



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

# Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 114**

**PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY**

Le lundi 16 septembre 2024

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro





## Comité permanent du commerce international

Le lundi 16 septembre 2024

• (1105)

[Traduction]

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

Je vous souhaite la bienvenue à la 114<sup>e</sup> réunion du Comité permanent du commerce international. Nous sommes tous très heureux d'être de retour et de voir le groupe autour de la table. Tout le monde est prêt à accomplir le travail qui nous attend en matière de commerce international.

Avant de commencer, je dois demander à tous les participants en personne de lire les lignes directrices écrites sur les cartes mises à jour qui sont sur la table. Ces mesures sont en place pour prévenir les incidents audio et les retours de son et protéger la santé et la sécurité de tous les participants, y compris les interprètes. Vous remarquerez également un code QR sur la carte, qui est relié à une courte vidéo de sensibilisation.

J'aimerais rappeler les consignes suivantes à tous les membres du Comité. Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Tous les commentaires doivent être adressés à la présidence. De plus, chers collègues, veuillez lever la main si vous souhaitez prendre la parole, que vous participiez en personne ou par Zoom. Je vous remercie de votre collaboration.

Avant de commencer, je vais donner la parole à M. Savard-Tremblay, puis à M. Cannings.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ):** Bonjour. J'espère que vous avez tous passé un bel été.

J'aimerais poser deux brèves questions, madame la présidente.

Nous avons reçu une lettre au sujet d'une demande de rencontre avec des militantes équatoriennes. Sera-t-il possible d'en disposer un peu plus tard?

[Traduction]

**La présidente:** Excusez-moi.

Nous n'entendons pas l'interprétation. Nous n'entendons rien du tout.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Madame la présidente, il y a aussi un problème de mon côté: quand je parle, j'entends l'interprétation en anglais. Pourtant, j'ai bel et bien sélectionné le canal français.

[Traduction]

**La présidente:** Je n'entends rien.

Est-ce que quelqu'un entend quelque chose sur le canal anglais?

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Madame la présidente, de mon côté, j'avais sélectionné le canal français.

**L'hon. Mona Fortier (Ottawa—Vanier, Lib.):** Bonjour à tous.

Est-ce qu'on m'entend bien?

Il semble que oui; c'est parfait.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Savard-Tremblay, auriez-vous l'obligeance de dire quelque chose — n'importe quoi — que les interprètes peuvent interpréter, pour que nous nous assurions que tout fonctionne?

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Je peux certainement vous parler de bien des choses, madame la présidente. Je ne poserai pas ma question maintenant, pour ne pas être obligé de la répéter plus tard.

Chacun m'entend-il dans la langue de son choix?

[Traduction]

**La présidente:** Tout le monde entend l'interprétation? Très bien.

Monsieur Savard-Tremblay, allez-y.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** J'aimerais vous poser deux questions de suite, madame la présidente.

Nous avons tous reçu une lettre demandant une réunion avec des membres d'une délégation équatorienne pour parler de la question des droits de la personne, sachant que nous étudions la possibilité d'un accord de libre-échange avec ce pays. Va-t-on pouvoir en disposer un peu plus tard au cours de la réunion?

Par ailleurs, je remarque que nous utilisons l'ancien équipement. Serait-il possible de nous expliquer pourquoi le nouvel équipement qui avait été installé n'est pas en place aujourd'hui?

[Traduction]

**La présidente:** Merci beaucoup.

J'aimerais aussi vous annoncer que Mme Nickel a eu son bébé et que nous accueillons un nouveau greffier, comme vous pouvez le voir.

Monsieur McLaughlin, pourriez-vous vous présenter?

• (1110)

**Le greffier du Comité (M. Grant McLaughlin):** Bonjour à tous. Je m'appelle Grant McLaughlin. Je suis le nouveau greffier du Comité du commerce international. Je suis heureux de vous rencontrer, et j'ai hâte de travailler avec vous tous. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec moi. Je suis là pour vous aider.

**La présidente:** Je pense que vous pouvez répondre à la première question.

**Le greffier:** En ce qui a trait à la demande de la délégation, je crois comprendre que nous en parlerons pendant la deuxième partie de la réunion.

**La présidente:** Le 2 octobre, il y a l'Équateur... Le groupe de l'Équateur aimerait nous rencontrer. Nous pourrions en parler d'avance lorsque nous passerons aux travaux du Comité.

Qu'en est-il du problème touchant les microphones?

[Français]

**Le greffier:** En ce qui concerne la raison pour laquelle nous avons les anciens microphones et de nouveaux écouteurs, c'est une bonne question. Je vais devoir m'informer auprès de la gestion pour connaître les détails et m'assurer de vous donner la bonne réponse.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** C'est parfait, merci. Allez-vous nous communiquer la réponse quand vous l'aurez reçue?

**Le greffier:** Oui, certainement.

[Traduction]

**La présidente:** Je vous remercie.

Monsieur Cannings, la parole est à vous.

**M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NPĐ):** Je voulais seulement dire que je n'entendais rien, mais le problème avait trait à l'oreillette.

**La présidente:** Très bien. Tout semble fonctionner.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mercredi 21 août 2024, le Comité entreprend une étude sur la protection de certains secteurs manufacturiers du Canada, y compris ceux des véhicules électriques, de l'aluminium et de l'acier, contre les importations et les mesures chinoises.

Nous accueillons, en personne, quelqu'un qui témoigne souvent devant notre comité. Il s'agit de Mme Elizabeth Kwan, chercheuse principale au Congrès du travail du Canada. Nous accueillons, par vidéoconférence, M. Daniel Breton, président-directeur général à Mobilité électrique Canada. Nous recevons, par vidéoconférence, des représentants du Syndicat des Métallos: M. Marty Warren, directeur national; et Mme Meg Gringrich, adjointe au directeur national. Nous accueillons, à titre personnel, M. Lawrence L. Herman, avocat. Bienvenue à toutes et à tous.

Nous allons commencer par les déclarations liminaires. Madame Kwan, je vous donne la parole pour cinq minutes.

**Mme Elizabeth Kwan (chercheuse principale, Congrès du travail du Canada):** Merci, madame la présidente.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour. C'est un honneur pour moi d'être ici avec vous aujourd'hui sur le territoire non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Le Congrès du travail du Canada, ou CTC, défend les intérêts de tous les travailleurs du Canada. Les 55 syndicats nationaux et internationaux affiliés au CTC rassemblent plus de trois millions de travailleurs dans pratiquement tous les secteurs, industries, professions et régions du pays.

L'objectif de l'adoption d'une politique commerciale et industrielle qui contribue à une économie carboneutre est d'assurer l'avenir d'une industrie manufacturière novatrice, à forte productivité et concurrentielle au Canada, de fournir des emplois syndiqués bien rémunérés et de contribuer à atteindre l'objectif du Canada en vertu de l'Accord de Paris. Des mesures de protection urgentes sont nécessaires pour éviter que le dumping chinois — qui menace plus de 600 000 emplois canadiens, dont beaucoup sont syndiqués, et met en péril les quelque 53 milliards de dollars annoncés par le gouvernement fédéral pour l'industrie canadienne des véhicules électriques — ne cause des dommages durables à l'industrie naissante des véhicules zéro émission. Ce dumping fragilise la trajectoire du Canada vers la carboneutralité d'ici 2050.

Madame la présidente, j'aimerais souligner quelques recommandations tirées de notre mémoire dans le cadre de la consultation du gouvernement sur les réponses stratégiques possibles aux pratiques commerciales déloyales de la Chine dans le secteur des véhicules électriques.

Premièrement, le CTC est favorable à la surtaxe que le gouvernement appliquera sur les véhicules électriques fabriqués en Chine et importés de ce pays.

Deuxièmement, le CTC recommande que le gouvernement travaille en collaboration avec les syndicats et établisse un plan pour soutenir les travailleurs de tous les secteurs qui pourraient être touchés par les mesures de rétorsion de la Chine à la suite des réponses stratégiques du Canada à ses pratiques commerciales déloyales dans la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques.

Troisièmement, le CTC est d'accord pour que le gouvernement exclue des programmes d'incitation à l'achat de véhicules zéro émission les véhicules électriques fabriqués en Chine et exportés depuis la Chine, qu'ils portent ou non des marques figuratives chinoises, et ce, en fonction de seuils de certains minéraux critiques et composants de batteries chinois.

Quatrièmement, les crédits d'impôt à l'investissement, les subventions à la production ou à la construction et les autres mesures de soutien du gouvernement fédéral doivent viser la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques émergente au Canada et exclure les entreprises de véhicules électriques d'autres pays, comme la Chine, qui n'ont pas de normes rigoureuses en matière de travail et d'environnement et qui utilisent des politiques et des pratiques commerciales déloyales.

Cinquièmement, le gouvernement doit fermement mettre en œuvre l'interdiction du recours au travail forcé dans la chaîne d'approvisionnement, conformément à l'article 23.6 de l'ACEUM.

Sixièmement, le CTC fait écho à l'appel du Syndicat des Métallos du Canada pour que le Canada se dote d'une stratégie sur les matériaux utilisés pour bâtir une économie propre à faibles émissions de carbone.

Septièmement, le CTC appuie l'imposition par le gouvernement de surtaxes sur les produits d'acier et d'aluminium chinois.

Madame la présidente, les véhicules électriques, les batteries, les pièces de véhicules électriques, l'acier et l'aluminium bon marché en provenance de la Chine nuisent aux Canadiens, car ils ralentissent la création d'emplois carboneutres, mettent en péril des emplois et ont des effets négatifs en contournant l'ACEUM. Le CTC appuie l'annonce récente du gouvernement d'imposer des surtaxes afin d'offrir une protection temporaire à court terme qui permettra aux investissements canadiens grandissants dans les véhicules électriques d'établir et d'assurer la transition des travailleurs vers de bons emplois verts bien rémunérés. Les Canadiens et les syndicats s'attendent à ce que les fabricants canadiens qui font partie de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques utilisent ce répit temporaire pour favoriser l'arrivée de véhicules zéro émission de haute qualité fabriqués au Canada sur le marché en nombre croissant, et ce, dans un avenir rapproché.

Cependant, de nombreux facteurs importants doivent être pris en compte dans l'élaboration de réponses stratégiques à long terme. Cela inclut la trajectoire chancelante du développement de la chaîne d'approvisionnement nationale des véhicules électriques et des efforts de décarbonisation, ainsi que la conjoncture internationale, en particulier la rivalité entre la Chine et les États-Unis. En élaborant des réponses stratégiques à long terme, le Canada est en excellente posture. En 2024, le Canada s'est classé au premier rang mondial pour le potentiel de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques. Le gouvernement doit utiliser tous les outils à sa disposition et travailler avec les syndicats pour réaliser le plein potentiel des possibilités de croissance afin de devenir un chef de file mondial dans ce domaine. Mais le chemin de la transition sera cahoteux. C'est pourquoi le CTC appuie la Loi canadienne sur les emplois durables. Nous voulons davantage d'investissements continus dans les mesures de protection sociale et le soutien aux travailleurs et aux secteurs à risque dans la transition vers une économie à faibles émissions de carbone.

Enfin, le CTC exhorte le gouvernement à inclure les conditions de travail relatives aux salaires en vigueur des syndicats et les exigences en matière de formation des apprentis dans le nouveau crédit d'impôt à l'investissement pour la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques qui sera précisé dans le prochain énoncé économique de l'automne. Le gouvernement doit s'appuyer sur son engagement et ses obligations de favoriser une approche commerciale inclusive et axée sur les travailleurs dans ses politiques axées sur le climat, ses crédits d'impôt à l'investissement et d'autres mesures de soutien adoptées en vue d'un avenir carboneutre.

Merci. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

• (1115)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Breton, vous disposez d'un maximum de cinq minutes.

[Français]

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

Je m'appelle Daniel Breton, et je suis le PDG de Mobilité électrique Canada. Je vous remercie de me permettre de témoigner devant le Comité permanent du commerce international afin de parler des tarifs sur les véhicules électriques fabriqués en Chine. D'entrée de jeu, nous tenons tout d'abord à dire que nous sommes en faveur de tarifs sur les véhicules électriques fabriqués en Chine.

Mobilité électrique Canada, qui est l'association canadienne de l'électrification des transports, compte près de 200 membres, parmi lesquels on trouve des constructeurs de voitures, de camions, d'autobus et de véhicules tout-terrain, ainsi que des travailleurs syndiqués. Nous sommes donc tout à fait conscients de la nature délicate de ce dossier.

[Traduction]

D'une part, nous voulons nous assurer que les travailleurs canadiens et nos investissements dans la chaîne locale d'approvisionnement de véhicules électriques, ou VE, sont protégés contre les pratiques de travail déloyales de la Chine. D'autre part, nous voulons garantir l'accès des consommateurs canadiens et des utilisateurs finaux à plus de VE légers, moyens et lourds qui sont, dans la mesure du possible, fabriqués ici.

Notre organisation — MEC — et nos membres ont proposé une approche ciblée qui soutient les travailleurs canadiens, l'innovation et notre chaîne d'approvisionnement des VE en croissance, tout en tenant compte des pratiques de travail et environnementales chinoises qui ont une incidence sur l'industrie automobile canadienne.

La Chine joue un rôle dominant dans la fusion et l'affinage des minéraux critiques à l'échelle mondiale, y compris pour la majeure partie du lithium et du cuivre provenant du Chili et de l'Australie. La Chine occupe également une position dominante dans la technologie et la fabrication des batteries. La chaîne d'approvisionnement mondiale des VE dépend actuellement de cette technologie des batteries et de certains composants en provenance de la Chine pour fonctionner.

La Chine pourrait prendre des mesures de rétorsion agressives en réponse à une surtaxe générale. Les mesures tarifaires canadiennes à cet égard ne devraient pas être adoptées arbitrairement. MEC a recommandé que toute surtaxe soit mise en place progressivement et qu'elle soit limitée dans le temps afin de donner aux fabricants de VE touchés suffisamment de temps pour ajuster leurs plans de production. Une telle approche aurait également averti les fabricants de pièces d'origine qu'ils doivent s'attaquer aux problèmes d'abordabilité et être prêts à faire face à la concurrence.

Voilà pourquoi nous avons recommandé les mesures ciblées suivantes.

La première consiste à imposer une surtaxe à l'importation sur les VE ainsi que sur les véhicules à essence et au diesel assemblés en Chine, après avoir examiné l'incidence des pratiques chinoises sur l'industrie automobile canadienne. Il n'y a aucun gain environnemental à exclure les VE chinois, mais à permettre aux voitures à essence et aux camions diesel assemblés en Chine de remplacer le parc de VE.

En échange de ce programme, le gouvernement de l'Ontario aurait dû être tenu d'offrir des mesures incitatives pour les VE et de déployer une infrastructure pour les véhicules légers afin que les VE soient abordables dans cette province. Fort d'un soutien gouvernemental total de 40 milliards de dollars pour Honda, Volkswagen et Stellantis en Ontario seulement, le gouvernement de l'Ontario, à notre avis, doit en faire beaucoup plus pour soutenir l'adoption des VE dans sa province; croyez-le ou non, l'Ontario accuse un retard non seulement par rapport au Québec et à la Colombie-Britannique, mais même comparativement à l'Île-du-Prince-Édouard et au Yukon.

Étant donné qu'un nombre croissant de constructeurs automobiles commencent à offrir des versions plus abordables de VE dans d'autres pays, nous recommandons que le gouvernement fédéral accorde une période d'exemption de trois ans aux constructeurs automobiles pour qu'ils offrent des solutions de recharge plus abordables de VE. Cette période permettrait d'accroître la disponibilité de VE abordables au Canada pour les consommateurs d'ici. Après cette période, si un constructeur automobile n'offre pas de VE ou de véhicules hybrides rechargeables à un prix d'achat inférieur de 20 % à celui qu'il offre actuellement, il ne sera admissible à aucune remise pour ses VE ou ses véhicules hybrides rechargeables.

En ce qui concerne les véhicules moyens et lourds, nous recommandons également des droits de douane, mais je manque de temps, alors je vous fournirai des explications pendant la période de questions.

● (1120)

[Français]

À l'heure actuelle, certains constructeurs automobiles proposent des véhicules électriques plus abordables dans d'autres marchés, mais pas au Canada, car ils n'ont pas à le faire. En fait, la grande majorité des constructeurs automobiles ne proposent même plus de voitures à essence d'entrée de gamme au Canada. De plus, sans la norme zéro émission, nous n'y arriverons jamais.

Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

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

Nous passons à M. Warren, pour un maximum de cinq minutes.

**M. Marty Warren (directeur national, Syndicat des Métallos):** Merci, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Marty Warren. Je suis le directeur national canadien du Syndicat des Métallos. Je suis accompagné de Meg Gingrich, l'adjointe au directeur national. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui dans le cadre de cette étude.

Le Syndicat des Métallos représente plus de 225 000 membres au Canada, dont beaucoup travaillent dans des industries comme celles de l'acier, de l'aluminium et des mines. Ces industries, qui sont essentielles à notre économie et aux travailleurs de ces secteurs, sont le pilier de la chaîne d'approvisionnement des VE du Canada. Elles font face à d'énormes risques en raison des pratiques commerciales de la Chine.

La motion relative à l'étude du Comité souligne à juste titre la menace sérieuse que les véhicules électriques en provenance de la Chine représentent pour les industries et les travailleurs canadiens. Les fabricants chinois de VE sont fortement subventionnés et tirent profit d'avantages concurrentiels injustes, y compris de normes laxistes en matière d'environnement, de travail et de droits de la personne. Ces pratiques menacent directement plus de 600 000 travailleurs canadiens des industries de l'acier, de l'aluminium, des mines, des pièces d'automobile et de la construction d'automobiles. Nos membres, qui sont fiers de produire des matériaux de grande qualité, sont injustement minés par des importations bon marché et inférieures aux normes. C'est pourquoi nous devons protéger l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des VE contre la concurrence prédatrice de la Chine.

Le Syndicat des Métallos appuie fortement le recours à l'article 53 du Tarif des douanes sur les VE chinois. Notre principal partenaire commercial, les États-Unis, a déjà annoncé une augmentation des droits de douane sur les VE chinois qui atteindront 100 % et une augmentation des droits de douane sur l'acier et l'aluminium qui atteindront 25 %. Ces mesures entreront en vigueur le 27 septembre. Nous croyons que le Canada devrait emboîter le pas pour empêcher que nos industries nationales se retrouvent vulnérables; le Canada doit imposer les mêmes droits de douane à la frontière et adopter des mesures pour d'autres parties de la chaîne d'approvisionnement des VE, y compris l'acier, l'aluminium et les minéraux critiques.

La question dont nous sommes saisis aujourd'hui ne se limite pas aux VE. La capacité excessive de l'industrie chinoise et les pratiques commerciales déloyales nuisent depuis longtemps au secteur de l'acier et de l'aluminium. Depuis des années, nous mettons en garde contre les effets dévastateurs du dumping de l'acier chinois, qui a entraîné une chute des prix, des pertes d'emplois et le déclin de notre industrie nationale.

L'an dernier seulement, la part de marché de l'acier étranger au Canada est passée de 19 à 38 %. L'acier et l'aluminium sont au cœur de la chaîne d'approvisionnement des VE, et ce marché ne peut pas croître sans une industrie stable et concurrentielle. Alors que la Chine continue d'inonder les marchés mondiaux d'acier et d'aluminium bon marché, les producteurs canadiens, qui adhèrent à des normes environnementales et de travail parmi les plus élevées au monde, se font couper l'herbe sous le pied, et les travailleurs en subissent les conséquences tragiques.

Nous avons exhorté le gouvernement à élargir la portée du pouvoir prévu à l'article 53 d'imposer des droits de douane sur les produits de l'acier et de l'aluminium en provenance de la Chine, et nous sommes heureux que le gouvernement ait agi en ce sens. Si le Canada ne passe pas à l'action, les producteurs d'acier canadiens estiment que plus de 760 000 tonnes d'acier chinois pourraient être détournées vers le Canada en raison des droits de douane américains. Le statu quo serait dévastateur pour les travailleurs et les entreprises du Canada. Malgré l'article 53, le Canada demeure vulnérable en raison de ses barrières tarifaires et non tarifaires imposées à la Chine qui sont plus faibles que celles qu'imposent les États-Unis.

Bien que ces droits de douane soient nécessaires, ils ne constituent qu'une partie de la solution. Nous avons besoin d'une stratégie industrielle globale et coordonnée qui inclut l'acier, l'aluminium et les minéraux critiques comme piliers de notre chaîne d'approvisionnement en VE. Il faut englober l'extraction minière et le raffinage des minéraux critiques, sans oublier la production de l'acier et de l'aluminium qui seront utilisés dans les VE et les batteries.

Nous demandons également au gouvernement d'accroître l'utilisation d'acier et d'aluminium fabriqués au Canada dans les projets d'infrastructure financés par l'État. Les politiques d'approvisionnement public devraient être une priorité pour ces produits nationaux.

● (1125)

De plus, le Canada doit mettre en œuvre un mécanisme d'ajustement carbone afin d'uniformiser les règles du jeu. Les producteurs canadiens sont des chefs de file mondiaux dans la production d'acier et d'aluminium à faibles émissions, et pourtant, ils sont pénalisés par des concurrents étrangers ayant une empreinte carbone beaucoup plus élevée. Nous avons besoin d'un...

**La présidente:** Merci beaucoup.

Je suis désolée, monsieur Warren, mais je dois vous interrompre. Vous aurez peut-être l'occasion de terminer vos observations en réponse à une question.

Je donne la parole à M. Herman, s'il vous plaît, pour cinq minutes tout au plus.

**M. Lawrence Herman (avocat, Herman & Associates, Cassidy Levy Kent, à titre personnel):** Merci beaucoup, madame la présidente. Je suis ravi d'être ici.

J'espère ne pas être trop hors contexte. J'ai été invité à comparaître pour présenter des observations sur les aspects juridiques. Je suis avocat. Je ne suis pas un spécialiste des politiques. Je serai ravi de répondre aux questions et j'espère pouvoir fournir quelques précisions.

[Français]

Je vais présenter mon témoignage en anglais, parce que je ne connais pas tellement les mots techniques français, mais je vais faire mon possible pour vous répondre dans cette langue, au besoin.

[Traduction]

M. Warren a soulevé un très bon point, et je pense que le Comité doit en être conscient. Notre plus important partenaire commercial a pris des mesures visant les véhicules électriques, l'acier et l'aluminium chinois. Le Canada, dans le cadre de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique, doit emboîter le pas. Nous ne sommes pas nécessairement tenus de faire tout ce que font les Américains, mais nous sommes partie à un accord international — un accord commercial nord-américain — et il incombe au Canada de prendre des mesures en conséquence. C'est ce que le gouvernement a fait en vertu de l'article 53 du Tarif des douanes. Je pourrai parler brièvement du Tarif des douanes et de l'article 53 durant les séries de questions.

Il ne fait aucun doute que la Chine a enfreint ses obligations à l'égard de l'OMC. Elle s'adonne au ciblage stratégique d'industries étrangères à l'aide de subventions et d'exportations massives dont l'élaboration et la mise en œuvre visent essentiellement à inonder et à prendre le contrôle des marchés étrangers dans des secteurs stratégiques, et nous devons en être conscients. Nous devons réagir à l'usage agressif de subventions par la Chine, ce qui contrevient aux obligations fondamentales du GATT de l'OMC.

Je dois préciser qu'on parle de subventions et non de dumping, mais le dumping de marchandises ne peut être complètement ignoré. L'approche traditionnelle des recours commerciaux ne fonctionne pas dans ce cas-ci. Les recours commerciaux concernent les entreprises individuelles qui subissent un préjudice. Les recours commerciaux traditionnels — les droits antidumping et les droits compensateurs — ne peuvent en aucun cas être utilisés pour contrer les actions stratégiques agressives menées par la Chine.

J'aimerais parler brièvement de sécurité nationale, et je ferai diverses suggestions dans mes réponses aux questions. En vertu des dispositions du GATT de l'OMC, nous avons le droit de prendre des mesures lorsque les intérêts du Canada en matière de sécurité nationale sont en jeu. À mon avis, dans le cas présent, les actions de la Chine constituent une menace pour nos intérêts en matière de sécurité nationale. Je pense que l'article 53 du Tarif des douanes devrait être modifié pour inclure une référence à la sécurité nationale. D'autres aspects de nos lois commerciales pourraient aussi être modifiés pour inclure des références à la sécurité nationale.

Ceci conclut mes observations. C'est avec plaisir que je discuterai de tous ces points durant les séries de questions.

• (1130)

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

Nous passons maintenant aux questions des députés.

Monsieur Williams, vous avez six minutes, s'il vous plaît.

**M. Ryan Williams (Baie de Quinte, PCC):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie nos témoins de participer à cette très importante réunion aujourd'hui.

Essentiellement, nous parlons de la nécessité d'un équilibre, d'un commerce équilibré, pour ce qui est des relations avec la Chine, mais aussi avec les Américains.

Monsieur Herman, je vais commencer par vous. Pouvez-vous informer brièvement le Comité de l'état actuel des relations commerciales entre les États-Unis et le Canada? Plus particulièrement, pouvez-vous parler des droits de douane sur le bois d'œuvre, qui ont presque doublé récemment, de la taxe de vente sur les biens et les services numériques et des préoccupations des États-Unis à cet égard?

**M. Lawrence Herman:** Ce sont de bonnes questions.

Écoutez, dans le cadre d'une relation commerciale importante comme celle que nous avons avec les Américains, il y aura toujours des différends et des désaccords, et le bois d'œuvre en fait partie. C'est une simple réalité: l'industrie américaine est bien organisée et bien nantie, de sorte qu'elle peut faire durer ce différend aussi longtemps qu'elle le souhaite. La seule façon de régler la question du bois d'œuvre est de conclure un accord distinct avec les Américains.

De tels différends existeront toujours. Ce que je tiens à souligner, c'est que dans l'ordre général des choses, il est important que le Canada, le Mexique et les États-Unis travaillent ensemble pour faire face aux grandes préoccupations internationales comme les tactiques commerciales agressives de la Chine. Dans le cadre d'un accord commercial trilatéral — l'une des relations les plus importantes au monde, sinon la plus importante —, nous devrions travailler de concert avec nos partenaires commerciaux.

Écoutez, bien franchement — je ne pense pas que ce soit un secret, et tous les membres du Comité le savent —, nos activités commerciales avec les États-Unis sont notre intérêt dominant sur le plan du commerce international, et nous devons travailler en étroite collaboration avec les Américains, monsieur Williams, malgré nos différends possibles dans divers domaines distincts.

**M. Ryan Williams:** D'après votre expertise, cette relation est-elle meilleure ou pire, étant donné que le différend sur le bois d'œuvre perdure depuis un certain temps et qu'ils ont doublé les droits de douane et qu'ils soulèvent des préoccupations qui ont une incidence sur les activités commerciales? Ils évoquent une taxe de vente sur les biens et services numériques qui a une incidence sur la relation commerciale. Cela ne fait-il qu'empirer la relation?

**M. Lawrence Herman:** Écoutez, il y aura toujours des tensions dans certains domaines. Nous avons un accord, et cet accord prévoit la résolution des différends par l'intermédiaire d'un mécanisme de règlement devant un organe indépendant. Nous devons trouver une solution. Les Américains devront...

**M. Ryan Williams:** Merci beaucoup. Je suis désolé, mais je n'ai pas beaucoup de temps.

Monsieur Warren, nous avons parlé des industries de l'acier et de l'aluminium. Vous avez parlé, de manière générale, de 600 000 travailleurs. Combien de travailleurs y a-t-il, directement ou indirectement, uniquement dans l'industrie de l'acier?

**M. Marty Warren:** Mme Gingrich pourrait m'aider à répondre, mais dans l'industrie sidérurgique en soi, notre syndicat compte probablement près de 20 000 travailleurs. Je parle de nos membres, de nos sites. Ensuite, évidemment, il y a l'effectif en aval, soit l'ensemble des ateliers connexes, les travaux de maintenance. On parle ici de 100 000 emplois ou plus.

**M. Ryan Williams:** Donc, cela représente 100 000 emplois et de bons salaires au Canada, dans ce secteur.

Nous avons parlé des véhicules électriques, évidemment, et des industries de l'acier et de l'aluminium en Chine, et vous avez parlé du dumping dans ces industries et de l'incidence que cela aura. Vous avez mentionné un pourcentage important, soit 19 % à 38 %. Combien d'emplois seraient menacés si le dumping d'acier se poursuivait, si nous n'imposons pas ces droits de douane sur l'aluminium, l'acier et les véhicules électriques? Combien de ces emplois seraient menacés?

**M. Marty Warren:** Je vous dirais que si nous ne trouvons pas la solution, tous les emplois seront menacés, car c'est intimement lié à l'investissement. Encore une fois, si vous ne pouvez pas vendre votre acier... Actuellement, on n'accorde pas une valeur accrue à l'acier vert, même si nous produisons certains des aciers les plus écologiques au monde. Il n'y a pas de plus-value sur le marché pour l'acier vert. Si nous n'imposons pas de droits de douane pour aider ces fabricants afin qu'ils investissent... qu'est-ce qu'une nation sans industrie sidérurgique? Qu'arrivera-t-il à tous ces bons emplois et aux communautés qu'ils créent?

Je vous dirai — et c'est mon dernier point — que si nous n'arrivons pas à enrayer le dumping d'acier étranger par notre frontière poreuse, cet acier finit par aboutir aux États-Unis. Je suppose que la patience des États-Unis, notre principal partenaire commercial, particulièrement dans le secteur de l'acier, finira par s'étioler si nous ne parvenons pas à nous occuper de nos frontières et que l'acier étranger continue d'aboutir dans leur pays. Cela me préoccupe beaucoup.

● (1135)

**M. Ryan Williams:** Merci, monsieur.

Certains producteurs nous ont également parlé d'un autre facteur qui a une incidence, et c'est la taxe sur le carbone. Elle fera augmenter les coûts pour l'industrie sidérurgique. Le cas échéant, combien d'emplois seraient menacés?

**M. Marty Warren:** Eh bien, je pense qu'il est trop tôt pour dire le nombre d'emplois pour l'instant.

À mon avis, il est indéniable que les producteurs d'acier ne devraient pas être épargnés par la création de l'économie verte ou le fait de continuer de prendre de l'expansion dans l'économie verte. Je suis un peu inquiet de la façon dont l'industrie sidérurgique se développe. Nous examinons de plus près la situation et tentons de voir si elle a besoin d'une petite exemption, d'une petite marge de manœuvre pour que la technologie puisse suivre et pour que les investissements puissent en quelque sorte rattraper le retard sur notre industrie sidérurgique. On ne doit clairement pas laisser l'industrie s'en tirer à bon compte, mais je suis préoccupé à l'heure actuelle. Sa

croissance, si elle est... Nous devons examiner la situation de plus près pour déterminer l'incidence sur l'investissement.

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

**M. Ryan Williams:** Demandez-vous qu'elle fasse une pause? Est-ce ce que vous demandez?

**M. Marty Warren:** Non, pas directement. Nous communiquons avec certaines des parties concernées pour en discuter. J'ai rencontré les producteurs d'acier il y a quelques mois. Nous avons discuté avec les trois parties concernées et les avons informées de la situation. Là encore, nous avons bon espoir qu'en poursuivant sur cette voie pour trouver une solution qui fonctionne pour notre environnement, nos enfants et nos petits-enfants...

**La présidente:** Je vous remercie, monsieur. Je suis désolée. Je dois vous interrompre. On a dépassé le temps de 20 secondes.

Le prochain intervenant est M. Sheehan, je vous prie.

**M. Terry Sheehan (Sault Ste. Marie, Lib.):** Merci à tous de cette déclaration.

Il semblerait que tout le monde soit d'accord pour dire que ces tarifs sont une bonne idée. Je vous remercie d'avoir présenté vos différents points, opinions et données sur ce sujet.

Monsieur Warren, vous avez parlé de ce dumping qui dure depuis très longtemps. Je suis le député de Sault Ste. Marie. Je le suis depuis un bon moment. J'ai vu à quel point l'industrie sidérurgique est importante pour les métallurgistes, mais aussi pour l'économie à Sault Ste. Marie et dans le Nord de l'Ontario.

Quand j'ai été élu pour la première fois, Algoma Steel était sous la protection de la Loi sur la faillite. L'usine de Tenaris Tubes n'employait qu'une poignée de personnes, essentiellement pour assurer la maintenance et maintenir les lumières allumées. L'entreprise a carrément jeté le blâme sur le dumping d'acier. C'est la raison pour laquelle elle se trouvait dans une aussi terrible situation.

Par la suite, et dans notre premier budget, nous avons mis en œuvre un plan pour renforcer la réponse du Canada aux pratiques commerciales déloyales. Nous avons instauré des mesures visant à prolonger la durée d'application d'une sanction, une fois qu'elle a été imposée, puis nous avons lancé une consultation.

À la suite de cette consultation en 2017, nous avons présenté quelques faits très importants. La situation particulière du marché était un élément de la loi antidumping, et il y avait la décision sur le champ d'application de l'anti-contournement et la participation des syndicats. Je tiens à souligner la participation des syndicats et l'importance de cette participation pour nous, tandis que nous poursuivons nos efforts en vue de renforcer l'industrie sidérurgique. Je pense à Cody Alexander du secteur 6, qui a dit avoir assisté et participé à l'une des réunions de ce comité. Une décision favorable a été rendue après que les métallurgistes ont expliqué l'incidence que cela aurait sur les emplois et à quel point c'était injuste.

Pourriez-vous fournir des explications au Comité également? J'ai été très reconnaissant de l'aide des métallurgistes lorsque les tarifs imposés en vertu de l'article 232 ont été mis en place — 25 % sur l'acier et 10 % sur l'aluminium. J'ai aussi beaucoup apprécié la façon dont les Métallurgistes unis des deux côtés de la frontière ont pu travailler avec nous — y compris Leo Gerard, du Nord de l'Ontario, Sudbury, un compagnon de l'Ordre du Canada — et l'importance de cette voix.

Vous pourriez peut-être expliquer au Comité les efforts soutenus que les Métallurgistes unis déploient pour travailler ensemble, des deux côtés de la frontière, pour renforcer l'industrie sidérurgique. J'aimerais que vous fassiez quelques observations à ce sujet.

• (1140)

**M. Marty Warren:** Oui, je dirais que nous avons beaucoup de chance. Nous sommes un syndicat international présent des deux côtés de la frontière, ce qui nous permet de nous faire entendre tant à Ottawa qu'à Washington. Nous travaillons beaucoup ensemble pour protéger nos pays et nos économies. Comme nous le savons tous, nos économies sont très imbriquées l'une dans l'autre dans presque tous les domaines.

Pour revenir au point que vous avez soulevé concernant certaines affaires sur les tarifs et de notre capacité de témoigner dans ces affaires, c'est un énorme pas en avant. C'est ce que disent de nombreux membres du Comité, qui se contentent normalement de recueillir des faits et une panoplie d'informations. Lorsqu'ils peuvent entendre un travailleur expliquer les répercussions sur sa communauté, les mises à pied et le manque d'heures supplémentaires... Bien des membres du Comité disent que ceci est important: l'incidence sur les négociations et la façon dont ces travailleurs sont dans une position de faiblesse pour négocier les régimes de pension et les salaires. C'est un énorme pas en avant, et je ne remercie jamais assez les comités de nous avoir permis de prendre part à cette discussion.

Je veux seulement dire que l'arrivée de la fonte et du coulage est aussi un grand pas en avant, car certains de ces pays y échappent. La Chine et d'autres pays aiment faire appel à trois pays différents, changer l'estampille et déverser l'acier: cela reste du dumping d'acier. Avec la mise en œuvre de la fonte et du coulage, nous avons vraiment besoin de ressources. Nous devons également fournir des ressources à l'ASFC pour qu'elle mette en œuvre et applique les recours commerciaux que nous obtenons au conseil commercial.

Je vous remercie du travail que vous avez accompli et de l'importance que vous accordez à l'industrie sidérurgique. Je peux vous dire que nos homologues américains et nous travaillons de concert pour protéger nos deux économies et veiller à ce qu'elles disposent d'une industrie sidérurgique et de nombreuses autres industries florissantes.

**M. Terry Sheehan:** Vous avez commencé à parler d'envisager un ajustement carbone. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet, je vous prie? Que pourrait faire un ajustement carbone pour protéger les emplois des métallurgistes, les emplois dans les secteurs de l'aluminium et des véhicules électriques, etc.?

**M. Marty Warren:** La théorie qui sous-tend un ajustement carbone aux frontières est que lorsque l'acier arrive sur nos côtes et qu'il est fabriqué d'une manière qui ne respecte pas nos normes, qui a un impact sur l'environnement ou qui crée un problème d'émissions de carbone, il y a un ajustement carbone aux frontières pour qu'il puisse entrer sur notre territoire et être acheté. Vous ne faites pas ce qu'il faut pour changer le monde pour nos enfants et nos petits-enfants. Nous ne pouvons plus permettre que votre acier ou votre produit entre dans notre pays s'il n'est pas fabriqué conformément à nos normes, car tout ce que vous faites à ce moment-là, c'est saper tout le bon travail que les fabricants d'acier font au Canada et aux États-Unis. Vous les dissuadez d'investir, et dès que vous n'obtenez pas d'investissements dans ces vastes exploitations, vous êtes en train de mourir à petit feu.

Oui, c'est une prochaine étape, et elle est importante.

**M. Terry Sheehan:** J'allais demander au CTC à quel point les salaires en vigueur et les salaires conventionnels sont importants pour les crédits d'impôt. Pourriez-vous répondre très rapidement?

**La présidente:** Répondez brièvement, je vous prie.

**Mme Elizabeth Kwan:** Il est extrêmement important de créer de bons emplois dans le cadre de la transition vers une économie verte, c'est certain.

**La présidente:** Monsieur Savard-Tremblay, vous disposez de six minutes.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Merci.

Je salue l'ensemble des témoins. Je les remercie de leur présence et de leurs témoignages.

Monsieur Breton, nous nous sommes vus, ces derniers jours, dans le cadre de la conférence nationale de Mobilité électrique Canada à Halifax. Nous avons même eu l'occasion de manger des fruits de mer ensemble. Pendant les tests de son, vous avez montré qu'il faisait encore beau. J'en suis bien heureux.

Pourriez-vous revenir sur votre idée d'étendre les tarifs qui seront mis en place aux voitures à essence qui viennent de Chine? Il me semble que cela n'a pas la même importance géopolitique, car la Chine n'est pas perçue comme une puissance en la matière, et que, pour contenir la Chine, il est beaucoup plus important de cibler les véhicules électriques.

**M. Daniel Breton:** Vous avez raison de dire que, sur le plan géopolitique, la question des véhicules à essence produits en Chine n'est pas aussi importante que celle des véhicules électriques produits en Chine. Toutefois, on doit être cohérent et conséquent. Des véhicules à essence fabriqués en Chine et importés par des constructeurs automobiles américains se retrouvent présentement chez les concessionnaires. Or on considère que, comme on le dit au Québec, ce qui est bon pour pitou devrait être bon pour minou. Autrement dit, cela devrait s'appliquer à tout le monde. Cela n'a pas beaucoup de sens que ce ne soit pas le cas.

Il est important de souligner une chose dont il n'a pas été question depuis le début de la conversation. Il s'agit de l'espionnage industriel de la part de la Chine dans les centres de recherche au Canada. Je sais de source sûre qu'il y a eu de l'espionnage fait par des gens de la Chine dans des centres de recherche en électrification des transports au Canada. C'est un aspect important qui s'ajoute aux façons de faire qui sont inéquitables et injustes dans un contexte de commerce international.

On veut protéger les emplois relatifs à l'assemblage, à la fabrication et à l'acier. Je suis totalement d'accord sur ce que M. Warren a dit plus tôt, c'est-à-dire qu'on veut protéger nos industries. Mon père travaillait dans une usine qui a été délocalisée dans un pays où les normes en matière de conditions de travail et d'environnement étaient moins rigoureuses. On veut donc protéger les emplois ici.

Je pense que la question de l'espionnage industriel ne devrait pas être négligée. Il y a des centres de recherche de premier ordre au Québec et, entre autres, en Nouvelle-Écosse. M. Jeff Dahn, de l'Université Dalhousie, à Halifax, était présent à notre conférence pour parler de toute la recherche de pointe qui se fait.

Il n'y a pas de raison de ne pas protéger nos emplois, notre recherche et notre innovation.

• (1145)

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Ce que vous dites est intéressant, parce que, dès qu'on parle de tarifs, on entend tout de suite des gens dire que cela vient limiter la saine compétition, qui est nécessaire en contexte d'économie de marché. Or, en matière d'espionnage industriel, on sait déjà, avec clarté, qu'il n'est pas question de concurrence pure et parfaite. Cela me semble évident.

Par ailleurs, j'aimerais vous demander de jouer à l'historien. Dans les années 1980, l'administration Reagan, pourtant à l'origine du libre-échange nord-américain, a mis en place des tarifs contre les véhicules à essence japonais. À l'époque, on disait que, même si cela allait limiter la concurrence, il était assez clair que le Japon se livrait à des pratiques commerciales qui ne pouvaient pas être qualifiées de saines.

Avec 40 ans de recul, quel a été le résultat de l'imposition de ces tarifs?

**M. Daniel Breton:** Votre question est intéressante. Je suis assez vieux pour me souvenir des articles publiés dans les magazines *Time* et *Newsweek*, où l'on parlait de l'invasion japonaise des « Toyota », des « Honda », des « Nissan », des « Mazda », et ainsi de suite.

On a par la suite instauré une pratique qui consistait à imposer des tarifs d'à peu près 60 % sur les importations, ce qui a fini par inciter les constructeurs japonais à venir s'installer en Amérique du Nord, notamment aux États-Unis ET au Canada.

Je peux d'ores et déjà vous dire que des constructeurs d'automobiles, de camions et d'autobus chinois s'en viennent en Amérique du Nord, phénomène qui fait aussi partie de l'équation dans les discussions qui ont lieu présentement et sur laquelle les gens doivent se pencher.

Unifor est un de nos membres importants. Ses membres sont des employés syndiqués, qui travaillent dans des centres d'assemblage de véhicules. Or, on constate que plusieurs constructeurs offrent présentement des emplois non syndiqués. L'appartenance à un syndicat fait partie des bonnes conditions de travail. Il faut en tenir compte dans l'équation.

Quand on parle de protéger nos emplois, il faut aussi penser à la protection des consommateurs canadiens. Une chose nous désole un peu, et c'est de constater que certains constructeurs qui vendent des automobiles électriques au Canada, en Europe, en Asie et ailleurs n'offrent pas le même choix ici.

Pour le moment, certains véhicules électriques d'entrée de gamme ne sont donc pas offerts sur le marché canadien. Par exemple, la Volkswagen ID.3 est offerte en Europe, mais pas ici. Or, si nous voulons accélérer les ventes de véhicules électriques, nous avons besoin de véhicules d'entrée de gamme, moins chers. De plus, nous aimerions aussi créer des emplois.

Une consultation extrêmement importante va bientôt commencer, non seulement sur les véhicules, mais aussi sur les batteries, les minéraux critiques et les microprocesseurs.

Nous voulons aussi...

[Traduction]

**La présidente:** Je vous remercie. Je suis désolée de devoir vous interrompre.

Monsieur Cannings, allez-y, je vous prie.

**M. Richard Cannings:** Je remercie tous les témoins d'aujourd'hui.

Je pense qu'il est clair que nous nous entendons tous sur la nécessité de prendre de telles mesures et d'imposer ces tarifs en raison de nos relations avec les États-Unis et de ce que fait la Chine. Or, ce qui préoccupe de nombreux Canadiens — et ce qui me préoccupe certainement —, ce sont les répercussions que cela aura sur le combat à mener pour réduire nos émissions de façon générale et promouvoir l'adoption des véhicules électriques au Canada et l'industrie des véhicules électriques.

Je vais m'adresser à Mme Kwan, du Congrès du travail du Canada. Si je ne me trompe pas, vous avez dit qu'il devrait s'agir de mesures temporaires, de mesures à court terme, pour faire en sorte que les fabricants canadiens se lancent dans la production de véhicules abordables pour les Canadiens. S'ils craignent tellement de voir arriver des véhicules chinois moins chers que les nôtres, c'est ce à quoi les tarifs en question devraient servir. Est-ce là ce que vous vouliez dire?

• (1150)

**Mme Elizabeth Kwan:** Oui, c'est exactement ce que je voulais dire. Il s'agit essentiellement d'un répit temporaire accordé aux fabricants canadiens de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques pour construire ce qu'ils ont promis de construire — à l'aide d'investissements de fonds publics considérables — et pour commencer à le faire, en fait.

Le problème est que nous n'avons pas vraiment établi ou utilisé les montants d'investissements nécessaires pour mettre en place des bases solides, de sorte qu'à ce stade, l'introduction de véhicules électriques bon marché sera très préjudiciable. Ce que nous disons, c'est que les Canadiens sont compétitifs et que, par conséquent, nous devons nous donner une chance de tirer parti des investissements. Les tarifs ou les surtaxes constituent en fait une solution provisoire pour donner à tout le monde la possibilité de faire bouger les choses.

**M. Richard Cannings:** Merci.

Je vais maintenant passer à vous, monsieur Breton, et vous poser plus ou moins la même question. Je pense que vous avez soulevé bon nombre de ces points.

Ma femme et moi avons regardé des véhicules électriques cet été, en Colombie-Britannique. Il y en a beaucoup. Un grand nombre d'entre eux sont assez chers, mais je pense que la Colombie-Britannique est en avance sur bien d'autres provinces parce que le gouvernement soutient le virage électrique en mettant en place des infrastructures et en offrant des subventions pour l'achat de véhicules électriques.

Je me demandais si vous pouviez répondre à la même question et peut-être dire aussi quels véhicules nous fabriquons actuellement au Canada — ou lesquels nous comptons fabriquer — dans la catégorie des véhicules électriques abordables. Ou bien laissons-nous complètement de côté cette catégorie?

**M. Daniel Breton:** En fait, c'est le cas. C'est un problème. À vrai dire, on prévoyait construire une camionnette électrique en Ontario, mais Ford a décidé de reporter le projet et d'opter pour une camionnette à essence.

Une chose que j'ai trouvée assez étonnante, en fait, c'est qu'il y a maintenant une Dodge Charger électrique qui est assemblée à Windsor, en Ontario. Comme les ventes de véhicules électriques sont réglementées en Colombie-Britannique et au Québec, même si les contribuables ontariens subventionnent l'assemblage de ces voitures en Ontario, ils ne pourront pas y avoir accès. Seuls les habitants de la Colombie-Britannique et du Québec auront accès à ces voitures. Voilà qui montre le pouvoir de la réglementation.

C'est un problème. Des constructeurs automobiles comme Hyundai, Kia, Volkswagen, Ford, GM, VinFast, Tesla et d'autres parlent de fabriquer des voitures électriques plus abordables d'ici à 2027. Nous voulons simplement nous assurer que nous avons accès à ces voitures au Canada, parce qu'à l'heure actuelle, comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, les constructeurs automobiles ne fabriquent même pas de voitures à essence abordables. Ils n'en offrent plus aux Canadiens, ce qui pose un gros problème d'accessibilité, même pour les voitures à essence.

Nous voulons nous assurer que nous soutenons nos travailleurs et qu'ils commencent à fabriquer des voitures à essence et des voitures électriques plus abordables au Canada — et en particulier des voitures électriques — à l'aide du financement que nous accordons aux constructeurs automobiles et aux fournisseurs.

• (1155)

**M. Richard Cannings:** Vous dites que l'on devrait recourir à la période d'exemption de trois ans et mettre des règlements en place pour faire en sorte que les voitures produites au Canada répondent bien à ce besoin d'offrir des véhicules électriques abordables. Si nous exerçons des pressions pour que l'on construise des véhicules électriques, c'est pour réduire nos émissions et nous ne pouvons pas le faire si les gens n'ont pas les moyens de s'en offrir.

**M. Daniel Breton:** Exactement.

Évidemment, à l'heure actuelle, le prix des véhicules électriques est de plus en plus concurrentiel par rapport au prix des voitures à essence. Si l'on regarde les voitures de milieu de gamme, leur prix est très concurrentiel maintenant, mais quand on regarde les véhicules électriques d'entrée de gamme, il y a un écart. En fait, il était plus facile d'acheter un véhicule électrique d'entrée de gamme il y a trois, quatre ou cinq ans que maintenant, parce qu'il y avait plus de choix à l'époque qu'aujourd'hui. À présent, la plupart des constructeurs automobiles proposent des camionnettes et des VUS plus dispendieux. Si ma femme devait mettre à la casse sa petite voiture électrique, elle ne trouverait rien — ou presque.

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

Monsieur Baldinelli, allez-y, s'il vous plaît. Vous disposez de cinq minutes.

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

J'aimerais remercier les témoins de leur présence.

Je veux poursuivre avec M. Warren.

Vous avez mentionné que le Syndicat des Métallos représente environ 225 000 membres dans les secteurs de l'acier, de l'aluminium et des mines et que ces travailleurs sont le pilier de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques au Canada.

Je voudrais revenir sur les questions que mon collègue a posées précédemment. Vous avez indiqué que vous aviez discuté avec des partis de vos préoccupations concernant l'augmentation de la taxe

sur le carbone dans les années à venir et les répercussions sur l'industrie sidérurgique canadienne. Qu'est-ce que le syndicat demande plus particulièrement? Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé d'une exemption. À qui vous adressez-vous? Qu'avez-vous demandé au gouvernement et qu'en est-il de la réponse?

**M. Marty Warren:** Cela a été fait conjointement avec les producteurs d'acier. Si vous écoutez ce qu'ils disent, vous constaterez qu'ils soulèvent de nombreuses questions. Ils parlent des investissements, de la technologie et des technologies supplémentaires dont ils auront besoin pour atteindre leurs objectifs. Je pense que tous les producteurs d'acier que nous représentons veulent produire de l'acier vert. Là encore, il y a la question d'attirer des investissements. Si la situation est incertaine, il y a des inquiétudes quant à l'investissement.

Le mieux que je puisse dire, c'est que le travail est en cours. Je pense que chaque parti, les trois partis que nous avons rencontrés — je n'ai pas rencontré le Bloc ce jour-là, je m'en excuse —, ont tous compris l'importance que revêtent l'industrie de l'acier et l'industrie de l'aluminium pour que l'on se considère comme une nation. Je pense qu'il faudra poursuivre les discussions. Évidemment, nous faisons beaucoup de travail à Sault Ste. Marie en ce qui concerne les fours électriques à arc, ce qui sera utile.

Encore une fois, je pense que le dialogue est ouvert. Je ne pense pas que l'on puisse dire que le plan actuel ne fonctionnera pas. Nous ne faisons qu'attirer l'attention sur le fait que, parfois, il n'y a pas de solution unique. L'industrie sidérurgique pourrait avoir besoin de plus de temps ou d'autres choses.

Je pense qu'il est important de mentionner que les producteurs d'acier et nous-mêmes sommes tous d'accord pour dire que la production d'acier vert...

**M. Tony Baldinelli:** En ce qui concerne votre remarque, monsieur Warren, je pense qu'il est important que nous ayons ces discussions. Vous savez, nous ne travaillons pas en vase clos, en particulier lorsqu'il s'agit d'autres questions et politiques qui touchent le secteur.

Plus précisément, en novembre 2022, Mme Gingrich a comparu devant notre comité dans le cadre d'une étude sur la loi américaine relative à la réduction de l'inflation, soit l'*Inflation Reduction Act*, ou l'IRA. Lors de son témoignage, elle a dit: « [...] les incitatifs de l'IRA aux sociétés qui investissent dans les énergies propres, sans la moindre taxe sur le carbone, sont préoccupants, car ils procurent un avantage double aux aciéries américaines ». Un peu plus tard, elle a dit: « [...] je suis d'avis, oui, que l'absence de tarification du carbone aux États-Unis combinée aux dispositions de l'IRA pourraient placer l'industrie de l'acier au Canada dans une situation désavantageuse, y compris pour nos membres. »

Si les libéraux ne nuisent pas aux métallos en imposant une taxe sur le carbone, ils leur nuisent en laissant entrer au Canada des véhicules électriques, de l'acier et de l'aluminium fabriqués en Chine à des prix artificiellement bas. Depuis de nombreuses années, on affaiblit le Canada sur les deux fronts.

Êtes-vous du même avis? Qu'en pensez-vous?

**M. Marty Warren:** Je dirais tout d'abord que deux approches différentes ont été utilisées. Aux États-Unis, on a utilisé une sorte d'approche de la « carotte » avec les montants et les subventions offerts aux grandes entreprises pour les encourager à devenir plus écologiques. Les producteurs d'acier et d'autres producteurs diraient que le Canada utilise plutôt la méthode du « bâton » en menaçant d'augmenter les coûts chaque année jusqu'en 2030 en cas de non-conformité.

Encore une fois, je ne pense pas être prêt à jeter le bébé avec l'eau du bain, mais je crois qu'il s'agit d'une question dont nous continuerons à discuter pour trouver une approche équilibrée et déterminer comment tout cela fonctionne. Même si ce n'est peut-être pas le bon endroit pour le faire, je tiens à affirmer que c'est très important pour chacun d'entre nous à la réunion, ainsi que pour nos enfants et nos petits-enfants. C'est l'occasion d'appartenir à une nouvelle économie. Très franchement, nous avons perdu...

• (1200)

**M. Tony Baldinelli:** Monsieur Warren, si vous me le permettez, j'aimerais savoir quel risque l'approche du bâton que le gouvernement fédéral a décidé d'adopter fait courir à ces 225 000 membres. Qu'est-ce que cela signifie pour Stelco, par exemple, une entreprise d'Hamilton qui a récemment été achetée par une entreprise américaine? Qu'est-ce que l'approche du bâton et les coûts liés au carbone signifient pour les travailleurs canadiens qui vivent à Hamilton?

**M. Marty Warren:** Le reste...

**La présidente:** Monsieur, vous n'avez que 10 secondes pour répondre. Je ne pense pas que vous puissiez répondre dans un temps aussi court.

Je vais donc donner la parole à M. Sidhu.

Allez-y, s'il vous plaît.

**M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.):** Je vous remercie, madame la présidente.

Je remercie également les témoins d'être ici aujourd'hui.

Aujourd'hui, nous entendons beaucoup parler des mécanismes canadiens de tarification du carbone. Plus tôt dans la journée, nous avons également entendu parler des rajustements à la frontière pour le carbone. J'aimerais maintenant lire, pour les gens qui nous regardent, un extrait qui vous aidera à comprendre ce que signifient les rajustements à la frontière pour le carbone. Je vais donc lire l'extrait suivant tiré du site Web de l'Union européenne:

Le mécanisme d'ajustement à la frontière pour le carbone de l'UE est l'outil dont dispose l'UE pour fixer un prix équitable pour le carbone émis lors de la production de biens à forte intensité de carbone qui entrent dans l'UE, et pour encourager une production industrielle plus propre dans les pays non membres de l'UE.

En confirmant qu'un prix a été payé pour les émissions de carbone générées lors de la production de certains biens importés dans l'UE, le mécanisme d'ajustement à la frontière pour le carbone garantit que le prix du carbone des importations est équivalent au prix du carbone de la production nationale et que les objectifs climatiques de l'UE ne sont pas compromis.

Si les conservateurs parlent d'éliminer la tarification du carbone, nous ne devons pas oublier que l'Union européenne représente un marché important pour nos exportations et nos industries, soit près d'un demi-milliard de consommateurs.

Madame Kwan, le Congrès du travail du Canada représente un grand nombre de ces industries qui expédient leurs produits vers l'Union européenne. Si nous éliminons la tarification du carbone au Canada et que nous ne mettons pas en place des politiques progres-

sistes en matière d'environnement, il ne fait aucun doute que nous serons visés par des taxes à l'importation dans l'Union européenne, c'est-à-dire des taxes qui cibleront injustement nos industries et nos travailleurs canadiens. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**Mme Elizabeth Kwan:** Je pense que les travaux du Canada en ce qui concerne les rajustements à la frontière pour le carbone sont un peu au ralenti. Nous devons faire mieux. Nous avons beaucoup à apprendre de l'Union européenne.

Selon ce que je comprends, l'approche adoptée pour les rajustements à la frontière pour le carbone au Canada n'est pas compatible avec le mécanisme d'ajustement à la frontière pour le carbone ou elle ne s'intègre pas dans ce mécanisme. Cela ne signifie pas que les choses ne fonctionnent pas, mais simplement que nous devons nous efforcer davantage de trouver des moyens de faire fonctionner les deux systèmes ensemble.

Vous avez raison. Si nous ne respectons pas certaines des normes de base de l'Union européenne — ou même des États-Unis —, nous serons désavantagés. Le Canada sera pénalisé, ce qui entraînera des pertes d'emploi ou un ralentissement de l'activité manufacturière.

Par conséquent, d'une manière ou d'une autre, pour bâtir une économie verte durable et résiliente, nous devons réellement nous doter d'une vision à long terme et investir non seulement dans la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques, mais aussi dans beaucoup d'autres choses. Par exemple, nous devons investir dans l'électrification et dans l'infrastructure de recharge. Nous devons également investir dans de nombreuses autres technologies.

Nous ne pouvons donc pas nous contenter d'affirmer que cette mesure qui vise expressément les véhicules électriques chinois est la solution définitive, car ce n'est pas le cas. En fait, selon moi, il s'agit plutôt d'un point de départ. Nous devons tous travailler très fort pour nous assurer que nous avons une vision à long terme assortie d'investissements à long terme de la part du gouvernement, des fabricants et des travailleurs canadiens, afin de bâtir un avenir pour nos enfants et nos petits-enfants, comme l'a dit M. Warren.

Je vous remercie.

• (1205)

**M. Maninder Sidhu:** Je vous remercie, madame Kwan.

J'aimerais maintenant m'adresser à M. Warren.

Comme l'a dit Mme Kwan aujourd'hui, c'est la raison pour laquelle nous avons augmenté les droits de douane sur les importations en provenance du secteur chinois des véhicules électriques. Nous voulons ainsi nous assurer de protéger l'industrie et les travailleurs et d'uniformiser les règles du jeu.

Monsieur Warren, j'aimerais connaître votre avis sur le mécanisme d'ajustement à la frontière pour le carbone. Par ailleurs, si nous réduisons notre soutien à l'environnement et nos politiques progressistes, quelles pourraient être les conséquences sur les exportations vers le marché de l'Union européenne et sur nos activités ici, au Canada?

**M. Marty Warren:** J'aimerais d'abord préciser — et probablement corroborer ce qui vient d'être dit — qu'on ne peut pas se contenter d'adopter une approche unique, qu'il s'agisse d'exiger des renseignements sur le pays de fonte et coulage, d'appliquer rigoureusement la loi à la frontière, d'entendre les travailleurs lors des audiences sur le commerce et d'appliquer les tarifs dont nous parlons aujourd'hui. La première chose que je dirais, c'est que notre économie... Notre pays n'est pas un pays communiste. Ces processus prennent du temps. Nous sommes dans un pays démocratique et nous devons donc convaincre les consommateurs. Nous devons faire certaines choses. Nous ne pouvons pas apporter des changements du jour au lendemain. Cela nous donne un peu de temps pour permettre à nos entreprises — que ce soit dans le secteur sidérurgique, manufacturier ou autre — de prendre les mesures nécessaires et de se préparer.

Je peux vous dire que lorsque notre secteur manufacturier a fait face à l'économie mondiale, nous avons perdu. Nos enfants ont perdu. Le Canada a perdu environ 1,5 million d'emplois en l'espace d'un an et demi à trois ans. Les États-Unis ont perdu des millions d'emplois. Nous ne pouvons pas nous permettre de revivre une telle situation.

Quel a été le coût du magnétoscope à 50 \$? Je vais vous le dire. Il a anéanti tous les fabricants Zenith et les fabricants canadiens. Ce que nous tentons d'accomplir avec ces mesures — quelle que soit celle que vous choisissez —, c'est de bâtir l'avenir, de bâtir une économie et de reprendre les rênes de notre économie pour nos enfants...

**La présidente:** Je vous remercie beaucoup, monsieur. Je suis désolée, mais je dois vous interrompre. Je vous prie de m'excuser.

La parole est maintenant à M. Savard-Tremblay. Il a deux minutes et demie.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Je vais donc devoir être très bref, parce que ces questions comportent beaucoup de contenu.

Monsieur Breton, si je ne m'abuse, il y a deux modèles ou deux compagnies, à tout le moins, que les tarifs en question pénaliseraient. Comme la classe moyenne est actuellement étouffée par les prix, il me semble que ces modèles ne lui sont pas destinés.

J'aimerais, idéalement, que vous répondiez simplement par un oui ou par un non.

**M. Daniel Breton:** En fait, la classe moyenne peut avoir accès à ces véhicules. Il reste que, pour le moment au Canada, il n'y a pas vraiment de véhicules électriques fabriqués en Chine qui sont offerts à 30 000 \$. Ce sont des véhicules à 50 000 \$ et plus.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Très bien. On ne pénalise donc pas la classe moyenne avec ces tarifs. Je vous remercie.

Par ailleurs, il est clair, je crois, qu'on ne peut procéder que sur une base nord-américaine. Les États-Unis ont fait pression sur le Canada pour ce qui est de la mise en vigueur de ces tarifs. Ils craignent le Canada et se plaignent, avec raison, du fait que c'est une passoire et qu'il y a de la négligence à bien des égards.

Les États-Unis sont-ils toujours pour nous les meilleurs alliés? Y a-t-il des points qu'on pourrait inviter le gouvernement canadien à aborder dans quelques représentations auprès des Américains?

**M. Daniel Breton:** C'est une excellente question.

L'an prochain, on va se retrouver devant les négociations de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, ou ACEUM. Il va donc falloir que le Canada tienne son bout parce que, pour le moment, il y a des chances que nous sortions perdants de cette négociation, si nous ne faisons pas attention.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Très bien, merci. Nous aurons sans doute l'occasion d'en reparler, probablement ici même, à ce comité.

Pourriez-vous nous parler de l'approvisionnement propre?

**M. Daniel Breton:** Oui. Des gens parlaient du fait qu'au Canada, nous n'avons que l'approche du bâton, mais pas celle de la carotte. C'est faux parce qu'on subventionne à coups de milliards de dollars la fabrication de véhicules électriques, de composants de véhicules électriques et de batteries. Nous avons donc la carotte et le bâton. En ce sens, je pense que le Canada fait quand même du bon travail.

Un des sujets dont on parle depuis quelques d'années est ce qu'on appelle « l'approvisionnement propre ». Autrement dit, ce sont des appels d'offres verts qui n'entrent pas en contradiction avec les accords de libre-échange.

Le Canada pourrait donc dire qu'il va commander des composants, des véhicules plus verts fabriqués au Canada. Du strict point de vue des accords de libre-échange, le Canada ne serait pas pénalisé. Il ne pourrait pas l'être. Or cela aiderait les entreprises et les travailleurs canadiens.

Pour le moment, le Canada ne le fait pas, et c'est une occasion ratée. Une chaire de recherche en droit de l'Université de Sherbrooke en a parlé. Nous avons amené cette approche à la Chambre des communes. Nous aimerions voir l'approvisionnement propre faire partie des politiques canadiennes.

[Traduction]

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

La parole est à M. Cannings. Il a deux minutes et demie.

● (1210)

**M. Richard Cannings:** Merci.

Je vais revenir à Mme Kwan, du Congrès du travail du Canada.

Vous avez eu très peu de temps pour nous parler des conditions de travail et des futurs crédits d'impôt. J'aimerais vous donner l'occasion de nous en dire plus et de nous expliquer les raisons qui font que c'est important et les mesures que vous espérez voir mises en place pour protéger les travailleurs canadiens.

**Mme Elizabeth Kwan:** Je vous remercie beaucoup de la question.

Dans la transition vers une économie verte, qui s'accélère et qui comporte des embûches — et c'est la raison de notre présence ici aujourd'hui —, nous devons nous assurer que les emplois disponibles, pendant et après la transition sont des emplois bien rémunérés et hautement qualifiés.

Pour ce faire, nous pouvons inclure des conditions comme le maintien des salaires syndicaux et des exigences en matière d'apprentissage qui sont en vigueur, de façon à préserver les niveaux de qualification de la main-d'œuvre et à offrir des emplois bien rémunérés dans tous les secteurs de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques. Nous aurons ainsi une main-d'œuvre très qualifiée qui peut compter sur des emplois syndiqués et bien rémunérés.

C'est ainsi que croissent nos collectivités, comme nous avons pu le constater quand l'industrie automobile s'est établie au Canada. Les avantages qui en ont découlé ont créé des collectivités dynamiques qui ont pu grandir. C'est pourquoi nous devons nous assurer... Pourquoi ne pas bonifier l'investissement public dans les réseaux de chaînes d'approvisionnement quand nous pouvons le faire pour nous assurer que tout le monde profite de cette prospérité?

**M. Richard Cannings:** Je vais revenir rapidement à M. Breton.

Les droits de douane profiteront aux fabricants qu'ils protègent, mais ils généreront aussi des recettes. Avez-vous une idée de ce à quoi ces recettes devraient servir pour stimuler l'achat de véhicules électriques?

**M. Daniel Breton:** Je ne sais pas exactement ce que vous entendez par recettes. Il n'y aura pas de recettes pour... Ces droits de douane signifient que les constructeurs d'automobiles qui importent actuellement des voitures de Chine cesseront de les importer de Chine. Ils les importeront des États-Unis ou d'Europe. Cela va simplement mettre fin aux importations de voitures électriques fabriquées en Chine actuellement.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Jeneroux pendant cinq minutes. Allez-y, je vous prie.

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Merci, madame la présidente.

Je suis heureux d'être de retour et de revoir tout le monde.

Je remercie les témoins de prendre le temps d'être avec nous aujourd'hui.

Rapidement, je veux répondre à mon collègue d'en face, M. Sidhu, qui a dit que les conservateurs veulent abolir la taxe sur le carbone. C'est sûr que nous voulons abolir cette taxe. Je suis heureux que M. Sidhu ait enfin entendu le message, et je tiens à lui souligner qu'il n'y a pas que les conservateurs qui veulent le faire, mais aussi des premiers ministres partout au pays, notamment celui de la province de M. Canning, la Colombie-Britannique. C'est ce que les Canadiens demandent. Le fait est que la taxe sur le carbone fait augmenter le coût de l'épicerie, du chauffage et du transport des produits vers les marchés. Je veux simplement m'assurer que M. Sidhu sait que nous ne sommes pas les seuls à le demander. Nous nous faisons l'écho de ce que pensent les Canadiens d'un bout à l'autre du pays.

Cela dit, je vais partager un peu de mon temps à la fin avec mon nouveau collègue au sein du Comité, M. Williams, mais avant je veux poser une brève question à M. Herman.

Vous avez mentionné dans votre déclaration préliminaire que le bois d'œuvre a toujours été un problème. Le fait est que ce n'était pas un problème aussi important sous le gouvernement conservateur de Stephen Harper qu'aujourd'hui. Ce ne l'était pas jusqu'à la fin de l'accord en octobre 2015. Tout ce que le présent gouvernement a réussi à faire, c'est obtenir un moratoire sur l'entente sur le bois d'œuvre.

Monsieur Herman, j'aimerais savoir si vous considérez que c'est un problème qui a pris de l'ampleur aujourd'hui dans les relations entre le gouvernement actuel et le gouvernement des États-Unis, et qui se conjugue à celui de l'entrée en vigueur de la taxe de vente sur les produits numériques. Ces problèmes vont-ils causer des frictions dans ces relations?

• (1215)

**M. Lawrence Herman:** Eh bien, honnêtement, je ne pense pas que le dossier du bois d'œuvre va déstabiliser nos relations avec les États-Unis. J'ai dit plus tôt que c'est un irritant, que c'est un problème, et qu'il ne peut être résolu, à mon avis, que par un accord distinct entre le Canada et les États-Unis pour régler ces questions, mais je ne vois pas le bois d'œuvre comme un élément déstabilisant dans nos relations. Cela fait partie d'une série de problèmes que nous avons avec notre principal partenaire commercial.

J'espère que les deux parties pourront parvenir à un accord dans ce dossier, mais au bout du compte, c'est l'industrie américaine qui veut protéger sa part de marché, et tant qu'elle aura l'argent pour payer des avocats, ce différend se poursuivra. Le problème pourrait être perpétuel. J'espère que non, mais c'est là où nous en sommes.

Pour répéter ce que je viens de dire, je ne pense pas que le dossier du bois d'œuvre, en soi, déstabilisera les bonnes relations que nous entretenons, de façon générale, avec les Américains.

**La présidente:** Il vous reste une minute et 30 secondes, monsieur.

**M. Ryan Williams:** Merci, madame la présidente.

Je remercie les membres du Comité.

Madame Kwan, nous parlons des syndiqués et de nos excellents travailleurs au Canada et nous voulons protéger leurs emplois. Nous parlons du secteur minier. Le Comité discute en ce moment des droits de douane imposés à la Chine. Le gouvernement actuel n'a pas fait le choix d'imposer des droits de douane sur les minéraux critiques en provenance de ce pays, même si 70 % du cobalt et du lithium y sont extraits et raffinés pour être ensuite achetés par le Canada. Ce ne sont pas des emplois syndiqués au Canada. Ce sont des emplois qui se trouvent en Chine. Quatre-vingt-dix pour cent des minéraux rares qui entrent dans la fabrication des batteries et des aimants pour les batteries sont extraits en Chine et importés ici.

Pouvez-vous me parler des normes du travail au Canada par rapport à celles de la Chine et me dire pourquoi ces emplois syndiqués dans le secteur minier au Canada devraient être protégés?

**Mme Elizabeth Kwan:** Je ne comprends pas très bien votre question, mais il est certain que nos normes de travail sont plus élevées au Canada qu'en Chine. C'est d'ailleurs pourquoi nous sommes un pays attrayant pour l'Union européenne et les États-Unis. Je pense que c'est un atout très précieux pour nos relations commerciales avec les États-Unis et l'Union européenne.

Si vous voulez parler des normes de travail, je crois qu'une grande partie de l'extraction et de la production de minéraux critiques pour les batteries de véhicules électriques se fait, en fait, au Xinjiang. Vous savez très bien que c'est là qu'on utilise beaucoup le travail forcé. Je ne souhaite absolument pas que nos normes correspondent à ces normes dans l'économie verte de demain.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Arya pour terminer la deuxième série de questions.

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

Madame la présidente, j'ai parfois des désaccords politiques avec notre collègue M. Cannings, mais je dois dire que je souscris aux opinions qu'il a exprimées lors de la première série de questions.

Pour parler de façon plus générale, l'ordre mondial est en train de changer, et cela a commencé avant la COVID. Les choses se sont accélérées depuis. La mondialisation, comme nous le savons, est chose du passé. Il en va presque de même du libre-échange. Le libre-échange qui profitait tant aux pays en développement qu'aux pays développés est en train de disparaître et le protectionnisme s'installe.

Nous misons sur la délocalisation régionale, la délocalisation vers un pays proche et l'amilocalisation, et nous voulons évidemment tous protéger nos industries nationales. Nous ne saurons qu'après un certain temps où cela nous mènera et quelles seront les répercussions qui en découleront, mais — quelles que soient les politiques que nous utiliserons pour protéger nos industries — il y aura des effets immédiats sur nos secteurs qui dépendent des exportations. Le secteur agricole canadien — l'agroalimentaire canadien et les produits agricoles — est le cinquième en importance au monde. Je pense que ce secteur sera le premier à être touché par les décisions que nous avons prises, et les producteurs de canola arriveront probablement en tête de liste.

Cependant, la réalité est que les États-Unis sont notre principal partenaire commercial. Notre prospérité économique est liée à notre commerce avec les États-Unis et en dépend. Lorsque les États-Unis ont décidé d'imposer des droits de douane sur les véhicules électriques en provenance de la Chine, il était inévitable que nous leur emboitions le pas. Comme on a pu le lire dernièrement dans un éditorial du *Globe and Mail*, la bonne décision consistait à égaliser les droits de douane américains, même si de tels droits ont habituellement des effets négatifs.

Comme je l'ai dit, c'est un nouveau paradigme. Nous ne savons pas où cela nous mènera. Cela touche non seulement le Canada, mais tous les pays du monde, en particulier les pays développés qui ont été les champions du libre-échange.

Monsieur Herman, j'ai une question pour vous. J'ai lu votre article dans le *Globe and Mail* à ce sujet et j'ai écouté vos commentaires aujourd'hui. Je ne sais pas si vous êtes convaincu à 100 % que la voie que nous avons empruntée en utilisant l'article 53 du Tarif des douanes est la bonne. De toute évidence, emprunter cette voie signifie que nous perdons la protection de l'OMC que nous aurions pu utiliser pour réaffirmer notre engagement à l'égard de l'ordre multilatéral fondé sur des règles.

Dans cet article, vous dites que nous pouvons fournir deux arguments. Je pense que l'un d'eux aurait nécessité ce que vous venez de

proposer aujourd'hui, soit de modifier l'article 53 du Tarif des douanes pour y inclure une référence à la sécurité nationale. Évidemment, la décision que nous avons prise pourrait ne pas être contestée devant les tribunaux. Il se peut que rien de tout cela — la voie que nous avons empruntée et les raisons pour lesquelles nous ne sommes pas allés à l'OMC — ne soit contesté, mais je veux vous poser de nouveau la question: êtes-vous convaincu que la voie que nous avons empruntée en utilisant l'article 53 est la bonne?

• (1220)

**M. Lawrence Herman:** Je suis convaincu que c'est la bonne voie à suivre dans ce cas précis.

Vous savez, l'ordre commercial multilatéral mondial est soumis à d'énormes pressions. Je pense que nous en sommes arrivés à un point où il ne répond pas à tous les problèmes auxquels les pays font face. Dans ce cas-ci, le Canada a pris des mesures, et ces mesures sont, à mon avis, conformes au droit des gouvernements, des membres de l'OMC, de prendre des mesures exceptionnelles pour protéger la sécurité nationale. Nous n'avons pas besoin d'entrer dans tous ces débats juridiques compliqués, mais je pense que nous avons pris la bonne décision.

Nous devons reconnaître que certaines règles de l'ordre multilatéral — qui ont été rédigées il y a des dizaines d'années — doivent être revues et doivent tenir compte de l'environnement commercial actuel, alors nous avons pris la bonne décision.

Comme je l'ai déjà dit, nous avons un accord commercial avec les États-Unis et le Mexique. Je pense que nous devons consolider nos activités du mieux que nous le pouvons et assurer la coordination avec nos principaux partenaires commerciaux. D'un point de vue juridique et stratégique, j'en conclus que les droits de douane imposés au titre de l'article 53 étaient la bonne décision dans le cas présent.

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

Cela met fin à nos deux séries de questions.

Nous avons réservé du temps pour les travaux du Comité. Nous en sommes à notre première réunion depuis notre retour.

Je vais suspendre la séance pour que nous puissions passer à huis clos.

[ *La séance se poursuit à huis clos.* ]





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>