer au cours des prochaines semaines et des prochains mois.

M. Sébastien Lemire: D'accord. Je compte sur votre vigilance à cet égard.

Je vous remercie beaucoup.

La présidente: Merci beaucoup.

[Traduction]

Passons maintenant à M. Masse.

La parole est à vous pendant deux minutes et demie.

M. Brian Masse: Merci, madame la présidente.

Monsieur Breton, je me souviens du moment en 2003 où j'ai diffusé le film *Qui a tué la voiture électrique?* Il portait sur la EV1, fabriquée par General Motors. Aujourd'hui, nous avons bouclé la boucle et adopté cette solution de façon bien différente.

Vous avez souligné l'une des conséquences intéressantes que nous constatons aujourd'hui, et je ne crois pas qu'on y accorde beaucoup d'attention. J'ai également travaillé sur un projet de loi sur le droit de réparer qui traite du marché secondaire. Il était question de fournir des renseignements, de la technologie, de l'équipement et du service aux personnes, et non aux concessionnaires, qui réparent des véhicules. Aux États-Unis, cela a été adopté en raison de l'Environmental Protection Agency et d'autres travaux.

Tesla refuse maintenant de signer un accord volontaire. En gros, mon projet de loi a été adopté en deuxième lecture à la Chambre des communes, mais a éventuellement pris la forme d'un accord volontaire. Tesla n'y adhère pas. Je me demande ce que nous devrions faire à cet effet et s'il ne serait pas nécessaire d'envisager un accord obligatoire à un moment donné. Si nous devons avoir plus de fournisseurs de véhicules électriques au Canada, ils devraient tous suivre les mêmes règles.

M. Daniel Breton: Je crois, oui. Je suis d'accord.

En passant, quand j'étais étudiant, j'assemblais moi-même des véhicules Chevrolet à Sainte-Thérèse. Donc, je m'y connais en assemblage de véhicules.

Je crois que c'est une question très importante. Nous devons nous y pencher. Enfin, ce n'est pas le cas de tout le monde, mais les techniciens qualifiés peuvent réparer votre véhicule, peu importe la marque.

M. Brian Masse: Vous avez parlé d'un programme de formation. Ce budget pourrait, selon moi, être utile à cet effet, puisqu'il y a des personnes très actives au sein du marché secondaire, Berto de Berto's automotive à Toronto, entre autres, qui offrent actuellement de la formation, mais il n'y a pas vraiment de formation officielle sur beaucoup des véhicules électriques actuellement offerts.

C'est intéressant. J'ai un ami qui a un véhicule électrique et Ford a quand même essayé de lui vendre des vidanges d'huile.

Des voix: Oh, oh!

M. Brian Masse: Les représentants n'ont rien fait de répréhensible; même au service des ventes, ils n'avaient tout simplement pas les compétences nécessaires. Aujourd'hui, c'est différent.

Avez-vous une idée de la façon de déployer un programme de certification au sein du marché secondaire pour fournir ces connaissances?

M. Daniel Breton: En fait, les membres de MEC travaillent à la création de programmes, qu'il s'agisse de programmes de niveau secondaire, universitaire ou collégial, puisque de plus en plus de formation et de recyclage professionnels sont nécessaires. MEC travaille là-dessus.

Je peux vous confirmer que nous avons eu des discussions avec différents collèges au pays, donc c'est en cours. Le Québec mène le bal, en compagnie de la Colombie-Britannique, mais l'avenir dans ce domaine est très prometteur pour les collèges, les universités et les écoles secondaires.

M. Brian Masse: Excellente nouvelle! « C'est l'époque platine de l'industrie de l'automobile », voilà ce que je dis. Mon patelin est à la porte de Détroit, au Michigan, où on réinvestit de manière incroyable dans l'électrification et le processus, puis le marché secondaire s'en trouve parfois oublié, mais je crois que c'est important.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, madame la présidente.

La présidente: Passons à M. Baldinelli.

La parole est à vous pendant cinq minutes.

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

Merci aux témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Je souhaite poursuivre dans la même veine que l'un de mes collègues. Ma question, fondée sur les réponses de Mme Lloyd, s'adressera sans doute à Mme Franc. Il s'agit de deux organisations aux problèmes semblables, soit établir la façon de soutenir les PME et les organismes sans but lucratif.

Madame Franc, vous avez parlé de 743 organisations offrant 17 000 événements par an, de l'importance des collectivités et ainsi de suite.

Vous avez également mentionné votre plan en quatre points qui porte sur ce qui peut être fait pour une relance verte et son soutien. Je sais que, dans le cadre de conversations antérieures, vous avez toujours précisé à quel point il est difficile pour les petites foires et autres événements [*Difficultés techniques*] par rapport aux grandes manifestations et que les critères ne s'appliquent pas toujours.

Avez-vous eu l'occasion de vous asseoir avec des représentants du gouvernement et de discuter de ces quatre critères? Pouvez-vous nous expliquer un peu ces critères difficiles dont il est parfois question en agriculture, quand ce n'est pas dans le secteur du patrimoine, et des difficultés que vous avez eues à transmettre votre message sur les besoins de votre secteur?

• (1300)

Mme Christina Franc: D'abord, relativement au plan en quatre points pour la durabilité, notre priorité au cours de la dernière année, en raison de la COVID, a été d'apporter plus de soutien immédiat à l'industrie. Puis, pour répondre à la deuxième partie de votre question, le fait est que nous ne correspondons pas à un ministère fédéral en particulier, ce qui a toujours posé problème.

Nos établissements sont sans but lucratif, bénévoles, mais sont traditionnellement axés sur l'agriculture les expositions des 4-H et les concours d'animaux. Ils sont graduellement devenus des piliers du tourisme, du développement économique communautaire et du patrimoine canadien, donc nos activités correspondent à tous ces ministères de diverses façons. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'on n'a pas trouvé à quelle enseigne nous loger. Les ministères se passent la balle, et c'est l'un de nos plus grands défis quand nous souhaitons obtenir le soutien et l'adhésion des autorités.

Même chose dans le contexte des initiatives vertes et de développement durable. Je crains, selon les responsables de ces initiatives, que nous n'ayons pas accès parce que nous ne sommes pas associés au bon ministère.

Nous allons sans contredit promouvoir ce plan en quatre points dans le cadre de nos conversations et espérons qu'on tiendra compte de nous dans les propositions qui seront faites.

M. Tony Baldinelli: Merci pour cette réponse.

Vous avez en quelque sorte repris des aspects cités par Mme Lloyd sur les PME, c'est-à-dire que certains programmes sont davantage conçus pour les grands joueurs et qu'il n'est pas facile de joindre les entreprises plus petites, qui sont tout aussi importantes. Vous avez parlé de vos 743 organisations et du nombre de PME avec lesquelles elles vont collaborer pour soutenir ces événements.

J'aimerais maintenant entendre Mme Lloyd.

Vous avez dit qu'il y a pénurie de connaissances critiques dans les PME, ce qui a retenu mon attention. Auriez-vous des recommandations précises à faire au gouvernement fédéral par rapport à son soutien financier à l'intention des PME, par exemple un crédit d'impôt, pour les aider à entamer la conception de ces plans?

Mme Priyanka Lloyd: Tout à fait.

Les crédits d'impôt peuvent aider. Les programmes d'incitatifs dont j'ai parlé seraient utiles aussi pour réduire une partie des coûts d'investissement initiaux. Même les fonds qui sont accessibles pour soutenir [*Difficultés techniques*] le perfectionnement des compétences au sein des organisations.

On nous dit entre autres que le soutien que nous fournissons par l'intermédiaire de nos carrefours d'économie verte est d'une valeur incroyable, surtout en temps de pandémie. Ils servent en quelque sorte de référence et de source de connaissances où puiser à l'externe. Il est assez difficile de payer les droits d'adhésion, même dans le contexte actuel de la pandémie. Tout type d'incitatif qui permettrait à ces entreprises de payer l'accès à ce type de soutien pour les aider à comprendre ce qu'elles doivent faire, par exemple pour les services que nous offrons, leur serait très utile.

Habituellement, les fonds sont versés d'après un tarif à la tonne de réduction des émissions, bref l'enveloppe est établie en fonction du retour attendu des projets. Cette mesure ne s'applique pas vraiment aux petites entreprises parce qu'elles ne vont pas obtenir les mêmes tarifs à la tonne de réduction d'émissions que les grandes sociétés. Toutefois, dans le cadre de ces projets, si les coûts d'admissibilité pouvaient être un des éléments financés, on pourrait ainsi payer les contrôleurs de la gestion de l'énergie ou des organisations qui peuvent les aider à établir leur empreinte carbone et ce qu'elles doivent faire. Ainsi, on pourrait grandement combler cette lacune.

M. Tony Baldinelli: Merci.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

Passons à M. Jowhari. La parole est à vous pendant cinq minutes.

M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.): Merci, madame la présidente. Merci aussi à tous les témoins pour leurs exposés.

Je vais poursuivre avec Mme Lloyd.

Je comprends que votre groupe vient de lancer un projet pilote sur la carboneutralité des PME. Pourriez-vous nous donner une mise à jour sur ce projet? Où se déroule-t-il et sur quels types de petites entreprises est-il axé?

Il y a quelque 4 500 petites entreprises dans la circonscription de Richmond Hill, que je représente et qui fait partie de la région de York. On y trouve toute une gamme de secteurs, et l'évolution de ce projet pilote de même que la façon dont il pourrait aider les petites entreprises à atteindre la carboneutralité m'intéressent énormément.

Si vous pouviez nous fournir des détails là-dessus, je vous en serais très reconnaissant.

• (1305)

Mme Priyanka Lloyd: Absolument.

Le gouvernement fédéral s'est fixé comme objectif de parvenir à la carboneutralité d'ici à 2050, ce qui alimente de nombreuses discussions. Les moyens d'y parvenir sont encore largement inconnus. Un niveau plus bas, il nous reste encore à découvrir le rôle que les PME joueront dans cette initiative ou aussi la façon dont elles seront touchées par celle-ci.

Le projet que nous menons actuellement est un projet pilote auquel participent 10 fabricants de l'Ontario. Ils sont soutenus par une étude technique. Le Groupe Delphi est le partenaire-conseil. Ils mènent une étude technique afin de comprendre les activités qu'exerce chaque entreprise et de tenter de déterminer, en fonction des activités des entreprises, quels types de projets elles peuvent mettre en œuvre et dans quelle mesure cela nous permettra de nous rapprocher de la carboneutralité.

Ils demandent quels sont les éléments qui sont sous leur contrôle, [*Difficultés techniques*] disponibles qu'ils pourraient mettre en œuvre, et s'il y a un motif commercial pour le faire? Ensuite, quels sont certains des changements plus généraux qui devraient être apportés d'un point de vue stratégique et qui pourraient contribuer grandement à nous amener jusqu'au bout, y compris des technologies, connues ou inconnues, qui pourraient devoir être lancées bientôt?

Nous sommes simplement en voie d'achever ces études techniques, et nous organisons une table ronde qui aura lieu en juin. Les décideurs politiques, aux niveaux fédéral, provincial et municipal, seront invités à présenter les résultats et à entendre directement les témoignages des PME manufacturières. Si l'un d'entre vous souhaite y participer, c'est avec plaisir que je vous fournirai une invitation.

L'objectif consisterait à comprendre les obstacles auxquels les PME font face et les services de soutien dont elles bénéficient pour faire la transition vers la carboneutralité.

L'Institut Pembina procède également à une analyse à grande échelle des politiques. Ses premières conclusions sont qu'il existe très peu de politiques visant directement à permettre aux PME d'effectuer cette transition.

Ce type de travail a pour objectif de publier un rapport et de lancer une campagne de communication au cours de l'année prochaine, afin de pouvoir développer ce projet à une plus grande échelle et de pouvoir pénétrer dans les réseaux de fabrication et dire aux fabricants: « Voici à quoi ressemble une feuille de route. Voici ce que vous pouvez faire et, soit dit en passant, voici les avantages que vous pouvez en retirer ».

Ce type de projet peut être reproduit dans différents secteurs. Il est possible de le faire grâce à des initiatives de renforcement des capacités et des réseaux comme les nôtres, dans lesquelles nous recommandons d'investir davantage.

Nous sommes heureux d'examiner la façon de faire participer un plus grand nombre d'entreprises locales.

M. Majid Jowhari: Merci. Je vous suis reconnaissant de votre réponse.

À l'heure actuelle, il me reste deux ou trois minutes. J'aimerais donc interroger maintenant M. O'Callaghan.

Dans le document le plus récent que votre équipe a publié et qui est intitulé « *Are We Building Back Better ? Evidence from 2020 and Pathways to Inclusive Green Recovery Spending* », vous avez déclaré que les investissements dans les énergies vertes peuvent produire des multiplicateurs économiques élevés, qu'ils sont très susceptibles d'attirer de nombreux investissements privés et qu'ils constituent une étape importante sur la voie de la décarbonisation de l'ensemble de l'économie.

Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

M. Brian O'Callaghan: Bien sûr. J'aborderai chaque point dans l'ordre où il a été mentionné.

En ce qui concerne les multiplicateurs économiques à court et à long terme, les investissements dans les énergies propres ont pour avantages de créer un nombre assez important d'emplois à court terme. Dans ce cas, tant que vous employez une main-d'œuvre qualifiée locale, vous êtes en mesure de conserver une grande partie de ces dépenses à l'intérieur de vos frontières. De cette manière, peu de capitaux circulent hors de votre pays.

De plus, si les matériaux de base, comme l'acier pour vos turbines ou les cellules solaires de vos panneaux, sont disponibles localement, cet investissement peut encore une fois rester national. La possibilité d'attirer des investissements privés est tout à fait pertinente dans le contexte canadien, car vous êtes, comme nous le sommes ici, au Royaume-Uni, un peu plus avancé sur la courbe des énergies propres que d'autres pays. Un très petit investissement peut encourager une quantité importante d'investissements privés. Il ne reste plus que de petits obstacles à franchir pour rendre les énergies renouvelables compétitives par rapport aux autres énergies, aux moments de la journée où l'approvisionnement en énergie est le plus important, étant donné qu'elles sont déjà compétitives au milieu de la journée.

J'aperçois un drapeau rouge, alors je vais peut-être devoir m'arrêter ici.

Désolé, madame Romanado.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous venons de terminer la deuxième série de questions, et je sais que nous avons légèrement dépassé le temps imparti qui nous était imparti, mais je voulais permettre à chaque parti de disposer d'un créneau supplémentaire. Nous siégerons jusqu'à 13 h 30, ce qui permettra à chaque parti d'utiliser son temps de parole.

[Français]

Monsieur Généreux, vous disposez de cinq minutes.

• (1310)

M. Bernard Généreux: Monsieur Breton, dans votre allocution, vous avez tenté de donner plusieurs chiffres. Il y en a un qui m'a particulièrement frappé, soit les 200 milliards dollars de revenus entre 2021 et 2030.

À quels revenus faisiez-vous référence, exactement?

M. Daniel Breton: Je parlais de revenus de fabrication et de ventes de véhicules de service, d'installation d'infrastructures de recharge ainsi que de revenus de fabrication de camions, d'autobus et d'autobus scolaires.

M. Bernard Généreux: Je vous remercie.

Entre 2005 et 2015, le Canada n'a pas été véritablement en mesure de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, et maintenant, le gouvernement espère les réduire de 40 % environ d'ici 2030, en tout cas, potentiellement.

Est-ce vraiment réaliste?

Vous avez dit que c'était faisable si on les réduisait de 39 %, mais, comment peut-on faire en neuf ans ce que nous n'avons pas réussi à réaliser en 15 ans?

M. Daniel Breton: Cela est réalisable par le truchement d'investissements dans des entreprises canadiennes en électrification et transport et dans les énergies renouvelables. Je ne suis plus au gouvernement, mais je crois qu'il y a toute une série de mesures qui peuvent mises en place à cet égard.

Je pense que c'est faisable. D'autres pays ont des objectifs encore plus ambitieux que le Canada. Il faut dire les choses comme elles le sont, le temps presse du point de vue écologique. Il faut diminuer nos émissions de gaz à effet de serre.

D'ailleurs, je tiens à saluer le fait que le Parti conservateur a annoncé son plan climatique, dans lequel il parle de soutenir l'électrification des transports avec un mandat ZEV et d'augmenter les investissements dans les véhicules électriques.

J'aimerais souligner une chose dont Mme Lloyd a parlé et que je pense être extrêmement importante. C'est le fait que les petites et moyennes entreprises ont aussi besoin de soutien en électrification des transports; c'est difficile pour elles d'obtenir du financement.

On favorise souvent les multinationales qui, à mon avis, ont moins besoin d'aide que les PME. En électrification des transports, on retrouve exactement le même phénomène. On l'a vu avec la compagnie Taiga Motors, fondée par trois anciens étudiants de l'Université McGill, qui n'ont pas réussi à trouver de financement au Canada. Ils sont allés à la Bourse aux États-Unis et ils y ont trouvé un demi-milliard de dollars. À mon avis, cela fait partie des choses sur lesquelles le gouvernement canadien devrait mettre l'accent.

M. Bernard Généreux: Je vous remercie.

Madame Lloyd, je suis entrepreneur dans le domaine de l'imprimerie, du graphisme, de la communication en général. Mon entreprise compte 30 employés et, évidemment, fait des efforts. Elle a d'ailleurs été reconnue par RECYC-QUÉBEC, en 2002 ou 2003 — je ne me souviens pas exactement en quelle année —, comme étant la première entreprise qui recyclait 95 % de ses intrants. Nous étions donc déjà très à l'avant-garde.

L'ensemble des PME peut évidemment faire beaucoup de choses pour l'environnement. À quelles barrières se heurtent-elles initialement en matière d'environnement? Ces barrières sont-elles uniquement économiques ou financières?

[Traduction]

Mme Priyanka Lloyd: Merci.

Le coût financier initial constitue un obstacle important, mais ce que nous observons, c'est le manque de temps. Souvent, les entreprises n'emploient pas du personnel spécialisé dans la durabilité. Ce ne sont pas des compétences que les employés possédaient au départ ou qu'on leur a enseignées.

Deuxièmement, pour ce qui est des mesures qui peuvent être prises, il est vraiment difficile de trier tous les renseignements sur ce qu'il est bon de faire, sur les bons projets à entreprendre, sur ce qui est logique pour une entreprise particulière, sur les mesures qui peuvent être prises, sur ce qu'il est judicieux de faire maintenant plutôt que dans les mois ou les années à venir, et sur la manière dont les réponses à ces questions changeront en fonction de l'entreprise dont il est question. Les dirigeants posent la question suivante: « À mesure que mon entreprise se développe, comment puis-je continuer à la bâtir de la bonne manière afin de maintenir sa croissance, mais aussi de réduire ses émissions? » Comment peuvent-ils comprendre tous les programmes qui existent, alors qu'ils ne durent pas assez longtemps pour que les entreprises sachent quels programmes sont toujours offerts et quels programmes ont pris fin? Il est très important de trouver un moyen de soutenir les intermédiaires et de réunir ces informations d'une manière qui soit logique pour l'entreprise — compte tenu de la bande passante dont elle dispose —, et c'est là une dimension qui manque.

[Français]

M. Bernard Généreux: Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins.

La présidente: Merci beaucoup.

[Traduction]

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Lambropoulos. Vous avez la parole pendant cinq minutes, madame.

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

J'aimerais remercier tous les témoins qui nous ont communiqué toutes ces informations aujourd'hui. Le groupe de témoins est vraiment intéressant, et nous avons une excellente discussion.

J'adresse l'une de mes premières questions à Mmes Powell et Baker. Vous avez parlé de la possibilité de reconstruire non seulement de manière plus écologique, mais aussi de manière plus équitable, ainsi que de veiller à ce que tout le monde puisse profiter de l'économie à l'avenir. Vous avez parlé des différentes façons dont le gouvernement fédéral peut nous aider à parvenir à ce stade, en veillant à ce que, lors de la rédaction des contrats, ces éléments fassent partie du contrat et soient pris en compte. Vous avez également mentionné qu'il s'agit d'un énorme écosystème. Il y a des entrepreneurs et des sous-traitants qui n'ont pas nécessairement négocié des contrats avec le gouvernement fédéral, mais qui sont un peu en contact avec nous, bien qu'indirectement. De quelle manière pensez-vous que le gouvernement fédéral peut influencer sur cette situation — je suppose que cela ne concerne pas nécessairement les contrats directs — pour garantir que tout le monde participe à l'économie à l'avenir?

• (1315)

M. Kumsa Baker: Je pense qu'en ce qui concerne l'élaboration de politiques qui avantagent les collectivités, il faut s'assurer, à tout le moins, que les entrepreneurs généraux reçoivent des rapports des sous-traitants sur leur rendement relatif à ces objectifs en matière d'équité. Nous comprenons qu'une grande partie du travail est réalisé par des sous-traitants. Donc, l'une des choses que nous nous efforçons de faire, c'est de sensibiliser davantage les sous-traitants, et de s'assurer que l'information est présentée de façon très claire. Cela représente une importante charge de travail qui est assumée par une collectivité.

En tant que membres du TCBN, nous disposons d'un groupe de travail actif qui se réunit tous les trimestres, dans le cadre de tous les projets actuels auxquels nous participons, comme le TLR transurbain d'Eglinton qui est construit en collaboration avec Metrolinx. Nous nous assurons donc que les entrepreneurs généraux qui sont membres de ces groupes de travail rendent régulièrement des comptes à leurs sous-traitants, présentent des informations sur les objectifs qu'ils doivent atteindre et travaillent en collaboration avec eux pour que ces objectifs soient atteints.

Je ne pense pas que ce travail puisse être confié à un secteur particulier. Je crois qu'il est important que toutes les parties se rencontrent régulièrement pour surveiller et garantir l'atteinte de ces objectifs. Nous soutenons cette approche collaborative, et cela nécessite des investissements. Donc, des organisations comme le Toronto Community Benefits Network qui réalisent ce travail ont certainement besoin de recevoir ce type de soutien, et nous avons remarqué récemment que des budgets avaient été accrus pour contribuer à soutenir cette planification du développement de la main-d'œuvre, afin de faire en sorte que nous atteignons ces objectifs.

Mme Emmanuella Lambropoulos: Merci beaucoup.

Madame Lloyd, vous avez parlé des obstacles auxquels les petites entreprises sont confrontées lorsqu'elles tentent d'atteindre la cible de zéro émission. Il existe dans ma circonscription une société appelée ERA, qui travaille avec des entreprises afin de les aider à atteindre ces objectifs et à devenir plus respectueuses de l'environnement. Cela aide évidemment les entreprises, car comme vous l'avez dit, elles ne savent pas nécessairement comment devenir plus écologiques. Lorsqu'une entreprise extérieure vient faire son évaluation et s'assure... l'embauche d'un expert externe est une façon, je pense, dont les gens et les entreprises peuvent bénéficier de cette initiative et aller de l'avant. Évidemment, s'ils recevaient de l'argent du gouvernement pour payer ces types d'évaluations, ce serait bénéfique. Je sais que vous en avez déjà parlé, mais peut-être pourriez-vous évoquer certains des obstacles que les petites entreprises affrontent et expliquer pourquoi elles ne se lancent pas nécessairement dans l'aventure, même si c'est une mesure populaire et la bonne chose à faire.

Mme Priyanka Lloyd: Oui, bien sûr.

En ce qui concerne le soutien existant, je pense que l'un des obstacles auxquels les entreprises se heurtent pour y avoir accès et que je n'ai pas encore évoqué, c'est qu'à l'heure actuelle, elles ne sont pas bien servies par le secteur privé. Les services des consultants sont souvent très coûteux, et les petites entreprises ne peuvent pas se permettre de s'en prévaloir. De plus, ces consultants sont doués pour approfondir un domaine particulier, mais il n'y a pas beaucoup de soutien à grande échelle offert.

Quant à savoir pourquoi ils ne réalisent pas davantage de progrès à cet égard, plusieurs différents facteurs interviennent. L'un d'eux concerne les incitations externes et la volonté des consommateurs de payer pour des produits plus écologiques ou pour des matières premières plus coûteuses à produire, par exemple. Les règles du jeu n'ont pas encore été établies. Je pense que toutes les mesures que le gouvernement peut prendre pour favoriser ces incitations du marché, afin que les organisations qui font les choses correctement puissent être récompensées sur le marché, seraient souhaitables.

• (1320)

La présidente: Merci beaucoup.

[Français]

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

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie, madame la présidente.

Je vais m'adresser à M. Breton, de Mobilité électrique Canada.

Vous parliez de l'importance d'élaborer une stratégie d'électrification des transports, d'inclure des bornes de recharge pour les véhicules zéro émission et de les installer, notamment. Vous avez mentionné le désir d'augmenter de manière considérable l'électrification des flottes du gouvernement et des sociétés d'État.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus là-dessus?

M. Daniel Breton: Beaucoup de gens croient que les véhicules électriques ne circulent que dans les villes et qu'ils ne sont pas bien adaptés à la vie en banlieue ou en région rapprochée ou éloignée.

En fait, le principal défi ne sera pas tellement lié aux régions, parce que la majorité des recharges sont faites à la maison. J'habite en région. Lorsqu'on habite en région, en général, c'est facile d'installer une borne de recharge dans l'entrée extérieure ou dans le garage. Le grand défi sera dans les centres-villes, que ce soit à Québec, à Montréal, à Toronto ou à Calgary. Les gens qui travaillent dans une tour de bureaux ou qui habitent au 8^e, au 10^e ou au 12^e étage d'un édifice auront-ils accès à des bornes de recharge? Ce contexte est plus difficile, et c'est pourquoi il faut un plan de déploiement des bornes de recharge dans les centres-villes. À ce jour, cela demeure un défi extrêmement très important.

Dans le domaine de l'électrification des transports, certains piliers permettent vraiment d'accélérer les choses. Il faut plus d'infrastructures de recharge ainsi que plus d'éducation et de formation, tant pour les consommateurs que pour les travailleurs. En effet, beaucoup de faussetés circulent sur l'électrification, les transports et les véhicules électriques en général.

Aussi, tant que la parité ne sera pas atteinte, il faudra évidemment plus de rabais pour faire en sorte de rendre les véhicules électriques plus accessibles. Je ne parle pas seulement des voitures. La majorité des camionnettes et des VUS électriques qui arriveront sur le marché ne seront vraisemblablement pas admissibles aux programmes du gouvernement fédéral offrant des rabais. Selon moi, c'est une iniquité régionale et une iniquité d'utilisation. Il serait injuste qu'un propriétaire ayant besoin d'une camionnette pour son travail n'ait pas accès au rabais.

Nous considérons que la réglementation au moyen d'une loi fédérale zéro émission pour les véhicules légers et lourds est absolument incontournable. Elle est d'autant plus nécessaire, si nous voulons atteindre nos objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre et d'adoption de véhicules électriques à l'image de ce qui se fait en Californie. D'ailleurs, la semaine dernière, les gouverneurs de 12 États américains ont demandé au président des États-Unis, Joe Biden, de mettre en place une loi fédérale zéro émission.

M. Sébastien Lemire: Le gouvernement fédéral devait-il donner l'exemple dans sa propre flotte au moyen de l'électrification de ses transports?

La présidente: Monsieur Lemire, votre temps de parole est écoulé.

[Traduction]

Notre dernier intervenant sera M. Masse.

M. Brian Masse: Merci, madame la présidente.

Madame Lloyd, aurions-nous presque besoin d'une norme ISO pour les petites et moyennes entreprises et d'un soutien pour ces entreprises? Je comprends votre point de vue selon lequel bon nombre d'entre elles ne disposent pas, à l'interne, de ressources humaines comme des comptables ou des avocats. Il est très difficile d'essayer de tirer parti de certains programmes gouvernementaux. Serait-il judicieux de procéder à une certaine forme de normalisation, puis d'encourager cette normalisation afin de la mettre à la disposition des différentes PME?

Mme Priyanka Lloyd: S'agit-il d'une normalisation en matière de soutien ou simplement en ce qui concerne les mesures que les entreprises doivent prendre pour rendre leurs activités plus écologiques?

M. Brian Masse: Il s'agit des deux, en fait. L'un ne fonctionne pas sans l'autre. C'est juste que ces aspects deviennent incontrôlables.

Mme Priyanka Lloyd: Le journal *The Globe and Mail* a récemment publié un article sur la nécessité de faire preuve d'une plus grande cohérence dans la façon dont les entreprises en général, qu'il s'agisse ou non de petites entreprises, définissent ce que signifie l'objectif de la carboneutralité. À l'heure actuelle, il n'y a même pas de cohérence dans la façon dont les organisations utilisent les crédits compensatoires pour les gaz à effet de serre, par exemple, par rapport aux véritables réductions, et si elles doivent se concentrer directement sur leurs propres activités ou si elles doivent cibler également les émissions de leur chaîne de valeur.

Je pense qu'en général, dans le cadre de la stratégie de transition du Canada pour atteindre la cible de zéro émission nette, il faut qu'il y ait une plus grande cohérence et une meilleure définition de ce que nous entendons par là. Les voies à suivre diffèrent selon les industries, ainsi qu'en fonction de la taille de l'entreprise. Je pense que tout ce qui, dans l'ensemble, nous permettrait d'avoir une discussion où nous parlons tous de la même chose, et tout ce qui mettrait davantage l'accent sur les besoins des petites entreprises, et surtout sur ce qu'elles doivent faire — ce qui fait défaut en ce moment —, seraient utiles pendant que nous réfléchissons à cette transition. D'autant plus que les petites et moyennes entreprises représentent 99 % de notre économie, et que nous savons qu'il sera très important d'avoir une économie forte. Nous devons donc trouver une façon d'assurer ensemble la transition du gros de l'économie.

• (1325)

M. Brian Masse: Merci.

Je m'adresse très brièvement aux représentants du Toronto Community Benefits Network. Les États-Unis bénéficient en fait de pourcentages garantis pour les contrats fédéraux et régionaux, et ils font un suivi. Est-ce que cela ressemble à ce que vous demandez? S'agit-il d'un modèle qui n'est peut-être pas exactement comme celui-là, mais qui comporte une obligation de rendre des comptes dans les contrats, des comptes qui peuvent être mesurés ultérieurement et qui comportent des résultats régionaux et locaux particuliers, lesquels permettent de mesurer les résultats relatifs aux groupes minoritaires, qui sont considérés comme déficients au sein de l'économie, un modèle qui permet ensuite d'obtenir un soutien ultérieur et des résultats réels liés à cette activité et aux fonds fédéral?

Mme Rosemarie Powell: Vous avez tout à fait raison. C'est exactement ce que nous recherchons. En ce qui concerne les avantages pour la collectivité, nous devons avoir des objectifs et une compréhension de base de notre situation actuelle, un objectif à atteindre et un processus d'intention continu pour y parvenir. Cela doit figurer dans le contrat conclu avec les entrepreneurs.

M. Brian Masse: Je vous remercie de votre réponse.

J'aimerais que nous disposions de plus de temps pour interroger M. Breton.

De nombreux programmes d'incitation ont été mis en place. La remise écoAUTO l'a été, et l'incitation du Pacifique a également été offerte.

Merci, madame la présidente.

Il y a de nombreux programmes qui sont excellents.

La présidente: Merci beaucoup.

C'est tout le temps dont nous disposons aujourd'hui.

Je tiens à remercier les témoins de leur excellent témoignage et de leur patience dont ils ont fait preuve à notre égard aujourd'hui.

S'il y a quelque chose que vous n'avez pas pu communiquer au Comité aujourd'hui et que vous considérez comme important, vous pouvez présenter un mémoire au greffier. N'hésitez pas à l'envoyer directement au greffier, et il veillera à ce qu'il soit traduit dans les deux langues officielles et distribué aux membres du Comité. Je vous dis cela parce que vous n'avez peut-être pas eu l'occasion de faire figurer au compte rendu tout ce que vous vouliez dire.

Sur ce, j'aimerais remercier encore une fois les députés de leur patience. Je remercie également les personnes présentes dans la salle qui rendent tout ce que nous faisons possible.

[Français]

Je remercie infiniment le personnel des services des TI et de l'interprétation et les personnes dans la salle de leur travail toujours aussi acharné.

[Traduction]

Cela dit, la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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