



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 116

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le lundi 23 septembre 2024

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro



Comité permanent du commerce international

Le lundi 23 septembre 2024

• (1100)

[Traduction]

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

Il s'agit de la 116^e réunion du Comité permanent du commerce international.

Bienvenue à tous.

Au cours de la première heure et demie, nous poursuivrons naturellement notre étude sur le secteur manufacturier canadien, et au cours de la demi-heure suivante, nous nous occuperons des travaux du Comité.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mercredi 21 août 2024, le Comité entreprend son 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.

De l'Association Ouïghoure de l'Alberta, nous accueillons aujourd'hui Mehliya Cetinkaya, gestionnaire de programme et de sensibilisation.

De l'Association des fabricants de pièces d'automobile, nous accueillons Flavio Volpe, président, un habitué ici.

De Clean Energy Canada, nous accueillons Joanna Kyriazis, directrice des Affaires publiques.

Bienvenue à tous.

Nous allons commencer par les déclarations préliminaires d'une durée maximale de cinq minutes, puis nous passerons aux questions des membres du Comité.

Madame Cetinkaya, voulez-vous commencer, s'il vous plaît?

Mme Mehliya Cetinkaya (gestionnaire de programme et de sensibilisation, Association Ouïghoure de l'Alberta): Madame la présidente et madame et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de m'accueillir aujourd'hui.

Je suis ici pour vous permettre de mieux comprendre comment le commerce du Canada avec la Chine peut être, et est, complice du génocide des Ouïghours. Comme de nombreux Canadiens l'ont appris au cours des dernières années, le Parti communiste chinois commet un génocide contre les Ouïghours et d'autres musulmans turcs qui vivent au Turkestan oriental, aussi connu sous le nom de Xinjiang. Depuis 1949, le Parti communiste chinois s'emploie à éradiquer le peuple ouïghour pour des raisons ethniques et religieuses et, autre raison cachée, pour faire main basse sur les ressources naturelles de la région.

Cette crise des droits de la personne fait son chemin jusqu'à nos frontières sous la forme des marchandises qui proviennent de cette région: vêtements, textiles, tomates, panneaux solaires, batteries de véhicules électriques et bien plus encore.

Des rapports indiquent que plus de trois millions d'Ouïghours innocents sont actuellement détenus dans des camps de concentration, où ils sont soumis à de l'endoctrinement, au travail forcé et à divers degrés de torture. Les témoignages de survivants de camps comme Gulbahar Jelilova, Tursunay Ziyawudun, Omir Bekali et d'autres sont trop horribles pour être répétés ici aujourd'hui.

Le Sous-comité des droits internationaux de la personne et le Parlement ont reconnu que le traitement des Ouïghours et d'autres peuples turcs du Turkestan oriental par le Parti communiste chinois constitue un génocide. Par conséquent, le Canada ne peut plus faire des affaires comme avant avec la Chine.

L'Organisation internationale du Travail définit le « travail forcé » comme étant « tout travail ou service exigés d'un individu sous la menace d'une peine quelconque et pour lequel ledit individu ne s'est pas offert de plein gré. »

Il est clair que les Ouïghours ne s'offrent pas de plein gré pour travailler. Au contraire, ils y sont forcés par le Parti communiste chinois parce qu'ils craignent que s'ils refusent, ils seront punis — et tous les membres de leurs familles avec eux —, ou pire encore, seront envoyés dans des camps de concentration. On estime que plus de 80 000 Ouïghours du Turkestan oriental ont été envoyés dans des usines partout en Chine entre 2017 et 2019 pour y travailler. Certains d'entre eux provenaient directement des camps de détention. Les Ouïghours qui vivent dans des usines loin de chez eux sont forcés de suivre une formation idéologique, font l'objet d'une surveillance constante et se voient interdire toute pratique religieuse.

La présidente: Je m'excuse de vous interrompre, mais les interprètes demandent si vous pouvez ralentir. Nous sommes conscients que vous essayez de tout dire en cinq minutes.

Mme Mehliya Cetinkaya: Je suis désolée.

La présidente: Veuillez ralentir un peu, s'il vous plaît.

Mme Mehliya Cetinkaya: Je comprends. Je vais ralentir.

Un rapport de travail publié en 2019 par une administration locale mentionne que: « Pour chaque groupe [de travailleurs] qui est formé, un groupe d'emplois sera organisé et un groupe de travailleurs sera transféré. Ceux qui ont un emploi doivent recevoir une formation idéologique rigoureuse et demeurer dans leur emploi. »

Le virage vers les énergies vertes pour diminuer la pollution et les coûts est une bonne chose en théorie. Cependant, il est clair que si les produits fabriqués viennent de la Chine, ils ne peuvent pas être, et ne seront pas, verts. En effet, le Turkestan oriental est riche en ressources naturelles qui entrent dans la fabrication des batteries des véhicules électriques. Le gouvernement chinois relocalise activement la transformation des matières premières et la fabrication des pièces d'automobile au Turkestan oriental en raison de l'abondance de ces ressources. Ironiquement, la fabrication des technologies vertes en Chine est particulièrement énergivore et très polluante.

Les Ouïghours sont forcés de travailler dans l'extraction et la production du lithium, du cobalt, du charbon et d'autres matériaux essentiels à la fabrication de ces batteries. L'achat de véhicules électriques ou de technologies d'énergie renouvelable en provenance de la Chine non seulement soutient directement les systèmes de travail forcé en place pour éradiquer les Ouïghours, mais crée aussi encore plus de pollution.

Le Canada s'efforce actuellement d'atteindre ses objectifs climatiques et de faire la transition vers des technologies plus vertes, mais il doit veiller à ce que ces efforts ne se fassent pas au détriment des droits de la personne et, bien sûr, de notre environnement. En collaborant avec des entreprises qui utilisent le travail forcé, le Canada décrédibilise son engagement à l'égard du commerce éthique et de la justice sociale.

Xinjiang East Hope Nonferrous Metals, Tianshan Aluminum et Xinjiang Xinfeng Co. ont tous des liens étroits avec Xinjiang Production and Construction Corps, une entité économique militaire, sanctionnée par le Canada, qui joue un rôle important dans la répression des Ouïghours. Cette entreprise détient des milliers d'actions dans des entreprises du Turkestan oriental et participe fréquemment aux transferts de travailleurs, victimes du travail forcé, à des sociétés minières de charbon.

J'ajouterais que la loi actuelle qui interdit le travail forcé au Canada est faible. Les États-Unis ont la Uyghur Forced Labor Prevention Act qui considère que tout produit provenant du Turkestan oriental ou du Xinjiang est fabriqué, en tout ou en partie, par le travail forcé jusqu'à preuve du contraire, alors que ce n'est pas le cas au Canada. Cependant, l'objectif des deux pays est d'interdire l'entrée de produits issus du travail forcé à nos frontières. Le Canada n'a ni arrêté ni saisi une seule cargaison à ses frontières pour ce motif. Depuis juin 2022, les États-Unis ont arrêté 9 791 cargaisons, en ont libéré 4 537 et en ont saisi 3 975, dont les produits étaient issus du travail forcé. Nos voisins peuvent ainsi respecter leur engagement à protéger les droits de la personne, alors pourquoi notre gouvernement n'adopte-t-il pas la même politique?

Les initiatives vertes ne peuvent pas être véritablement durables si elles dépendent du travail forcé des Ouïghours. Qui plus est, la Chine est l'un des plus grands pollueurs au monde. S'associer au Parti communiste chinois, sans reddition de comptes, nous rend complices de ces violations des droits de la personne. Nos intérêts économiques et environnementaux ne peuvent pas l'emporter sur les droits fondamentaux de millions d'Ouïghours. Il est essentiel de saisir les marchandises en provenance de Chine qui viennent du Turkestan oriental ou du Xinjiang et de leur interdire l'entrée au pays. Il est essentiel que nous demandions à la Chine de réduire ses émissions de pollution et de CO₂, et que nous veillions à ce que nos technologies vertes soient de source éthique, afin de mettre fin au génocide ouïghour et de libérer le Turkestan oriental.

• (1105)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe, vous avez la parole.

M. Flavio Volpe (président, Association des fabricants de pièces d'automobile): Merci, madame la présidente et madame et messieurs les membres du Comité. Je suis heureux d'être présenté comme un habitué ici aujourd'hui.

La plupart d'entre vous connaissent l'Association des fabricants de pièces d'automobile, ou AFPA. Nous sommes les entreprises canadiennes dans ce secteur, soit des centaines d'usines de fournisseurs et 100 000 employés qui fabriquent des pièces, des outils et des systèmes de technologie appliquée. Les entreprises canadiennes du secteur de l'automobile ont 156 usines aux États-Unis et 120 usines au Mexique. Nous sommes très présents en Amérique du Nord et comptons 88 000 employés supplémentaires dans ces pays.

Notre principal marché est le marché américain. En effet, 80 % des véhicules fabriqués au Canada sont vendus aux consommateurs américains. Cinquante pour cent des exportations de pièces sont destinées à des usines américaines qui fabriquent des véhicules, dont 60 % sont importés au Canada. Nos marchés sont extrêmement intégrés, et c'est notamment pour cette raison que l'AFPA a commencé en septembre et octobre 2023 à faire pression sur le gouvernement canadien pour qu'il se rende compte que les marchés occidentaux, y compris le Mexique, étaient inondés de véhicules chinois. Les importations de sources chinoises au Mexique, par exemple, sont passées en un an de 5,4 % à 19,7 %, une situation qui menace tous les investissements que l'industrie a faits en partenariat avec les gouvernements, tant le gouvernement fédéral que les gouvernements provinciaux de l'Ontario et du Québec.

Nous avons dit aux responsables gouvernementaux qu'ils devaient lire le plan « Fabriqué en Chine 2025 », qui est public. Les Chinois veulent, entre autres choses, dominer la dimension verticale de la fabrication automobile de pointe.

Faites quelque chose. Nous avons travaillé fort pour les sensibiliser, puis en novembre dernier, nous sommes allés à Washington — à la Maison-Blanche, au département du Trésor et à ceux du Commerce et de l'Énergie — pour répéter la même chose aux Américains et leur dire qu'ils font de gros investissements dans le secteur, mais en acceptant des produits chinois pour respecter leurs mandats sur les véhicules électriques. Nous leur avons dit de s'assurer de bien comprendre ce qu'ils faisaient, car les Chinois sont tellement en avance que si les États-Unis continuent dans cette voie, tous ces investissements serviront à l'achat de produits chinois qui vont être vendus aux consommateurs américains en étant payés avec l'argent de leurs impôts.

Il n'y a pas de fabricants de pièces d'origine au Canada. Il n'y a pas de décisions sur les produits qui sont prises à Toronto, Windsor ou Ottawa, mais nous fabriquons jusqu'à deux millions de voitures par année. Nous sommes l'un des 10 plus grands fabricants d'automobiles au monde. Nous pouvons fournir tout ce qui se trouve dans un véhicule électrique.

L'AFPA a dirigé un projet appelé Projet Arrow, dans le cadre duquel nous avons construit un prototype de véhicule fonctionnel, dont nous avons fait la démonstration partout dans le monde. Il est fabriqué presque entièrement de pièces canadiennes, à l'exception des écrans, parce que les Chinois, comme ils l'ont fait pour l'énergie solaire, comme ils vont le faire pour les batteries et les véhicules électriques, ont inondé les marchés de l'électronique grand public et délogé tous les autres acteurs dans ce secteur. Nous disons que c'est la Chine contre les acteurs tributaires du marché, parce qu'en Chine, c'est l'État qui met en place tous les acteurs, soit au niveau étatique, soit au niveau municipal. Shanghai Auto, le plus grand fabricant chinois, est une coentreprise qui compte beaucoup d'acteurs occidentaux. Le principal actionnaire est la municipalité de Shanghai.

Ici, tout le monde dit qu'on ne veut pas procéder ainsi, qu'on ne veut pas protéger les riches entreprises — les entreprises occidentales — qui protègent leurs profits, mais toutes ces entreprises sont cotées en bourse. On peut donc voir que dans le secteur de l'automobile en Occident, elles opèrent toutes avec un BAIIA — un bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements — de moins de 10 %. Nous sommes donc très heureux de voir le gouvernement canadien aller de l'avant avec l'annonce d'un droit de 100 % sur les véhicules électriques chinois.

Un facteur important pour notre sous-secteur — qui est au beau milieu d'une autre consultation —, c'est les mesures prises à l'égard des sous-composantes. Nous devrions harmoniser nos pratiques avec celles des États-Unis. Il ne devrait pas y avoir de divergence de vues sur la façon dont nous traitons ces produits. Ils représentent la majeure partie de notre marché et de nos importations, et nous investissons ensemble partout sur le continent.

Au sujet des mandats sur les véhicules électriques, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules est venue témoigner la semaine dernière et veut proposer de les harmoniser. Nous devrions faire de même. L'AFPA a déclaré publiquement à maintes reprises qu'ils ne peuvent pas être respectés. Nous ne pourrions pas avoir 100 % de véhicules électriques d'ici 2035 sans composantes chinoises dans les véhicules et les batteries. Nous sommes en train de nous enliser dans ce problème.

• (1110)

Barry Bonds a triché au vu et au su de ses partisans pendant des années et a établi des records à San Francisco. C'était évident pour tout le monde. On se disait qu'il ne pouvait pas frapper la balle avec autant de force aussi tard dans sa carrière. La taille de son chapeau a atteint huit. Après sa retraite, on a tous commencé à analyser cela. Après que tous les records ont été battus, que le baseball a changé, on s'est dit que c'était un tricheur. Je vais commencer à écouter les témoignages sur l'affaire BALCO.

Ses records n'ont pas été effacés et on ne parle plus de cette époque. Personne n'est plus intronisé au Temple de la renommée. Eh bien, la Chine joue comme Barry Bonds. Elle connaît les règles, va les enfreindre, va trouver la crème dans le plat et va nous battre. Quand on comprendra enfin et qu'on dira qu'on s'est trompé, il sera trop tard.

Je vous remercie.

La présidente: C'est intéressant. Merci, monsieur Volpe.

Madame Kyriazis, je m'excuse de ma prononciation. Vous avez la parole pour un maximum de cinq minutes.

Mme Joanna Kyriazis (directrice des Affaires Publiques, Clean Energy Canada): Bonjour, madame la présidente et distingués membres du Comité.

Je m'appelle Joanna Kyriazis, et je suis directrice des affaires publiques chez Clean Energy Canada, un groupe de réflexion sur le climat et l'énergie propre à l'Université Simon Fraser.

Aujourd'hui, j'aimerais vous parler de l'abordabilité des véhicules électriques et vous expliquer pourquoi cet enjeu doit être une priorité absolue pour le gouvernement fédéral et l'industrie si nous voulons aider les Canadiens à surmonter la crise du coût de la vie et assurer la réussite à long terme du secteur canadien en plein essor des véhicules électriques.

À l'échelle mondiale, un véhicule neuf sur cinq vendu aujourd'hui est électrique, et le secteur est en passe de connaître une autre année record. Chez nous, les ventes de véhicules électriques sont également en hausse, représentant 13 % des ventes de voitures neuves partout au pays et près du tiers des ventes de voitures neuves dans les principales provinces comme le Québec. On ne le croirait pas en lisant les manchettes, mais au dernier trimestre, le Canada a enregistré le plus grand nombre d'immatriculations de véhicules électriques. C'est parce que les véhicules électriques sont l'un des meilleurs moyens de faire économiser de l'argent aux conducteurs canadiens et de les mettre à l'abri de la volatilité des prix de l'essence. Grâce à notre réseau d'électricité propre, le conducteur de véhicule électrique moyen économise environ 3 000 \$ par année en frais de carburant et d'entretien. Autrement dit, les conducteurs canadiens de véhicules électriques paient actuellement l'équivalent d'environ 40 ¢ le litre d'essence pour recharger leur voiture.

Du point de vue de l'industrie canadienne, la transition vers les véhicules électriques a donné une deuxième vie à notre secteur de l'automobile. De 2000 à 2020, le Canada est passé du cinquième au douzième rang mondial des pays producteurs d'automobiles. Nous perdions des emplois et des investissements dans notre secteur. Cependant, au cours des quatre dernières années, le Canada a attiré près de 50 milliards de dollars d'investissements liés aux véhicules électriques, et nous nous classons maintenant au premier rang mondial au chapitre de notre potentiel en matière de chaîne d'approvisionnement pour produire des batteries de véhicules électriques. C'est parce que notre pays a d'énormes avantages comparatifs à offrir à cette industrie mondiale en croissance. Notre richesse en minéraux critiques en est un exemple, car les véhicules électriques nécessitent six fois plus de minéraux que les voitures à essence. Notre acier et notre aluminium à faible teneur en carbone, conjugués à notre électricité propre pour alimenter nos activités de fabrication, constituent un autre avantage comparatif, car les entreprises et les pays préfèrent des produits fabriqués de façon plus écologique et plus responsable. Notre empreinte manufacturière, notre main-d'œuvre hautement qualifiée et nos chercheurs de grand calibre dans le domaine des batteries constituent un autre avantage comparatif, car les véhicules de demain seront de plus en plus à la fine pointe de la technologie.

Bref, nos secteurs de l'automobile, de l'acier, de l'aluminium et des minéraux critiques sont mieux placés pour assurer l'avenir des véhicules électriques que celui des véhicules à essence. Bon nombre de ces industries canadiennes y voient des perspectives économiques pour les générations à venir. Cependant, il y a un obstacle majeur qui empêche les consommateurs canadiens et l'industrie de saisir ces occasions: les prix des véhicules électriques sont encore trop élevés. Selon les sondages, le coût initial demeure la principale préoccupation des acheteurs potentiels de véhicules électriques.

Les Canadiens ont actuellement un accès limité à des véhicules électriques abordables, car les constructeurs au Canada et aux États-Unis n'en fabriquent pas. Dans son mémoire, Clean Energy Canada fait valoir que les répercussions sur l'abordabilité des véhicules électriques doivent être prises en compte dans la réponse du Canada à l'importation de véhicules électriques fabriqués en Chine, soit en envisageant des droits de douane moins élevés, soit en ajoutant d'autres mesures complémentaires. Maintenant que le Canada a décidé d'imposer un droit de douane de 100 % sur les véhicules électriques fabriqués en Chine, la question centrale est celle-ci: que feront les gouvernements et les producteurs canadiens dans le délai qu'ils se sont accordé?

Clean Energy Canada recommande que le gouvernement fédéral, pour sa part, adopte un programme d'abordabilité des véhicules électriques, composé des mesures suivantes.

Premièrement, il faut renouveler et prolonger le programme fédéral d'incitatifs qui aide les conducteurs canadiens à passer à l'électrique. Ce programme est plus populaire que jamais cette année, mais il prendra fin en mars 2025, avant même que la plupart des véhicules électriques fabriqués au Canada puissent être achetés.

Deuxièmement, il faut veiller à ce que des bornes de recharge pour véhicules électriques soient installées dans les immeubles résidentiels neufs ou existants, qu'il s'agisse d'immeubles en copropriété ou d'appartements. Les milléniaux canadiens sont ceux qui souhaitent le plus passer à l'électrique, mais ils vivent souvent dans des immeubles d'habitation où l'accès aux bornes de recharge est limité.

• (1115)

Enfin, il faut préserver une norme rigoureuse de disponibilité des véhicules électriques pour obliger les constructeurs à mettre un plus grand nombre de modèles de véhicules électriques à la disposition des Canadiens, contribuant ainsi à faire baisser le prix des véhicules électriques. Une telle politique permet également d'offrir une certitude commerciale aux autres intervenants concernés, comme les fournisseurs de bornes de recharge pour véhicules électriques, les entreprises publiques de production d'électricité et même les sociétés minières, afin qu'ils planifient et investissent en fonction de l'adoption prévue des véhicules électriques.

Nous croyons que le gouvernement fédéral peut trouver un équilibre entre de multiples intérêts — d'une part, l'établissement de prix abordables pour les consommateurs et, d'autre part, la lutte contre les changements climatiques — et assurer la réussite à long terme de notre industrie automobile.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de contribuer à la discussion d'aujourd'hui. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Genuis, vous avez six minutes.

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Merci, madame la présidente.

Merci à tous les témoins.

Madame Cetinkaya, je vous remercie d'avoir fait la lumière sur l'horreur continue du génocide des Ouïghours.

D'après ce que j'ai pu observer, en pratique, le mouvement ESG — acronyme qui désigne les facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance —, semble parfois mettre l'accent uniquement sur la lettre « E ». On ne tient pas compte des répercussions sociales et de gouvernance dans la course effrénée pour atteindre des objectifs environnementaux précis. La nouvelle économie des batteries risque fort de renforcer nos adversaires stratégiques, de nuire aux travailleurs canadiens et de causer des souffrances indicibles aux Ouïghours, ainsi qu'aux gens de la République démocratique du Congo qui sont souvent exploités par des entreprises chinoises. Nous devons donc réagir de façon intelligente à ces changements. Pourtant, malgré les réalités inhérentes aux répercussions sociales et de gouvernance, certains s'obstinent à poursuivre dans la même voie.

À mon avis, nous devons adopter une approche qui correspond à nos intérêts économiques, à nos intérêts stratégiques et à nos obligations morales. C'est pourquoi les conservateurs réclament des mesures vigoureuses pour contrer les efforts stratégiques que déploie le Parti communiste chinois pour dominer le marché au moyen de tactiques anticoncurrentielles et immorales.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé de la Uyghur Forced Labor Prevention Act, soit la loi sur la prévention du travail forcé des Ouïghours. Il s'agit d'une mesure bipartite qui a été adoptée aux États-Unis et qui renverse le fardeau de la preuve. Essentiellement, elle crée une présomption selon laquelle les entreprises qui exercent des activités au Turkestan oriental, ou Xinjiang, ont recours au travail forcé.

Pourquoi cette présomption est-elle raisonnable, selon vous? Devrions-nous adopter, au Canada, une loi qui s'harmonise avec cette loi américaine bipartite?

• (1120)

Mme Mehliya Cetinkaya: Je vous remercie, monsieur le président, de cette question pertinente.

J'aimerais commencer par dire que je suis tout à fait d'accord avec vous: les batteries de véhicules électriques sont également... L'exploitation est très répandue en République démocratique du Congo.

En ce qui concerne plus précisément la Uyghur Forced Labor Prevention Act des États-Unis, le gouvernement canadien a publié un rapport intitulé *Étude des risques associés à la chaîne d'approvisionnement lié au travail forcé au Xinjiang*, dans lequel il exprime clairement sa volonté et son intention d'adopter une telle loi au Canada.

La loi américaine est beaucoup plus stricte en raison de la présomption selon laquelle tous les produits provenant de cette région... parce qu'une multitude de preuves et de rapports nous ont montré que des produits comme le coton... Même le rapport publié par le gouvernement du Canada indique que 85 % du coton chinois provient du Turkestan oriental, ce qui signifie qu'il est directement lié au travail forcé des Ouïghours. C'est également vrai pour des choses comme les tomates, les panneaux solaires et le polysilicium. Ces produits viennent aussi de la région du Turkestan oriental.

Par conséquent, aux termes de la Uygur Forced Labor Prevention Act, on peut présumer que tout produit en provenance de cette région est issu du travail forcé, à la lumière des données et des rapports qui prouvent le recours au travail forcé dans la production de ces divers produits. C'est parce que tous ces éléments sont interreliés.

M. Garnett Genuis: En ce qui a trait à l'application de la loi sur la prévention du travail forcé, les gens affirment notamment que ce n'est pas une tâche simple. En effet, il est compliqué de démêler les chaînes d'approvisionnement, de déterminer exactement le lieu d'origine d'un produit et d'obtenir une identification et une reddition de comptes adéquates. Cependant, il me semble que si toute la difficulté tient à la complexité, nous pourrions simplement nous inspirer de nos amis et partenaires américains pour mettre en place un régime harmonisé. De cette façon, si les États-Unis refusaient la mise à quai et le déchargement d'une cargaison, celle-ci ne pourrait pas être déchargée au Canada. Or, nous n'avons pas cherché à instaurer une telle harmonisation. Si nos règles étaient harmonisées, nous pourrions échanger de l'information. Cela faciliterait grandement l'application de la loi.

Dans ce contexte, à en juger par les chiffres que vous nous avez présentés, les Américains réussissent là où nous échouons. Ils bloquent de nombreuses cargaisons. Nous n'en arrêtons aucune, si bien que les cargaisons à destination des États-Unis qui sont arrêtées en cours de route risquent fort d'aboutir au Canada.

Pourquoi ne cherchons-nous pas à favoriser la collaboration avec les États-Unis et à accroître l'échange de renseignements sur le travail forcé? Cela ne réglerait-il pas le problème?

Mme Mehliya Cetinkaya: Je suis tout à fait d'accord. Bien que les deux pays voisins aient le même objectif, nous ne voulons pas de travail forcé. Nous ne voulons pas être complices d'un génocide, même si cela se produit loin de chez nous, loin du Canada et des États-Unis.

Si les États-Unis — et c'est clair, comme vous l'avez dit — ont instauré cette mesure législative et ont mis en place les outils et les ressources nécessaires pour détecter les marchandises issues du travail forcé, nous devrions certes leur emboîter le pas et travailler avec eux. Nous pourrions même aller plus loin et nous assurer de vraiment contribuer aux efforts visant à mettre fin au travail forcé.

M. Garnett Genuis: Par « aller plus loin », je suppose que vous voulez dire qu'il faut chercher à établir des partenariats avec d'autres pays démocratiques aux vues similaires afin d'élaborer un cadre de collaboration pour empêcher le travail forcé, ce qui profite aux travailleurs du monde libre et exerce des pressions sur la Chine pour qu'elle mette un terme au génocide des Ouïghours.

J'ai une dernière question à poser.

L'Accord Canada—États-Unis—Mexique contient des dispositions sur la lutte contre le travail forcé. Les parties à cet accord ont l'obligation de prendre des mesures pour lutter contre le travail for-

cé. Rien n'est prévu quant à l'harmonisation des structures, mais il y a un engagement.

À mon sens, si les États-Unis sont en mesure de bloquer l'entrée de produits issus du travail forcé en provenance du Turkestan oriental et que le Canada ne le fait pas, il y aura un certain risque commercial. Cela soulève des questions quant à notre conformité à cet accord.

Il me semble que tout le monde y gagnerait si nous pouvions faire en sorte que le Canada se conforme à cet accord et si nous collaborions davantage avec les Américains afin d'éviter les critiques éventuelles selon lesquelles nous ne respectons pas nos obligations commerciales.

Mon temps est pratiquement écoulé, mais la présidente vous permettra peut-être de répondre brièvement à cette question.

Mme Mehliya Cetinkaya: Oui, je suis tout à fait d'accord. Nous devrions faire preuve d'unité et de collaboration avec des pays aux vues similaires en ce qui concerne la lutte contre le travail forcé.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Sheehan, vous avez six minutes.

M. Terry Sheehan (Sault Ste. Marie, Lib.): Je vous remercie tous de vos exposés sur cet enjeu très important.

Ma première question s'adresse à M. Volpe, par l'entremise de la présidente.

À notre dernière réunion, nous avons entendu le témoignage de l'Association canadienne des producteurs d'acier. Je représente une ville sidérurgique, qui alimente le secteur de l'automobile depuis des générations.

J'ai voulu savoir pourquoi.

On décarbone l'industrie sidérurgique. C'est ce qu'on a décidé de faire en Ontario. Algoma Steel est le deuxième producteur d'acier en importance au Canada, et ses efforts de décarbonation sont en cours. J'ai voulu savoir pourquoi l'industrie sidérurgique s'est lancée dans cette démarche. La représentante a simplement répondu que c'est parce que le marché se dirige dans cette direction.

Seriez-vous d'accord pour dire que le secteur de l'automobile se dirige lui aussi vers la décarbonation?

Dans quelle mesure est-il important que la chaîne d'approvisionnement de l'industrie automobile, en particulier l'industrie des véhicules électriques, soit décarbonée?

● (1125)

M. Flavio Volpe: C'est une affaire d'authenticité. Si vous vendez un produit qui sera propre, qui ne produira aucune émission de gaz d'échappement et qui vous aidera à respecter vos normes écologiques — qu'il s'agisse des mandats relatifs aux véhicules électriques ou autres —, vous avez la responsabilité d'examiner l'ensemble de vos approvisionnements et de vos matières premières. D'où proviennent-ils? Comment sont-ils fabriqués?

D'après nos discussions avec des représentants américains, une bonne partie de ce qu'ils font sur le plan de la réglementation consiste à se demander quelle est la teneur en carbone intégré dans les matériaux, allant de l'acier aux pièces en acier, en passant par les voitures qui en contiennent. Nos homologues américains comprennent cela, et je pense que nous le comprenons aussi.

C'est également l'une des façons dont la Chine jouit d'un avantage injuste ici. Au cours des 18 derniers mois, la Chine a approuvé 218 gigawatts de nouvelles centrales au charbon pour nous vendre l'acier qui recouvre les batteries utilisées dans les voitures écologiques, lesquelles sont issues du travail forcé et autrement sous-payé, afin que nous puissions atteindre nos objectifs.

M. Terry Sheehan: Si nous devons élaborer une stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques, par exemple, vous avez mentionné une mesure qui pourrait y figurer.

Quels autres éléments pourrions-nous y ajouter?

La question est, une fois de plus, ouverte à tous.

Quels autres éléments pourraient faire partie d'une stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques?

M. Flavio Volpe: Nous sommes presque parfaitement d'accord sur le témoignage de Mme Kyriazis et les principes qui le sous-tendent. Autrement dit, il y a des raisons sociétales très importantes pour lesquelles on préconise un réseau de transport écologique. Cependant, la façon dont on alimente ce réseau est importante. La façon dont on alimente la fabrication des matériaux qui facilitent ce réseau est très importante.

Si vous déplacez le carbone vers un pays où les coûts sont moins élevés, mais dont l'administration est opaque, de même que le traitement des personnes et les conditions de travail, et qui utilise nos règles et notre volonté de jouer les boy-scouts partout dans le monde pour inonder ces marchés...

Je travaillais avant dans le secteur de l'énergie solaire. Je ne parlerai même pas des aspects économiques de l'industrie solaire. La Chine n'est pas la solution.

La stratégie, c'est que si nous avons des matières premières dans le sol ici... Comme Mme Kyriazis l'a dit, BloombergNEF classe le Canada au premier rang. Eh bien, je représente tous les fournisseurs. Quand pourrions-nous acheter les cellules de batterie canadiennes, composées de lithium, de nickel, de cobalt ou de graphite canadiens? La réponse est « à un moment donné ».

Ford doit acheter des matériaux pour une batterie qui sera produite ici. Si cela se fait en 2026 ou 2027 — choisissez le constructeur automobile de votre choix — et si les Chinois sont prêts, ils lui vendront les matériaux. Si c'est la seule façon de fabriquer des véhicules pour remplir les mandats, nous aurons des batteries chinoises.

Nous devons faire preuve de la même détermination que celle qui nous a permis d'attirer des investissements dans le secteur des véhicules électriques. Nous devons nous demander comment nous allons extraire les matières du sol, les traiter et les transformer en cellules fiables.

Ces droits de douane nous permettront de miser sur cette période de cinq ans, mais voilà ce que nous devrions faire au cours des cinq prochaines années. C'est ce qui devrait figurer dans notre stratégie.

M. Terry Sheehan: Avez-vous quelque chose à ajouter?

Mme Joanna Kyriazis: J'aimerais dire que, si nous sommes préoccupés par certaines des pratiques sociales et environnementales qu'applique la Chine pour développer la chaîne d'approvisionnement pour ses batteries, la réponse ne devrait pas être de ralentir la transition vers les véhicules électriques et de renoncer à nos efforts

pour lutter contre les changements climatiques. La réponse devrait être de tirer parti de l'innovation et de l'ingéniosité canadiennes pour faire mieux, plus proprement et plus rapidement.

En ce qui concerne la stratégie que nous devrions préconiser pour la chaîne d'approvisionnement des batteries pour véhicules électriques, je suis d'accord pour dire que nous devons trouver des moyens d'accélérer le développement des parties en amont de la chaîne d'approvisionnement. Je vois ce que font les États-Unis. Ils investissent dans de nombreux secteurs entourant le recyclage des batteries afin d'obtenir de produire des matériaux moins coûteux plus rapidement et de façon moins dommageable pour l'environnement. Ils n'attendent pas nécessairement les nouvelles mines qui mettront 10 ou 15 ans à entrer en service. Bien sûr, ils investissent aussi dans ces mines, mais ils trouvent des moyens d'innover pour réduire leur dépendance à l'égard de la Chine.

De même, ils investissent dans le développement d'alternatives au graphite — la Chine en contrôle le marché mondial — pour s'assurer qu'ils auront quelque chose à offrir à la place. Les entreprises canadiennes spécialisées dans les batteries ont beaucoup à offrir, mais elles ont du mal à passer au niveau supérieur. Nous devons nous assurer que notre approche quant à l'édification de la chaîne d'approvisionnement n'attire pas seulement les multinationales pour qu'elles investissent ici, mais qu'elle soutient également l'innovation canadienne et aide à développer les leaders canadiens émergents dans le domaine des batteries, lesquels offrent souvent des coûts plus bas et des méthodes de travail plus respectueuses de l'environnement.

• (1130)

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est à M. Savard-Tremblay, pour six minutes.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Merci, madame la présidente.

Je remercie l'ensemble des témoins de leurs présentations d'aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à vous, madame Cetinkaya.

On sait qu'il existe présentement des lacunes assez importantes dans le contrôle des marchandises issues du travail forcé.

Si on compare notre situation à celle des États-Unis, on se rend compte que la valeur des marchandises illicites saisies au Canada est presque nulle, puisqu'il n'y a eu qu'une seule saisie et qu'elle a ensuite été annulée. Or, aux États-Unis, la valeur des saisies atteint des millions de dollars.

On sait que, au Canada, c'est aux douaniers qu'incombe le fardeau de démontrer le recours au travail forcé, comme si cela s'observait à la lampe de poche, tandis qu'aux États-Unis, c'est à l'entreprise de démontrer le non-recours au travail forcé.

Comment expliquez-vous une aussi grande différence dans les résultats et dans l'approche?

[Traduction]

Mme Mehliya Cetinkaya: Merci beaucoup de cette question, madame la présidente.

Je suis tout à fait d'accord. Je crois que la valeur des saisies effectuées aux États-Unis est d'environ 3 milliards de dollars. Les entreprises canadiennes sont tenues de signaler si leurs chaînes d'approvisionnement ont recours au travail forcé, sur la base du tarif douanier, qui a été modifié de manière à ce que les entreprises soient tenues de signaler cela au gouvernement canadien. Je crois que cette information est disponible sur le site Web du ministère de la Sécurité publique. Il y a là un répertoire de toutes les entreprises qui ont recours au travail forcé. Elles ont du mal à signaler cet apport du travail forcé en raison du fait que certaines entreprises qui sont au troisième ou quatrième rang de la chaîne d'approvisionnement pratiquent peut-être le travail forcé. On pense par exemple à la cueillette du coton, qui est ensuite transférée dans une autre région. C'est ce genre de choses qui fait qu'il est un peu difficile pour les entreprises de montrer patte blanche.

L'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC, a les ressources et la capacité d'examiner ces entreprises de troisième rang, car elles sont souvent amalgamées à un ensemble d'entreprises de troisième rang similaires. On pense par exemple à Nike ou à différentes entreprises du secteur du vêtement. Toutes font appel à quelques groupes d'entreprises chinoises qui pratiquent le travail forcé. L'ASFC a les ressources et la capacité de les examiner, de leur poser des questions et d'envoyer un avis aux entreprises pour les informer qu'elles ne peuvent pas faire affaire avec ces entreprises chinoises du fait qu'elles sont directement liées au travail forcé.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Vous avez aussi parlé des panneaux solaires.

Des gens du Capitole des États-Unis m'ont déjà fait part d'un soupçon — rien n'a donc été prouvé — selon lequel les panneaux solaires refusés aux États-Unis seraient tout simplement expédiés au Canada et qu'ils passeraient ici comme une lettre à la poste. En fin de compte, le Canada deviendrait la corbeille arrière des États-Unis.

Partagez-vous ce soupçon?

Je dis bien que les panneaux refusés aux États-Unis sont tout simplement envoyés au Canada.

[Traduction]

Mme Mehliya Cetinkaya: Oui, à 100 %. Pour les panneaux solaires, on parle précisément du polysilicium qui vient de la région du Turkestan oriental. On dit aussi que 85 % du coton chinois provient du Turkestan oriental. Si les États-Unis leur bloquent l'entrée, mais que le gouvernement canadien — qui a le même objectif — n'a pas arrêté ou saisi une seule cargaison, je soupçonne très fortement que c'est ce qui se passe.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Parlons du cas de l'aluminium. On sait aussi que la production d'aluminium provenant des régions ouïghoures, en Chine, a connu une croissance massive au cours des dernières années. Aujourd'hui, cela représente près de 10 % de l'offre mondiale. On peut donc soupçonner le recours au travail forcé, dans un tel cas. Une grande partie de la production est expédiée hors de la région et est mélangée avec d'autres métaux pour fabriquer des alliages d'aluminium dans d'autres parties de la Chine, notamment pour l'industrie automobile.

Selon Human Rights Watch, une fois l'aluminium fondu et mélangé à d'autres matériaux, il est impossible de démontrer qu'il provient des régions ouïghoures de Chine et d'en connaître la quantité. C'est ainsi que, souvent, l'aluminium issu du travail forcé va pénétrer dans les chaînes d'approvisionnement nationales et mondiales. Les constructeurs automobiles savent rarement eux-mêmes d'où vient l'aluminium qu'ils utilisent.

Selon vous, cet aluminium ferait-il ainsi son chemin dans les chaînes d'approvisionnement sans que les constructeurs et les consommateurs en soient conscients?

• (1135)

[Traduction]

Mme Mehliya Cetinkaya: Oui. Il a été démontré que c'est ce que fait la Chine, que ce soit dans le textile ou dans l'industrie automobile. Cependant, je dirais qu'ici même, il y a au moins huit entreprises qui utilisent expressément le travail forcé des Ouïghours dans la région du Xinjiang pour extraire de l'aluminium. Que ces entreprises ou d'autres mélangent l'aluminium à d'autres métaux, l'origine ou l'extraction de l'aluminium est associée à un nom d'entreprise. C'est une information qui est disponible — je pourrais vous l'obtenir sur-le-champ. L'ASFC est en mesure d'examiner cela. Le gouvernement canadien est aussi en mesure de le faire. Je serais en mesure de le prouver ici même.

En outre, ils en exportent une partie, mais ils créent également de nombreuses usines au Turkestan oriental pour traiter ces matières premières, ce qui en ralentit la sortie. En fait, ils fabriquent même des pièces de voiture au Turkestan oriental.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci.

Très rapidement, s'il vous plaît, pouvez-vous me dire si les constructeurs automobiles prennent les mesures nécessaires pour minimiser le risque qu'il y ait de l'aluminium issu du travail forcé dans leur chaîne d'approvisionnement?

S'il nous reste du temps, j'aimerais aussi entendre M. Volpe là-dessus.

[Traduction]

Mme Mehliya Cetinkaya: Non. Récemment, dans la région, Volkswagen est devenue l'une des entreprises les plus souvent montrées du doigt pour son utilisation du travail forcé. Elle a publié un rapport dans lequel elle ment sur les entreprises auxquelles elle fait appel. Elle a menti sur les processus et les parties de sa chaîne d'approvisionnement qui font appel au travail forcé des Ouïghours. Bref, je ne crois pas que les entreprises font preuve de transparence.

La présidente: Monsieur Volpe, voulez-vous ajouter quelque chose rapidement?

M. Flavio Volpe: Bien sûr. Les constructeurs automobiles qui sont actifs en Amérique du Nord et qui sont soumis à l'Accord Canada—États-Unis—Mexique sont beaucoup plus rigoureux, tant d'un point de vue réglementaire qu'en ce qui a trait à leur propre engagement à l'égard des facteurs ESG, bref, de la transparence sur l'origine des produits. Bien entendu, une grande partie de l'aluminium destiné aux fabricants nord-américains provient du Québec.

Ce que les fournisseurs canadiens ne contrôlent pas, c'est la provenance des sous-composants. De quelles autres régions proviennent-ils? Nous avons toujours dit que tout ce qui vient de Chine est suspect.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous entendrons M. Cannings, pour six minutes.

M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NPD): Merci.

Je vous remercie tous d'être ici aujourd'hui.

J'ai 100 questions et seulement six minutes, alors je vais essayer d'y aller rondement.

Je vais commencer par Mme Kyriazis.

Vous avez dit que les ventes dans des provinces comme le Québec et la Colombie-Britannique sont très élevées, voire qu'elles approchent ou dépassent les moyennes mondiales. Comment cela se fait-il? Est-ce dû à l'infrastructure routière? Je sais que je peux faire le tour de ma circonscription en voiture. Cela me prend 11 heures. Je peux m'arrêter toutes les 15 minutes et recharger mon véhicule si nécessaire.

Est-ce dû aux objectifs de vente dans ces provinces? Est-ce dû aux mesures incitatives? Est-ce tout cela à la fois? Qu'est-ce que le gouvernement fédéral peut faire pour changer ce modèle à l'échelle du pays afin de favoriser une plus grande adoption des véhicules électriques?

Mme Joanna Kyriazis: Merci, monsieur Cannings.

La Colombie-Britannique et le Québec sont certainement des chefs de file canadiens en ce qui concerne l'adoption des véhicules électriques. Ils ont tous deux mis en place des politiques globales qui se focalisent sur l'aspect demande de l'équation ainsi que sur l'offre.

Les deux provinces offrent de généreux incitatifs aux consommateurs qui souhaitent acheter un véhicule électrique. Elles ont les deux programmes les plus anciens du pays. Elles investissent massivement dans les infrastructures de recharge.

Elles ont également pris d'autres mesures. Cela dit, la plupart des provinces canadiennes offrent déjà des incitatifs pour l'achat de véhicules électriques. Ce qui est différent en Colombie-Britannique et au Québec, c'est qu'il y a des objectifs de vente qui obligent les constructeurs automobiles à vendre plus de véhicules électriques dans ces provinces et à leur allouer une plus grande partie de leurs stocks.

Lorsqu'un nouveau véhicule électrique arrive sur le marché, vous verrez souvent qu'il n'est d'abord disponible qu'en Colombie-Britannique et au Québec. Même la Dodge Charger électrique fabriquée en Ontario n'est offerte dans un premier temps qu'en Colombie-Britannique et au Québec parce que des exigences sont en place dans ces deux provinces, ce qui n'est pas le cas à l'échelon fédéral.

Je crois que ce que nous pouvons apprendre d'eux, c'est l'importance de l'offre dans cette équation. Il faut se doter d'une norme fédérale rigoureuse en ce qui concerne l'offre des véhicules électriques afin d'inciter les constructeurs automobiles à utiliser les outils dont ils disposent pour aider les Canadiens à passer à l'électricité.

Il pourrait s'agir de structures de prix, de remises sur les véhicules électriques ou de financements à faible taux d'intérêt. Il pourrait s'agir de s'assurer que les concessionnaires disposent de tout ce dont ils ont besoin pour vendre des véhicules électriques, d'aider les

Canadiens en répondant à leurs questions et d'investir dans la recharge.

Le récent rapport du bureau du directeur parlementaire du budget a montré qu'une norme sur l'offre de véhicules électriques nous permettrait d'atteindre presque entièrement notre objectif d'ici 2030 en ce qui concerne le réseau de recharge public et que cela se produirait en grande partie grâce à l'effet de levier qu'exerceraient les capitaux privés, attendu que les constructeurs automobiles investiraient dans la recharge pour atteindre leurs objectifs de vente.

• (1140)

M. Richard Cannings: D'accord. Dans votre troisième point, vous recommandez un standard pour les véhicules électriques.

Ma femme et moi étions à la recherche d'un véhicule électrique cet été. Nous avons visité tous les concessionnaires de la région. Il y avait beaucoup de choix. Nous avons des amis qui ont eu des véhicules électriques et qui nous ont dit que nous ne devons pas rechercher tel ou tel modèle. Nous voulons juste une petite voiture pour nous déplacer en ville. Tous les véhicules électriques offerts étaient de gros VUS, des véhicules utilitaires sport. Certains avaient déjà été des véhicules plus petits, mais ils sont devenus de plus en plus gros au cours des dernières années. C'est une tendance que l'on a aussi constatée pour les voitures à combustion interne.

Est-ce que c'est ce que cette norme chercherait à corriger, cette tendance à devenir toujours plus gros que l'on voit dans d'autres modèles de voitures?

Mme Joanna Kyriazis: Eh bien, la norme viserait assurément à résoudre le problème des prix trop élevés des véhicules électriques, qui contraignent les constructeurs automobiles à baisser leurs prix pour atteindre leurs objectifs de vente.

M. Richard Cannings: Il y a de petits véhicules électriques abordables en Europe, qui, à ma connaissance, ne viennent pas de Chine.

Mme Joanna Kyriazis: Oui. À l'heure actuelle, les Européens ont le choix entre 12 modèles dont le prix est inférieur à 45 000 dollars canadiens. Au Canada, nous en avons un, la Fiat 500e. Auparavant, nous avions la Chevrolet Bolt, mais elle a été abandonnée, et ce, malgré le fait qu'elle arrivait au deuxième rang des voitures électriques les plus vendues au Canada.

Il est certain que cette norme de disponibilité pour les véhicules électriques serait parmi les mesures nécessaires pour améliorer l'accessibilité des véhicules électriques et permettre à un plus grand nombre de Canadiens d'acquiescer les véhicules qu'ils souhaitent et qu'ils ne peuvent pas encore s'offrir.

La présidente: Il vous reste une minute vingt secondes.

M. Richard Cannings: Je vais m'adresser à M. Volpe.

Je voudrais simplement parler de vos commentaires sur la chaîne d'approvisionnement, le recyclage des batteries, le graphite et toutes ces choses que le Canada peut très bien faire. Je sais que, dans ma circonscription, il y a la fonderie Teck ainsi que l'entreprise Trail, qui veut investir des centaines de millions de dollars dans une usine de recyclage de batteries pour véhicules électriques, devenant ainsi l'une des plus grandes, sinon la plus grande usine du genre en Amérique du Nord.

J'ai une magnifique mine de graphite. Elle est à l'arrêt, car tout le graphite du monde semble être extrait au Mozambique grâce à des intérêts miniers chinois, qui contrôlent toute cette filière.

Que pouvons-nous faire pour accélérer — comme nous l'avons fait pour la fabrication des batteries — tous ces investissements, toute cette chaîne d'approvisionnement et ainsi nous éloigner de la Chine?

M. Flavio Volpe: Je pense que nous devons cesser d'être naïfs sur les raisons pour lesquelles les produits chinois sont bon marché. La première chose est qu'ils sont fortement subventionnés. C'est un système opaque. Ils dominent les marchés mondiaux des minéraux critiques. Ils ont misé tôt sur cette filière, mais ils ne l'ont pas fait en fonction des marchés. Ce ne sont pas des entreprises qui parlent aux analystes et surveillent le cours de leurs actions. Elles ont une compréhension différente de la nôtre du rendement du capital investi.

Les droits de douane vont aider. Ils vont nous faire gagner du temps, mais nous devons aussi avoir une stratégie nationale qui prévoit toute une série de processus consécutifs lorsque nous approuvons une mine. C'est un peu comme ce que nous avons fait pendant la pandémie lorsque nous avions besoin de produits sur-le-champ. Nous avons examiné ces processus et vu combien nous pouvions en mener à bien simultanément. C'est bien beau de dire que les consommateurs devraient avoir des véhicules à meilleur prix, mais nous sommes dans une économie de marché. Comme les entreprises ne sont pas des organisations caritatives et qu'elles ne sont pas subventionnées — beaucoup d'entre elles ne sont pas subventionnées par le Trésor fédéral —, si elles lancent un produit « perdant » que personne n'achète ou qui leur fait perdre de l'argent, elles disparaîtront. La chaîne d'approvisionnement canadienne est très favorable à l'électrification. Il y a le projet Arrow. Renseignez-vous à ce sujet et vous verrez à quel point nous sommes investis dans ce projet. Il n'y a pas d'organisations caritatives dans ce domaine. C'est la différence entre ce qui se passe ici et la façon dont les Chinois font les choses.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Martel, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Richard Martel (Chicoutimi—Le Fjord, PCC): Merci, madame la présidente.

Je remercie aussi les témoins d'être ici, aujourd'hui.

Monsieur Volpe, le Canada a tardé à mettre en place ses tarifs. D'après vous, pourquoi est-ce le cas?

• (1145)

[Traduction]

M. Flavio Volpe: C'est une bonne question, car je me suis posé la même.

Je pense que dans l'intervalle, nous manquons l'occasion de dire à tous ceux qui voudraient que nous fassions les choses autrement que ce qui est le plus important pour la rentabilité de l'automobile au Canada, pour les emplois et pour les débouchés en amont et en aval, c'est que, pour nous, le marché américain est l'endroit où tout se joue. Si 80 % de ce que nous vendons est vendu à un consommateur américain, il n'y a pas photo. Je félicite le gouvernement d'avoir mis l'accent de façon déterminante sur la norme américaine, mais nous l'incitons également à dire, en passant, pour le reste, allez au niveau américain et dites à la Chine et au reste du monde que nous savons que nous pouvons faire des affaires rentables sur ce continent si nous évitons de nous éloigner des Américains.

[Français]

M. Richard Martel: D'après vous, lorsqu'il y a une réglementation de ce genre aux États-Unis et que nous ne faisons pas de même ou que nous tardons à le faire, cela peut-il limiter le Canada ou lui nuire dans ses futures négociations bilatérales avec les Américains?

[Traduction]

M. Flavio Volpe: D'une manière générale, oui. Toutefois, lorsque j'ai parlé pour la première fois à la vice-première ministre — au moment où elle annonçait que nous ferions une consultation de 30 jours —, je lui ai demandé pourquoi nous faisons une consultation. J'ai trouvé que la réponse était sensée. En effet, en ce qui concerne les minéraux critiques, les Américains n'ont pas les mêmes possibilités que nous, et nous cherchons tous à savoir comment les Chinois réagiraient. Il y a aussi des éléments de l'économie canadienne qui contribuent à créer l'équilibre dans lequel nous nous trouvons, de sorte que nous devons nous assurer de savoir dans quoi nous nous embarquons avant d'adhérer à cette norme américaine.

En général, cependant, dans le secteur automobile, comme nous l'avons appris lors de la renégociation de l'ALENA, il n'y a pas de marge de manœuvre pour s'opposer à la base de consommateurs américains et au partenaire américain, parce que nous sommes également sur le point de savoir si l'ancien président regagnera la présidence et que sa façon peu nuancée de concevoir le commerce est quelque chose dont je pense que nous devrions tous être conscients lorsque nous traitons avec la Chine.

[Français]

M. Richard Martel: Monsieur Volpe, selon vous, à quoi devrait nous servir, en priorité, l'argent que nous allons récolter par l'entremise de ces tarifs?

[Traduction]

M. Flavio Volpe: Vous suggérez donc que les fonds prélevés grâce aux tarifs...

Écoutez, le gouvernement, avec ses partenaires provinciaux, a misé sur le fait que le Canada devrait être à l'avant-garde de la transition vers l'électricité. Je pense donc que le problème est de savoir comment nous allons commercialiser ces minerais pour les utiliser dans les batteries et de faire ainsi en sorte que nous n'ayons pas besoin de l'apport de la Chine. J'aimerais vraiment qu'une stratégie nationale prévoie le financement nécessaire pour permettre aux petites entreprises, aux recycleurs et aux grandes sociétés minières d'accéder plus rapidement au marché plutôt que de miser sur le client et les profits.

[Français]

M. Richard Martel: Vous avez parlé du projet Arrow. J'aimerais particulièrement en entendre plus à ce propos et sur la façon dont on intègre l'aluminium dans le projet. Pouvez-vous en parler davantage?

[Traduction]

M. Flavio Volpe: L'aluminium joue un rôle crucial dans la fabrication des véhicules électriques pour de nombreuses raisons directes et indirectes. En ce qui concerne les raisons directes, il y a un grand nombre d'innovations dans le domaine du stockage de l'énergie. Les entreprises se posent la question suivante: « Et si nous remplaçons certains des principaux minéraux par de l'aluminium? » S'agit-il d'une source suffisamment fiable et dense pour que l'on puisse construire des batteries dont l'une des principales composantes est l'aluminium? Si nous y parvenons, le Québec et le Canada en sortiront vainqueurs.

D'un autre côté, comme l'a déclaré le député assis à côté de moi, les dimensions des véhicules électriques et de toutes les autres voitures se développent un peu. Leurs dimensions se développent un peu parce que les exigences en matière de sécurité l'exigent, mais les voitures doivent devenir plus légères. Le meilleur moyen de les alléger et de maintenir leur intégrité structurelle sans avoir à réinventer la roue, c'est l'aluminium. Je soupçonne que les renégociations liées à l'AEUMC vont amener les Américains à dire — et nous devrions peut-être faire de même — qu'au fait, nous exigeons que 70 % des pièces principales soient en acier et que cet acier soit d'origine locale. Je pense que nous aurons cette conversation au sujet de l'aluminium, et que nous devrions avoir cette conversation.

• (1150)

La présidente: Je vous remercie.

[Français]

M. Richard Martel: Merci beaucoup, monsieur Volpe.

[Traduction]

La présidente: Madame Fortier, vous disposez de cinq minutes.

[Français]

L'hon. Mona Fortier (Ottawa—Vanier, Lib.): Merci, madame la présidente. Je vais partager mon temps de parole avec mon collègue M. El-Khoury.

Madame Kyriazis, si je comprends bien, Clean Energy Canada entretient des échanges avec différents partenaires et mène des recherches, en plus d'éclairer certains dirigeants politiques et de stimuler l'engagement du public. D'après ce que j'ai compris, Clean Energy Canada estime que la transition vers les énergies propres est une occasion unique pour le Canada de bâtir une économie résiliente, en croissance et, évidemment, inclusive.

Pourriez-vous nous parler de la façon dont vous travaillez avec d'autres pays, comme les États-Unis? Pourriez-vous nous parler de la manière dont cette question pourrait influencer nos relations avec notre principal partenaire commercial? Estimez-vous que nos pays et nos relations commerciales tirent profit de la décision qui a été prise?

[Traduction]

Mme Joanna Kyriazis: La fin de la phrase a été coupée. La décision qui a été prise est profitable pour...

Quelqu'un pourrait-il m'aider à obtenir la traduction de cette question?

L'hon. Mona Fortier: L'interprétation n'a pas été transmise.

Mme Joanna Kyriazis: Je crois que vous avez mentionné « les deux pays et leur main-d'œuvre ».

À Clean Energy Canada, nous travaillons depuis quelques années à la mise en place d'une chaîne d'approvisionnement pour les batteries de véhicules électriques au Canada. Nous avons réuni des intervenants de l'ensemble de l'industrie, allant de l'exploitation minière aux pièces et à l'assemblage automobiles en passant par le recyclage des batteries. Nous avons également inclus des universitaires et des représentants des syndicats.

Nous reconnaissons la menace que la Chine fait peser sur le secteur automobile nord-américain. Nous sommes conscients de l'avance considérable que la Chine possède depuis des décennies et de la façon dont elle domine les chaînes d'approvisionnement mondiales. Nous avons particulièrement examiné les types d'avantages concurrentiels que le Canada peut offrir et la manière dont nous pouvons compléter l'approche des États-Unis en matière d'initiatives et de points forts, car nous disposons d'un ensemble de points forts différents. Comme l'a indiqué M. Volpe, nous sommes très forts dans les parties en amont de la chaîne d'approvisionnement des batteries, ce qui n'est pas le cas des États-Unis. Les États-Unis disposent d'un marché énorme que nous pouvons exploiter, ainsi que de beaucoup d'argent à dépenser.

Il est certain qu'une harmonisation avec les États-Unis pour la construction d'une chaîne d'approvisionnement nord-américaine pour les VE est une priorité absolue pour nous et constitue une solution gagnante pour nos deux pays et nos travailleurs. Cependant, nous devons absolument garder les consommateurs à l'esprit. Le succès de cette future industrie nord-américaine dépendra de la capacité des Nord-Américains à continuer d'acheter des VE. Nous devons nous assurer que nous disposons d'un marché solide et grandissant pour cette industrie en pleine croissance. La clé du succès consistera à trouver un moyen de construire et de vendre des VE à des prix abordables.

L'hon. Mona Fortier: Je vous remercie de vos réponses.

La présidente: Monsieur El-Khoury, vous avez la parole pendant une minute et demie.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury (Laval—Les Îles, Lib.): Merci, madame la présidente.

Monsieur Volpe, vous avez récemment affirmé que l'Association des fabricants de pièces d'automobile, ou AFPA, se sentait défendue et motivée et qu'elle allait maintenant s'atteler à la défense de son marché, avec le meilleur de l'innovation et de la détermination du Canada.

Pouvez-vous nous parler davantage de votre enthousiasme par rapport aux mesures prises par notre gouvernement?

Par ailleurs, avez-vous une opinion à partager sur les autres composantes de la chaîne d'approvisionnement de ce secteur, comme les semi-conducteurs, les produits liés à l'énergie solaire ou les minéraux critiques?

[Traduction]

M. Flavio Volpe: C'est une bonne question à me poser, car comme vous le savez peut-être, je suis très enthousiaste quant au rôle que la chaîne d'approvisionnement du Canada peut jouer pour faciliter cette transition, et je travaille en étroite collaboration avec les deux ordres de gouvernement afin d'obtenir les investissements qui nous aideront à atteindre cet objectif.

Un fournisseur ne peut obtenir des débouchés que s'il reçoit des commandes d'un constructeur automobile. Il s'agit d'une activité commerciale favorisée par la proximité. Vous fabriquez une voiture ici, vous fabriquez les pièces, en particulier les pièces lourdes et volumineuses comme les batteries, et vous les assemblez dans votre installation dans l'heure ou les deux heures qui suivent. Les intervenants se comportent comme une grappe.

Il s'agit de l'investissement le plus important de l'histoire du secteur automobile canadien, en partenariat avec deux ordres de gouvernement gérés par deux partis différents — trois partis si l'on inclut le gouvernement du Québec. Je ferai allusion au projet Arrow lorsque je parlerai de l'innovation. Je ferai allusion à des entreprises comme Voltaxplore au Québec qui travaillent avec des entreprises comme Martinrea, lesquelles utilisent le graphite et le graphisme pour améliorer les batteries au lithium-ion et accroître l'autonomie des véhicules; à des entreprises comme TM4 au Québec qui ne font pas partie de l'entreprise Dana et qui travaillent à l'amélioration de l'efficacité de la prochaine génération de moteurs électriques afin de créer les meilleurs moteurs sur le marché; et à des entreprises comme Linamar qui ont enfin décidé de travailler avec Ballard au développement de nos capacités en matière de piles à combustible en Colombie-Britannique, à l'élaboration d'un véhicule à pile à combustible ou d'un véhicule électrique ayant des composants presque identiques, à l'exception de la batterie ou de la pile à combustible qui doit être branchée.

Dans le cas de Ballard et de la Colombie-Britannique, nous sommes des chefs de file dans ce domaine depuis 40 ans, et nous allons enfin commencer à bénéficier de certains de ces débouchés parce que des investissements d'ancrage nous permettent de gérer des commandes importantes.

Linamar est une entreprise qui a été créée par Frank Hasenfratz, un fabricant d'outils, et sa fille l'a transformée en une entreprise de 10 milliards de dollars qui exerce un ensemble d'activités appartenant à différentes catégories.

Ce dont ces entreprises ont besoin, ce dont l'industrie des fournisseurs a besoin et ce dont l'amont a besoin, ce sont des commandes locales, et il est très important de voir non seulement des investissements de la part des cinq assembleurs d'automobiles établis ici, mais aussi un nouvel investissement de la part d'un sixième assembleur, à savoir Volkswagen.

En ce qui concerne les semi-conducteurs, je vous laisse ces...

• (1155)

La présidente: Monsieur Volpe, je suis désolée de vous interrompre.

M. Flavio Volpe: Je vous laisse sans rien. Je vous reparlerai de cette question plus tard.

La présidente: Voyez si vous pouvez intégrer ces dernières paroles dans votre prochaine intervention.

Monsieur Savard-Tremblay, vous avez la parole pendant deux minutes et demie.

[Français]

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

Je demanderai à Mme Kyriazis, de Clean Energy Canada, de répondre à la question suivante.

Lors de notre première séance, la semaine dernière, nous avons reçu des représentants de Mobilité électrique Canada, qui en appelait à la mise en place d'appels d'offres verts, autrement dit, à la possibilité de modifier la façon d'octroyer des contrats dans le secteur public en fonction de critères environnementaux. On sait même que, selon les études, cela permettrait de passer le test du droit commercial international. Actuellement, si on essayait de négocier des exceptions, cela pourrait être problématique, étant donné que l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, l'ACEUM, ne contient pas de chapitre sur les marchés publics, contrairement à l'Accord de libre-échange nord-américain, l'ALENA, auparavant.

En ayant un appel d'offres basé sur l'environnement, cela réussirait le test et, de plus, cela permettrait sans doute à beaucoup de nos entreprises de tirer leur épingle du jeu, notamment sur le plan des contrats du gouvernement américain.

Pensez-vous que c'est une voie à suivre?

[Traduction]

Mme Joanna Kyriazis: L'approvisionnement écologique représente une occasion en or et une situation où tout le monde gagne. Je pense que c'est un outil qui n'est malheureusement pas pleinement exploité ici, au Canada. Le gouvernement a promis d'élaborer une stratégie globale d'achat de produits propres à l'échelle fédérale il y a quelques années, et nous avons observé quelques étapes prometteuses grâce à la Stratégie pour un gouvernement vert, qui privilégie l'utilisation de matériaux à faible teneur en carbone, souvent fabriqués au Canada, dans le cadre des investissements du gouvernement fédéral dans la construction d'infrastructures, comme l'acier, l'aluminium, le ciment et les produits du bois à faible teneur en carbone, mais là où une incidence réelle pourrait être observée, c'est si on tirait parti des fonds liés aux infrastructures que le gouvernement fédéral verse aux provinces et aux municipalités pour la construction de routes ou de ponts ou pour la construction massive de logements que nous espérons voir au cours de la prochaine décennie.

Nous aimerions que des exigences semblables en matière d'achat de produits propres soient ajoutées à toutes les dépenses du gouvernement fédéral liées aux infrastructures afin que nous puissions créer un marché plus important pour l'acier et l'aluminium à faible teneur en carbone, qui sont souvent fabriqués au Canada, et aider les producteurs canadiens à se développer.

En ce qui concerne les VE, nous pourrions également mieux tirer parti de nos pouvoirs d'achat à l'échelle fédérale ou provinciale afin d'établir des objectifs plus ambitieux en matière d'écologisation des parcs de véhicules gouvernementaux, puis d'atteindre ces objectifs, car cette écologisation se produit plus lentement qu'elle ne le devrait.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Justement, vous...

[Traduction]

La présidente: Je vous remercie de votre intervention. Je suis désolée, mais votre temps de parole est écoulé.

Monsieur Cannings, vous avez la parole pendant deux minutes et demie.

M. Richard Cannings: Je vais me tourner vers M. Volpe, et j'espère que je pourrai lui poser quelques questions.

Premièrement, en tant que personne portant un chapeau de taille 8, je tiens à dire que nous ne sommes pas tous des menteurs et des tricheurs, mais je vous suis reconnaissant de l'histoire que vous avez racontée à propos de Barry Bonds.

J'aimerais maintenant parler des pneus. Je sais que cela ne fait peut-être pas partie de votre secteur de la fabrication de pièces, mais la semaine dernière, j'ai discuté avec des représentants de Kal Tire, un important détaillant de pneus au Canada, qui est établi dans la vallée de l'Okanagan. Ils fabriquent également des pneus rechapés pour les camions, et ils recyclent donc ces pneus.

Ces dernières années, ils ont été submergés par des produits bon marché en provenance de Chine qui sont déversés sur le marché nord-américain. Ils ne peuvent pas fabriquer un pneu rechapé moins cher que ces pneus neufs, et les États-Unis ont imposé des droits de douane sur ces pneus ou les ont empêchés d'entrer sur leur territoire.

Je me demande simplement si nous ne devrions pas élargir notre vision afin d'inclure des produits qui ne sont pas liés aux VE ou à la chaîne d'approvisionnement des VE.

• (1200)

M. Flavio Volpe: Le « V » de l'abréviation VE signifie « véhicule », et nous passons beaucoup de temps à parler du « E », du reste du véhicule et des pneus. En fait, la technologie des pneus comprend la conception du composé et de la bande de roulement pour réduire la résistance et augmenter l'autonomie des VE.

Ce n'est pas la première fois que j'entends parler de cela, et oui, il y a des fabricants de pneus ici, au Canada. L'industrie du caoutchouc, comme les industries de l'aluminium, de l'acier et du lithium, est dominée par les Chinois et par leurs processus subventionnés de manière opaque, dans le cadre desquels ils investissent dans tout, sauf dans la main-d'œuvre, pour nous vendre les produits les moins chers. Bien souvent, les gens achètent des pneus parce qu'ils ont besoin de nouveaux pneus, mais ils ne pensent pas au rendement et à la durée de vie du pneu. Ils achètent donc les produits chinois bon marché, et c'est un problème.

M. Richard Cannings: Vous avez mentionné la réaction de la Chine aux mesures prises par le Canada ou les États-Unis. La façon dont ils réagissent aux mesures prises par le Canada diffère-t-elle parce que le Canada n'est pas un acteur aussi important que les États-Unis? Nous avons vu la Chine intervenir immédiatement et menacer notre industrie du canola, mais je n'ai pas entendu parler de représailles contre les États-Unis.

M. Flavio Volpe: J'ai fait remarquer publiquement et rapidement que la réaction de la Chine à l'égard des mesures semblables prises par les États-Unis et le Canada consiste à poursuivre les États-Unis devant l'OMC pour leurs subventions à la production liées à la Inflation Reduction Act, ou IRA, et à rester silencieux au sujet de leurs droits de douane, puis à s'en prendre à nous au sujet des droits de douane et à dire immédiatement: « Avant que cette audience ait lieu, nous allons inventer quelque chose à propos du canola ».

Vous savez, c'est le pays qui a arrêté les deux Michael; la CBC a publié aujourd'hui un excellent article à propos de ce que cela signifie réellement pour les gens. Je ne sais pas pourquoi les Canadiens doivent s'excuser auprès des Chinois. Ils s'en prendront à nous comme ils s'en prennent à l'Australie et tenteront de remporter une victoire morale contre nous, alors qu'ils savent que, s'ils remportent une victoire contre les Américains à propos de quelque chose, ces derniers riposteront.

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

Nous entendons beaucoup parler de Volkswagen, mais la société ne figure pas sur notre liste de témoins. Puis-je prendre l'initiative d'inviter Volkswagen à comparaître devant notre comité, notamment pour parler du travail forcé et de bien d'autres choses dont nous entendons parler aujourd'hui? Cela vous convient-il? Tout le monde est-il d'accord?

Des députés: Oui.

La présidente: D'accord. Merci beaucoup.

Monsieur Baldinelli, vous avez la parole.

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

Je remercie également les témoins de s'être joints à nous ce matin.

Je vais maintenant m'adresser à M. Volpe.

Pour donner suite à certaines des observations que mon collègue a formulées, il a mentionné que vous aviez récemment accordé une entrevue à BNN Bloomberg. Vous avez parlé des 11 mois que vous avez passés à négocier et à présenter vos idées au gouvernement au sujet du tarif lié aux VE; cela a exigé pas mal de temps.

Par ailleurs, au cours de votre témoignage, vous venez de parler des consultations en cours concernant les sous-composantes. Avez-vous des inquiétudes à ce sujet? Que pensez-vous de ces négociations? Compte tenu de la nature hautement intégrée de notre marché, ne devrions-nous pas simplement continuer de suivre ce qui se passe aux États-Unis?

M. Flavio Volpe: Je vais donner un aperçu de ma proposition dans son intégralité: faisons correspondre nos mesures à celles des États-Unis.

M. Tony Baldinelli: Ma collègue de Green Energy Canada a parlé tout à l'heure des véhicules produits à faible coût qui existent. Je sais que mon collègue de la Colombie-Britannique, M. Cannings, en cherchait un aussi. Je crois que GM vient d'annoncer récemment qu'elle réoutillait son usine du Michigan et qu'elle produirait à nouveau la GM Volt à partir de 2025, ce qui est une bonne nouvelle pour les consommateurs à cet égard.

Monsieur Volpe, vous avez également parlé de la nature hautement intégrée de notre secteur automobile depuis la signature du Pacte de l'automobile au cours des années 1960 et de l'approche en matière de normes d'émission. Nous avons suivi cette approche de concert avec les États-Unis depuis ce temps, mais compte tenu de notre obligation relative aux ventes de véhicules zéro émission d'ici 2035 que les États-Unis ne partagent pas, serons-nous même en mesure de respecter cette obligation en matière de production? Il n'y aura pas de chaîne d'approvisionnement établie au Canada d'ici là pour répondre aux besoins de l'industrie en démarrage. N'êtes-vous pas d'accord avec moi à ce sujet?

M. Flavio Volpe: Oui. Si vous prenez connaissance des déclarations publiques que j'ai faites lorsque l'obligation relative aux ventes de véhicules zéro émission a été proposée pour la première fois à la fin de 2022, puis lorsqu'elle est entrée en vigueur, vous constaterez que j'ai déclaré que nous ne nous conformerions pas à cette norme.

L'une des mesures que nous avons imploré le ministre de l'Environnement et son prédécesseur de prendre, c'est... Cette industrie fonctionne lorsque l'agence américaine de protection de l'environnement et le Canada harmonisent leurs politiques. La Californie est un marché important, mais ce n'est qu'un marché. Les États qui s'alignent sur la Californie sont importants, mais ce ne sont que des marchés. Les constructeurs automobiles qui ont une marge bénéficiaire avant intérêts, impôts et amortissements à un chiffre fabriqueront des véhicules pour le marché le plus important.

Si vous vous écartez de la norme et que vous obligez les entreprises à concevoir une configuration différente, vous allez leur faire perdre le contrôle de leurs coûts.

Qui gagne? Les entreprises qui ne sont pas forcées de réaliser de bénéfices.

D'où viennent ces entreprises? Elles viennent de Chine.

Pourquoi les acteurs occidentaux se sont-ils lancés à l'assaut de la Chine au début des années 2000, lorsqu'elle a adhéré à l'OMC? Premièrement, comme il n'y a pas d'équipementier canadien, je ne suis pas en train de dénigrer des équipementiers canadiens. Les équipementiers ont déclaré qu'ils pouvaient réaliser davantage de bénéfices s'ils profitaient des différents coûts de fabrication en vigueur en Chine. Les Chinois ont appris à fabriquer des voitures qui respectent les normes de qualité établies à l'échelle mondiale, et ils ont appris la technologie des processus de fabrication aussi bien que n'importe qui d'autre.

Ce dont nous n'avions pas tenu compte, c'est qu'ils ne se soucient pas de réaliser des bénéfices, ce qui nous met maintenant dans le pétrin.

• (1205)

La présidente: Il vous reste deux minutes.

M. Tony Baldinelli: L'idée de réglementer les normes d'émission et de laisser le choix au consommateur a été exprimée. L'Association canadienne des constructeurs de véhicules l'a mentionné l'autre jour.

Il existe des moteurs à combustion interne très performants du point de vue des normes d'émission, ainsi que des véhicules hybrides et des véhicules électriques.

Je précise encore une fois qu'à mon avis, nous ne serons pas en mesure de respecter l'objectif de 2035 pour le moment, en ce qui concerne l'établissement d'une chaîne d'approvisionnement intégrée, alors pourquoi ne revenons-nous pas à ce qui a si bien réussi à l'industrie, à savoir la mise en place de ces normes d'émission? À mesure que le marché mûrira, vous observerez la croissance du marché des véhicules électriques.

N'en convenez-vous pas?

M. Flavio Volpe: Oui.

Je pense que nous sommes tous attachés à cette électrification. Les électrons au lieu de la combustion, c'est bon pour tout le monde. C'est un produit meilleur, plus propre, et je pense que le Canada est en position de gagner dans ce domaine.

Cependant, il n'y a rien de mal à dire que vous avez acheté une Dodge Charger à six cylindres à Windsor. Cette voiture soutient de nombreux emplois.

M. Tony Baldinelli: J'ai une Buick Enclave de 2022. J'ai travaillé quatre étés chez General Motors et j'ai donc acheté un produit

GM. L'intensité de carbone nécessaire à la production de ce véhicule est plus faible que celle générée par ceux venus de Chine aujourd'hui. Les gens ne s'en rendent pas compte.

Comment pouvons-nous faire en sorte que les gens comprennent ou acceptent le fait que les produits importés de Chine sont sanctionnés par l'État, que leur coût est faible — ils reçoivent beaucoup de subventions —, qu'ils sont issus du travail forcé, et qu'ils génèrent un tiers des émissions de carbone dans le monde?

M. Flavio Volpe: Que devons-nous faire?

Voici ce que je propose. Nous devons avoir des conversations franches et non partisans entre nous et nous demander si nous aimons ces emplois. Aimons-nous l'industrie? Aimons-nous les investissements au Canada? Si oui, et si nous accordons de l'importance à la transition vers les véhicules électriques, nous savons que l'industrie automobile canadienne a toujours été gagnante lorsqu'elle pouvait vendre aux consommateurs américains.

Que font les régulateurs américains pour ce marché? Nous devrions faire la même chose ici.

Cela ne signifie pas que les Américains seront les chefs de file. Je pense que notre pays dispose d'une meilleure technologie de conduite automatique et de conduite connectée. Nous avons les capacités en amont et la possibilité d'être un acteur majeur dans le domaine des batteries au niveau mondial.

Cependant, si nous réagissons plus vite que des entreprises comme Toyota Motor Manufacturing Canada, qui a l'an dernier fabriqué 125 000 hybrides qui ne répondent à aucune des normes — nous allons essayer de réagir plus vite que Toyota — cela signifie que nous irons dans les bras de BYD et de CATL. Il n'y a aucun contenu canadien dans ces produits et tous les employés gagnent 2 \$ de l'heure, quand ils sont payés.

M. Tony Baldinelli: Merci.

Merci, madame la présidente.

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

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

C'est intéressant. Évidemment, étant donné que tous les partis politiques soutiennent ces tarifs, je pense que tous les témoins appuieront cette initiative. Selon moi, aucun témoin ne se hasardera à venir exprimer son désaccord devant ce comité. Cependant, comme nous le savons, le libre-échange international est mort. Je pense que dans un avenir proche, nous construirons un pare-feu autour du Canada, des États-Unis et du Mexique. Nous nous ouvrirons peut-être un peu plus à des pays amis comme la Corée, le Japon, l'Australie et peut-être certaines parties de l'Europe.

Monsieur Volpe, il est intéressant de noter que, dans une partie de votre réponse, vous avez indiqué que si les constructeurs automobiles nord-américains construisaient des voitures de plus grande taille, c'était pour des raisons de sécurité. J'ai immédiatement pensé: « Qu'en est-il des millions de petites voitures qui circulent actuellement au Canada et des petites voitures que nous importons de pays amis comme la Corée et le Japon? » Quoi qu'il en soit, il s'agit là d'une discussion pour une autre fois.

Madame Joanna Kyriazis, merci beaucoup. Vous avez à plusieurs reprises mentionné et souligné l'abordabilité des véhicules électriques, et je suis d'accord, pour lutter contre le changement climatique. Nous sommes sur la bonne voie en ce qui concerne les véhicules électriques, et pas seulement les véhicules électriques, mais aussi le stockage de l'énergie, etc. En ce qui concerne les véhicules électriques, vous avez beaucoup parlé d'abordabilité. Comme vous le savez certainement, aucun constructeur nord-américain ne prévoit de construire un véhicule électrique de taille abordable, c'est-à-dire de petite taille. À votre avis — je sais que vous n'avez peut-être pas réalisé d'étude approfondie à ce sujet — combien d'années ou de décennies faudra-t-il pour que les constructeurs automobiles nord-américains commencent à construire des véhicules électriques abordables ou de petite taille?

● (1210)

Mme Joanna Kyriazis: Je pense que cela doit se faire rapidement si nous voulons atteindre le grand public.

M. Chandra Arya: Oh, il faut que cela se fasse rapidement. Je suis d'accord, mais j'aimerais connaître votre estimation du temps que cela peut prendre. Combien d'années devons-nous attendre, nous les Canadiens, qui n'avons pas les moyens d'acheter des véhicules de plus grande taille?

Mme Joanna Kyriazis: Je pense qu'il faudra environ cinq ans. L'idée selon laquelle il n'y a pas de demande pour des véhicules de plus petite taille et plus abordables est fautive.

M. Chandra Arya: Effectivement, c'est faux.

Mme Joanna Kyriazis: Le véhicule le plus vendu au Canada est de loin la Tesla Model 3. Avant qu'on arrête de la produire, la Chevrolet Volt était le deuxième véhicule électrique le plus vendu. Il s'agit de véhicules électriques abordables de petite taille.

M. Chandra Arya: Même pour ce qui est des voitures à essence, si je ne me trompe pas, la Honda Civic est la voiture la plus vendue en Amérique du Nord. Quoi qu'il en soit, mon temps est limité. Je suis certain que vous le comprenez.

Dans le domaine de l'énergie, nous parlons d'une plus grande quantité de minéraux critiques... Nous parlons de l'approche « des mines à la mobilité ». La plupart du temps, les discussions portent sur le développement des mines et des batteries, ainsi que sur la fabrication de batteries et de voitures électriques. Je n'entends pas beaucoup de gens parler de l'élément essentiel qu'est le traitement des minéraux, dont la Chine contrôle 70 à 90 % du marché mondial. Devrions-nous maintenant imposer des tarifs sur cet aspect?

Mme Joanna Kyriazis: Je pense que, lorsque nous parlons de la consultation à venir ou en cours sur toutes les autres parties de la chaîne d'approvisionnement des batteries, il est très difficile de généraliser. En ce qui concerne les minéraux critiques, nous devons en examiner 31, ou au moins 6 ou 7 dont la valeur est très importante dans la chaîne d'approvisionnement des batteries pour véhicules électriques. Dans chaque cas, nous devons examiner le degré de dépendance à l'égard de la Chine. Quelles sont les solutions de remplacement dont nous disposons et quand peuvent-elles être mises en oeuvre? Le Canada a-t-il la capacité de produire ces pièces? Enfin, quels sont les effets sur les coûts pour les producteurs et, en fin de compte, pour les acheteurs canadiens?

En ce qui concerne les matériaux actifs de cathode ou la fabrication d'éléments de batterie, le Canada a réalisé de nombreux investissements dans ces parties de la chaîne d'approvisionnement...

M. Chandra Arya: Merci. Mon temps est très limité.

Monsieur Volpe, j'aimerais vous poser une brève question. Nous avons imposé des tarifs sur les importations d'acier. Vous venez du secteur manufacturier, je suis donc sûr que vous comprendrez... De nombreux produits de l'industrie sidérurgique ne sont pas fabriqués au Canada. La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante a d'ailleurs soulevé la question de l'imposition de tarifs sur des produits qui ne sont pas fabriqués au Canada, ce qui rend les produits inutilement coûteux pour les petites entreprises canadiennes. Êtes-vous d'accord? Êtes-vous favorable à l'imposition de tarifs sur toutes les importations d'acier?

M. Flavio Volpe: Je pense que le traitement de l'acier est très simple dans le domaine de l'automobile dans l'Accord États-Unis—Mexique—Canada. Vous avez reçu les représentants de l'industrie sidérurgique la semaine dernière. Notre position est la même que la leur.

Le gouvernement actuel a investi dans la fabrication de petits véhicules électriques avec Honda. Je crois que c'est pour 2027. Ceux-ci seront disponibles auprès de tous les fabricants basés en occident au cours des prochaines années. Je pense donc que vous devriez corriger ce point.

M. Chandra Arya: J'ai une dernière question sur le même sujet.

Vous avez dit: « Il n'y a pas d'organisations caritatives » dans le monde des affaires. C'est intéressant, parce que c'est vrai. Je viens du secteur privé.

Pourquoi les constructeurs automobiles nord-américains ont-ils cessé de fabriquer des véhicules de petite taille, alors que des pays amis comme le Japon et la Corée continuent de fabriquer des automobiles de petite taille et restent rentables?

● (1215)

M. Flavio Volpe: Ces constructeurs coréens et japonais fabriquent ces petits véhicules en Amérique du Nord et réalisent des bénéfices. Par conséquent, dans la mesure où il s'agit d'un investissement nord-américain réalisé par un acteur occidental, je ne suis pas sûr que votre description soit juste.

M. Chandra Arya: Voulez-vous dire que les grands constructeurs comme General Motors et Ford sont basés en Amérique du Nord? Je pensais que lorsque vous avez dit qu'il n'y avait — « pas d'organisations caritatives » dans le monde des affaires — vous parliez de la fabrication d'automobiles de petite taille, si je ne me trompe pas. Cependant, vous ne faites référence qu'aux constructeurs automobiles détenus par des Nord-Américains.

M. Flavio Volpe: Je pense que vous avez mal compris ma réponse...

La présidente: Pouvez-vous clarifier ce point, monsieur Volpe, pour que ce soit clair?

M. Flavio Volpe: Quand j'ai dit: « Il n'y a pas d'organisations caritatives », je voulais dire que, dans le secteur de l'automobile, il s'agit d'entreprises privées. Elles sont soit privées, soit cotées en bourse, mais elles doivent produire des bénéfices. Sinon, elles ne peuvent pas prospérer. Il y a une différence. En Chine, vous pouvez être un grand fabricant ou un grand fournisseur sans que les bénéfices fassent partie de vos objectifs.

J'ai utilisé le terme « organisations caritatives » entre guillemets. Je suis désolé si vous n'avez pas saisi la nuance.

La présidente: Je pense que c'est clair. Tout le monde comprend exactement ce que voulait dire M. Volpe.

Nous devons maintenant passer aux travaux du Comité, qui demandent un peu de temps. L'un de vous a-t-il une question urgente à laquelle il doit obtenir une réponse aujourd'hui?

Je pense que tout est réglé.

Merci beaucoup à nos témoins pour les renseignements qu'ils nous ont fournis. Nous en tiendrons compte. Je suis certaine que

vous suivrez de près les travaux du Comité à mesure que nous avancerons.

Je vais suspendre la séance pendant que nous passons 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>