



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 121

Le lundi 21 octobre 2024

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro



Comité permanent du commerce international

Le lundi 21 octobre 2024

• (1110)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 121^e réunion du Comité permanent du commerce international.

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

Nous accueillons aujourd'hui l'honorable Mary Ng, ministre de la Promotion des exportations, du Commerce international et du Développement économique. Du ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement, nous accueillons M. Rob Stewart, sous-ministre, Commerce international, et M. Aaron Fowler, sous-ministre adjoint délégué, Politique commerciale et négociations.

Bienvenue à tous.

Nous allons commencer par les déclarations préliminaires, puis nous passerons aux séries de questions.

Madame la ministre, nous sommes très heureux de vous accueillir aujourd'hui. Merci beaucoup. Je vous cède la parole. Allez-y, s'il vous plaît.

L'hon. Mary Ng (ministre de la Promotion des exportations, du Commerce international et du Développement économique): Merci beaucoup, madame la présidente.

Bonjour à tous les membres du Comité. C'est un véritable plaisir d'être ici aujourd'hui pour vous aider dans votre important travail et, dans le cadre de votre travail au Comité, c'est toujours un honneur de parler aux Canadiens d'un océan à l'autre.

Assurer des règles du jeu équitables pour le secteur de la construction automobile du Canada et ses travailleurs, y compris le secteur émergent des véhicules électriques et ses chaînes d'approvisionnement connexes, est une priorité pour moi et le gouvernement. Nous sommes à un moment charnière pour le commerce mondial alors que nous entamons la transition vers une économie verte. Allant des progrès technologiques qui transforment les industries aux changements dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, la transition vers un avenir carboneutre durable transforme notre paysage économique. Il s'agit d'un point d'inflexion critique, car les décisions que nous prenons façonneront l'avenir de notre planète et de notre économie. Les véhicules électriques et leurs chaînes d'approvisionnement sont un élément clé de cette transition mondiale vers

une économie carboneutre, et il s'agit d'un secteur stratégique qui est essentiel pour le Canada et pour les travailleurs canadiens.

L'industrie automobile canadienne représente plus de 500 000 emplois bien rémunérés, souvent syndiqués, et notre chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques a le potentiel d'atteindre le premier rang mondial. Malheureusement, le secteur canadien des véhicules électriques et ses travailleurs sont confrontés à de graves menaces liées à la concurrence déloyale de la Chine, et c'est pourquoi notre gouvernement n'avait d'autre choix que de s'attaquer de front à cette menace.

Depuis 2015, le gouvernement du Canada a investi plus de 120 milliards de dollars dans la lutte contre les changements climatiques et la croissance écologique. En mettant l'accent sur l'innovation et les emplois verts et en travaillant concert avec des pays d'optique commune, le Canada bâtira une économie plus résiliente, plus durable et plus concurrentielle. Le Canada possède les matières premières, l'expertise, l'énergie et la main-d'œuvre qualifiée nécessaires pour atteindre ces objectifs et contribuer à mener la transition mondiale vers une économie carboneutre.

Pour relever les défis et, bien sûr, saisir les occasions, le gouvernement travaille avec acharnement pour attirer des investissements dans le secteur de la fabrication de véhicules électriques et les chaînes d'approvisionnement connexes. Ces efforts ont déjà donné des résultats concrets, à savoir des investissements majeurs de chefs de file comme Stellantis, GM, Honda, Volkswagen, NextStar et Northvolt. Cela représente plus de 44 milliards de dollars d'investissements dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement pour accroître la capacité de production de véhicules électriques du Canada.

Ces investissements, jumelés aux mesures incitatives gouvernementales existantes pour les acheteurs de véhicules électriques, joueront un rôle de premier plan dans l'édification de l'économie propre du Canada et pour offrir des occasions à long terme aux travailleurs de l'industrie. Ces investissements offriront aux travailleurs canadiens des occasions pour les générations à venir en contribuant à favoriser la croissance, à renforcer les chaînes d'approvisionnement, à maintenir le rôle de premier plan du Canada dans un secteur automobile nord-américain intégré et à appuyer la transition vers l'économie carboneutre.

[Français]

Cependant, la compétitivité du Canada risque d'être sérieusement compromise en raison de la concurrence déloyale de la Chine.

[Traduction]

Les politiques et pratiques contraires au marché dont bénéficient les fabricants chinois ont considérablement faussé les règles du jeu en faveur de la Chine et entraîné une surcapacité importante de la production de véhicules électriques. Les politiques de la Chine, notamment l'omniprésence des subventions omniprésentes, des normes inadéquates en matière de travail et d'environnement et d'autres mesures, diminuent artificiellement les coûts de production. En raison de ces avantages injustes, les exportations mondiales de véhicules électriques de la Chine ont augmenté de façon exponentielle, ce qui fausse le commerce mondial et empêche toute concurrence loyale. Ces pratiques nuisent non seulement à nos travailleurs et à nos économies, mais aussi au commerce mondial et à la sécurité en général. Elles compromettent également le système commercial multilatéral et les règles de l'OMC, qui n'ont pas été conçus pour de tels défis. C'est une préoccupation dans l'ensemble des secteurs économiques, et cela touche tout le monde.

Le Canada n'est pas le seul à réagir aux politiques et aux pratiques contraires au marché de la Chine. Plusieurs autres pays commerçants ont pris des mesures pour défendre leurs industries contre la surcapacité de la Chine. Le 27 septembre, les États-Unis ont augmenté les droits au titre de l'article 301 sur les véhicules électriques, l'acier, l'aluminium, les batteries de véhicules électriques, les minéraux critiques, les produits solaires et d'autres biens importés de Chine. Le 4 octobre, les États membres de l'Union européenne ont voté en faveur de l'imposition permanente de droits compensateurs sur les véhicules électriques chinois.

Le Canada ne doit pas devenir une destination pour le dumping d'exportations chinoises détournées d'autres marchés. Dans le cadre de nos consultations, en juillet, l'industrie canadienne et nos travailleurs ont confirmé que des mesures exceptionnelles s'imposent pour lutter contre cette extraordinaire menace et défendre notre sécurité économique. Voilà pourquoi le Canada a annoncé une série de mesures exceptionnelles visant les importations en provenance de la Chine afin de protéger notre secteur émergent des véhicules électriques et les chaînes d'approvisionnement connexes. Parmi ces mesures, soulignons une surtaxe de 100 % sur les véhicules électriques chinois, à compter du 1^{er} octobre; une surtaxe de 25 % sur l'acier et l'aluminium chinois, à compter de demain; la tenue de consultations sur de possibles surtaxes sur divers produits d'importation: batteries et pièces de batteries chinoises, semi-conducteurs, produits solaires et produits minéraux essentiels. En outre, les véhicules électriques et les bornes de recharge de Chine ne sont plus admissibles aux programmes de mesures incitatives du Canada.

Nous appuyons sans réserve le système multilatéral fondé sur des règles. Nous pensons qu'un ensemble de règles multilatérales solides constitue la meilleure approche à long terme pour contrer efficacement les mesures visant à perturber les échanges commerciaux, et que l'OMC a un rôle essentiel à jouer pour garantir l'équité des règles du jeu. L'objectif du Canada est d'avoir des règles internationales encore plus rigoureuses qui permettent de mieux contrer les politiques et pratiques qui vont à l'encontre d'un système commercial équitable et ouvert fondé sur le marché.

Madame la présidente, nous appuyons fermement les entreprises et les travailleurs canadiens et nous continuerons de les protéger contre les défis que posent les pratiques commerciales déloyales. Les politiques commerciales du passé ont trop longtemps négligé l'environnement et les droits des travailleurs et exclu les PME, les entreprises appartenant à des femmes, les peuples autochtones et

d'autres, de tout temps sous-représentés dans notre économie. Nous n'avons plus les moyens d'avoir des politiques commerciales qui font fi des changements climatiques et qui ne sont pas inclusives.

Si nous voulons devenir des chefs de file de l'économie du XXI^e siècle, nous devons investir dans nos collectivités et célébrer nos réussites, et je suis tout à fait convaincue que nous sommes bien placés pour y arriver. Nous devons nous attaquer directement aux défis et réagir de manière ambitieuse. Les pays confiants investissent dans eux-mêmes et leur population, et c'est exactement ce que fait notre gouvernement. Voilà à quoi nous consacrons notre énergie.

Je suis plus optimiste que jamais quant à la capacité du Canada d'être à la hauteur.

[Français]

Merci.

• (1115)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, madame la ministre. Nous vous sommes reconnaissants de votre déclaration.

Nous passons maintenant aux questions. Monsieur Williams, vous avez six minutes.

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

Merci, madame la ministre, d'être ici aujourd'hui.

Madame la ministre, alors que 70 % de nos échanges commerciaux se font avec les États-Unis et seulement 5 % avec la Chine, nous avons toujours un déficit de 50 milliards de dollars. Les Américains ont réagi aux droits de douane imposés par la Chine en février, tandis que votre gouvernement a attendu au mois de juin.

Pourquoi avons-nous attendu quatre mois?

L'hon. Mary Ng: Permettez-moi d'abord de féliciter mon honorable collègue, le porte-parole en matière de commerce. C'est la première fois que nous sommes au Comité en même temps. J'ai hâte de répondre à vos questions. Je soupçonne qu'elles seront difficiles, mais je suis ravie d'y répondre.

Vous avez constaté que nous avons pris des mesures énergiques et que les droits de douane sur les véhicules électriques correspondent à ceux des États-Unis. En outre, il était primordial d'avoir des discussions avec l'industrie canadienne, ce que nous avons fait dans le cadre de consultations avec les divers secteurs touchés.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, ces tarifs sont maintenant en place pour les importations de véhicules électriques chinois au Canada.

M. Ryan Williams: Madame la ministre, une de nos préoccupations concernant ce pourcentage de 70 % des échanges commerciaux — ce qui représente environ 500 milliards de dollars en marchandises qui traversent la frontière dans les deux sens —, c'est que le Canada impose une transition obligatoire vers les véhicules électriques: les moteurs à essence seront interdits d'ici 2035. Les véhicules hybrides sont également inclus. Les Américains n'ont pas cette interdiction.

Lorsqu'on regarde ce qui se passe entre les États-Unis et le Canada, il semble que si nous avons attendu quatre mois pour imposer des droits de douane — les Américains l'ont fait en février, et nous, pas avant le mois de juin —, c'est que nous dépendions des importations de Chine, que ce soit pour les minéraux essentiels ou les véhicules électriques, pour satisfaire à cette transition obligatoire du Canada, ce que les États-Unis n'ont pas.

Est-ce vrai?

L'hon. Mary Ng: Non. Le Canada a pris des mesures très énergiques tant pour lutter contre les changements climatiques que pour bâtir une économie verte. L'objectif fort louable du pays d'effectuer la transition vers les véhicules électriques d'ici 2030 est réalisable.

En même temps, investir 120 milliards de dollars depuis 2015 pour créer une économie verte et durable, cela signifie que ces investissements pour bâtir la chaîne d'approvisionnement, des minéraux essentiels à la transformation en passant par la fabrication de pièces, la construction de véhicules électriques au Canada et le recyclage en fin de vie... et il se fait de l'excellent travail dans des entreprises de la Colombie-Britannique.

Il est important de faire les deux. En fin de compte, il est important d'avoir un plan pour lutter contre les changements climatiques, mais aussi pour bâtir toutes ces industries, allant de l'extraction minière au recyclage, à la transformation, aux batteries...

M. Ryan Williams: Je suis vraiment désolé, madame la ministre. Mon temps est limité.

Selon vous, la date butoir de 2035 est-elle nécessaire pour atteindre cet objectif, alors que nous achetons 80 % de nos minéraux essentiels à la Chine?

L'hon. Mary Ng: Je pense qu'il est primordial de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour attirer des investissements dans le secteur de l'extraction et la transformation des minéraux essentiels. De grandes sociétés minières canadiennes le font. Les peuples autochtones participent aux négociations et travaillent sur ces...

M. Ryan Williams: Madame la ministre, ce n'est pas le cas. Nous achetons plus de 80 % de nos minéraux essentiels à la Chine.

Croyez-vous à l'objectif de 2035 et pensez-vous qu'il est nécessaire pour que le Canada atteigne ses objectifs commerciaux?

L'hon. Mary Ng: Vous partez de l'hypothèse que nos achats resteront à ce niveau jusqu'en 2035. Ce que je dis, c'est que les investissements de 120 milliards de dollars dans l'écologisation de notre économie permettront au Canada d'extraire et de transformer ces minéraux essentiels de manière durable, de les partager avec ses partenaires — États-Unis, Europe, Australie, Corée ou Japon —, et de se doter d'un véritable plan pour lutter contre les changements climatiques tout en bâtissant ces industries d'une importance capitale, et ce, des minéraux essentiels à la transformation en passant par toutes les pièces, la fabrication et la fin de vie.

M. Ryan Williams: Madame la ministre, il faut actuellement 10 ans en moyenne pour parvenir à l'extraction de ces minéraux essentiels du sol. Nous n'avons même pas commencé à exploiter ces mines. En ce moment, au Canada, nous n'exploitons même pas le lithium, une composante essentielle des batteries, et si nous ne le faisons pas, cela signifie que nous devons nous approvisionner auprès de la Chine.

Cette semaine, Oliver Zipse, le PDG de BMW, a prévenu que l'interdiction par l'Union européenne de la vente de véhicules à essence et au diesel à compter de 2035 n'est plus réaliste. Selon lui,

une telle interdiction entraînera une contraction massive du marché européen.

Selon vous, cela vaut-il aussi pour le Canada?

• (1120)

L'hon. Mary Ng: Je pense que le plan que nous avons établi pour travailler avec les industries, les fabricants et les travailleurs qualifiés canadiens, avec la technologie nécessaire pour les appuyer, feront du Canada le pays le plus concurrentiel au monde pour le développement de ces industries.

Examinez, par exemple, les résultats des divers investissements que nous attirons et la mobilisation des entreprises et des investisseurs, non seulement pour bâtir au sein de cette chaîne de valeur, mais aussi dans les secteurs de l'hydrogène, de l'électricité, du nucléaire...

M. Ryan Williams: Merci beaucoup, madame la ministre. Il ne me reste qu'une minute.

Encore une fois, on parle d'une obligation qui nuit à nos industries en ce moment. Il s'agit d'une obligation pour laquelle nous dépendons de manière disproportionnée de minéraux en provenance de Chine, et non du Canada. Cela a une incidence sur nos travailleurs. On peut penser à la relation avec les Américains et au fait que nous n'avons pas reproduit immédiatement ces rabais tarifaires. Actuellement, on ne considère même pas le fait que les Américains vont plus loin, jusqu'à parler des logiciels et du matériel pour les véhicules fabriqués en Chine.

À notre avis, les repréailles ont touché le secteur du bois d'œuvre, alors que 3 000 travailleurs du secteur forestier ont perdu leur emploi, mais ont surtout touché les producteurs de canola. On compte 43 000 fermes qui produisent du canola, et l'on constate que leur gagne-pain est menacé actuellement.

Pourquoi n'avons-nous pas mieux agi pour protéger cette industrie, sachant que nous serions inévitablement la cible de repréailles en raison des droits imposés à la Chine?

L'hon. Mary Ng: Je pense que votre parti était également d'accord pour dire que nous devrions imposer des droits de douane.

Concernant le secteur canadien du canola, j'ajouterais, comme je l'ai dit publiquement, que notre secteur agroalimentaire et notre secteur du canola sont les meilleurs au monde. J'entends bien continuer de défendre notre secteur agroalimentaire sur la scène internationale. Je pense que personne dans le monde n'a accusé le Canada, et certainement pas notre secteur agricole, de ne pas respecter les règles.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Sheehan, vous avez six minutes.

M. Terry Sheehan (Sault Ste. Marie, Lib.): Merci beaucoup, madame la ministre, de votre témoignage et de ce que vous avez fait au sujet de diverses questions liées à la filière commerciale.

Je viens de Sault Ste. Marie, qui est connue comme étant une ville de l'acier. Lorsque j'ai été élu pour la première fois, Algoma Steel était sous la protection de la loi sur la faillite. Elle était aux abois. L'usine de tubes de Tenaris, où vous étiez, employait deux douzaines de personnes. Aujourd'hui, Algoma Steel, après les mesures prises par le gouvernement actuel et ce que vous avez fait pour protéger l'industrie sidérurgique... En 2016, dans notre premier budget, nous avons mis en place des recours commerciaux pour mettre un terme au dumping de l'acier. Lorsque j'ai rencontré les représentants de l'industrie et du Syndicat des Métallos juste après mon élection, ils ont carrément blâmé le gouvernement conservateur précédent pour son inaction à l'égard de ce dumping.

Je voudrais passer rapidement aux dernières mesures que vous avez prises pour renforcer l'industrie sidérurgique et protéger les emplois et les travailleurs canadiens.

Pouvez-vous nous en dire plus sur les tarifs de 25 % qui ont été imposés à l'acier faisant l'objet d'un dumping en provenance de Chine? Pouvez-vous nous parler des protections accordées au secteur de l'automobile, qui absorbe un tiers de l'acier, et des mesures antitarifaires qui ont été prises lorsque Trump a imposé ses tarifs à l'acier canadien en vertu de l'article 232?

Encore une fois, les conservateurs avaient soutenu que nos mesures antitarifaires étaient stupides. Eh bien, ce n'était pas le cas, et nous avons gagné.

Allez-y, je vous prie.

L'hon. Mary Ng: Merci beaucoup.

J'ai été ravie d'être chez Tenaris lorsqu'ils ont annoncé l'agrandissement de l'usine. L'agrandissement de cette usine signifie des emplois pour les gens de votre circonscription. Ce sont des métallurgistes — des travailleurs syndiqués — et ce sont des emplois. Ce sont des emplois pour le Canada.

Qu'il s'agisse de Dofasco ou d'ArcelorMittal à Hamilton, c'est un secteur très important que nous devons protéger afin de décupler les perspectives pour ces emplois et ces travailleurs.

Les tarifs de 25 % sur l'acier et l'aluminium sont une réponse directe à la surcapacité de production constatée et subie aussi bien ici, au Canada, que dans le monde entier. Lorsque je participe à des forums internationaux tels que ceux de l'Organisation de coopération et de développement économiques et que l'on nous présente des données sur la surcapacité de production de l'acier sur le marché mondial — attribuable en partie à une politique délibérée de surproduction ou de subventionnement à outrance —, force est de constater que cela vient déséquilibrer le monde et le système commercial. Nous intervenons en ayant recours à ces tarifs de 25 % qui entrent en vigueur demain.

L'autre mesure que nous avons prise est la mise en place d'une composante de « pays de fonte et de coulage », que l'industrie sidérurgique réclamait afin d'assurer une plus grande transparence quant à l'origine de l'acier. C'est une autre mesure qui contribuera à soutenir l'industrie sidérurgique canadienne.

Je suis toujours heureuse de travailler avec vous et avec les membres du caucus de l'acier en raison des voix fortes qu'on y entend et qui sont directement liées à ces entreprises que vous vous efforcez tant de soutenir.

• (1125)

M. Terry Sheehan: Merci beaucoup.

Bloomberg a récemment déclaré que le Canada est désormais la première destination mondiale pour les investissements directs étrangers dans le domaine des véhicules électriques. À votre avis, quels sont les avantages globaux du Canada qui en font un lieu d'investissement si attrayant?

L'hon. Mary Ng: Un environnement commercial robuste et prévisible en est un. S'ajoute à cela d'excellents accords commerciaux, non seulement ici en Amérique du Nord, mais dans le monde entier. Des entreprises comme Volkswagen, qui ont fait d'importants investissements au Canada, ont choisi notre pays. Ces entreprises constatent les compétences incroyables du peuple canadien, dans lequel nous investissons, et elles voient un véritable plan d'action pour lutter contre les changements climatiques. Par conséquent, en investissant dans une installation de production très importante qui construira des véhicules électriques, cette société peut être assurée que le système fondé sur des règles qui s'appliquent dans notre pays lui donnera cette prévisibilité dont elle a besoin.

Les mesures incitatives que nous avons également mises en place constituent un autre avantage. Ce que vous voyez, ce sont des investissements et des mesures incitatives réfléchis qui ont pour objectif de nous permettre de développer ce secteur avec force et dynamisme. C'est l'orientation délibérée que le gouvernement a prise pour lutter contre les changements climatiques et édifier une économie verte qui fonctionnera pour tout le monde, et cela inclut des investissements stratégiques dans ce secteur. Ce sont tous des facteurs qui ont été pris en compte dans les différents investissements qui ont été réalisés.

Comme je l'ai dit précédemment, 120 milliards de dollars ont été investis dans la création d'une économie verte par le biais de crédits d'impôt et de toute une série d'autres mesures. Quarante-quatre milliards de dollars ont été investis dans la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques. Les entreprises et leurs conseils d'administration choisissent le Canada comme destination pour l'ensemble des très bonnes raisons que je viens d'exposer.

Il s'agit vraiment du fait que nous ayons un plan pour lutter contre les changements climatiques et pour édifier ce secteur ici, au Canada.

La présidente: Monsieur Sheehan, il vous reste 20 secondes.

M. Terry Sheehan: Merci beaucoup.

Je vais simplement faire une déclaration. Dans le cadre d'une étude que nous menons actuellement, l'Association canadienne des producteurs d'acier et le Syndicat des Métallos ont tous deux déclaré que le travail que vous avez accompli renforce considérablement l'industrie sidérurgique et crée des débouchés pour l'avenir.

Je vous remercie de votre témoignage et de votre travail.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Savard-Tremblay, c'est à vous. Vous avez six minutes.

[Français]

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

Je remercie Mme la ministre et les fonctionnaires qui l'accompagnent d'être des nôtres aujourd'hui.

Tout le monde ici s'entend sur le fait que la Chine n'est pas un partenaire commercial qui respecte les règles du commerce international. On est au courant de toutes sortes de pratiques de dumping, entre autres, mais l'un des grands enjeux est le recours aux biens issus du travail forcé. On connaît notamment la question des importations qui viennent du Xinjiang. Selon les chiffres du gouvernement, les autorités canadiennes n'ont fait aucune saisie, zéro, alors qu'aux États-Unis, des marchandises d'une valeur de 700 millions de dollars ont été saisies grâce à une loi, soit la Uyghur Forced Labour Prevention Act.

Or, on sait qu'il était censé y avoir une loi canadienne à cet égard. Dans le budget de mars 2023, il était écrit noir sur blanc qu'un projet de loi pour bannir le travail forcé serait présenté par le gouvernement avant la fin de l'année. Cela n'a pas vu le jour. En mars 2024, le gouvernement s'est à nouveau engagé à présenter un projet de loi sur le travail forcé avant la fin de l'année. Aujourd'hui, nous sommes le 21 octobre. Il ne reste pas beaucoup de temps avant la fin de l'année.

Est-ce que, après avoir manqué à sa parole en 2023, le gouvernement va tenir parole en 2024?

• (1130)

L'hon. Mary Ng: Merci de la question.

[Traduction]

Écoutez, je pense que le travail forcé et le fait de s'assurer qu'il n'y en a pas dans nos chaînes d'approvisionnement sont des questions que nous devons prendre au sérieux, et c'est ce que nous faisons. Vous avez vu que nous nous sommes engagés à présenter un projet de loi, et c'est ce que nous entendons faire. Nous ne sommes pas encore à la fin de 2024, mais nous avons bel et bien l'intention de le faire.

Nous avons conclu un accord très rigoureux avec les États-Unis et le Mexique, qui prévoit une interdiction dans la chaîne d'approvisionnement à cet égard. Nous avons une loi sur les chaînes d'approvisionnement, qui est entrée en vigueur en janvier 2024. Je pense que vous verrez que le Canada sera le seul pays et le seul État à disposer à la fois d'une loi sur les chaînes d'approvisionnement et de dispositions robustes concernant le travail forcé.

Cette question est en fait très complexe, et j'ai lancé une consultation il y a quelques jours pour m'assurer que nous travaillons avec le secteur et tous les intervenants concernés pour présenter ce projet de loi qui aura pour fonction de répondre aux exigences renforcées qui s'appliquent désormais à la relation entre le Canada et les États-Unis. Je suis convaincue que nous remplirons nos obligations.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Pourquoi ne pas avoir fait cette consultation en 2023, étant donné que le gouvernement s'était engagé à présenter un projet de loi avant la fin de l'année?

Vous dites que vous faites des démarches présentement, que la porte n'est pas fermée et que, cette fois, on pourrait bien voir le projet de loi avant la fin de l'année. Toutefois, pourquoi ne pas avoir tenu parole l'an dernier?

[Traduction]

L'hon. Mary Ng: Nous y travaillons depuis toujours. C'est en fait à cause de ce travail que nous nous sommes aperçus que nous devons être un peu plus présents et nous intéresser beaucoup plus aux détails, et que nous devons faire appel à un groupe de per-

sonnes plus diversifié en raison de la complexité de la mise en œuvre de cela. Il s'agit donc de quelque chose de vraiment important. En fait, pour revenir à l'étude d'aujourd'hui, ce dont nous parlons vraiment, c'est de veiller à ce que les règles du jeu soient les mêmes pour tous.

Lorsque je dis que le Canada est un pays commercial ouvert, mais un pays commercial équitable, ce que je veux dire, c'est que nous accordons une grande importance au fait de payer décemment nos travailleurs. Le commerce équitable signifie que nous respectons les dispositions environnementales. C'est le type d'équité dont le marché mondial a besoin. Nous prenons très au sérieux le travail forcé et ce que nous devons faire pour l'éliminer de nos chaînes d'approvisionnement, mais nous voulons aussi faire les choses correctement. C'est le travail que mes fonctionnaires et moi accomplissons.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: On sait que la production d'aluminium du Xinjiang a connu une croissance massive, ces dernières années. Aujourd'hui, elle s'élève à environ 10 % de l'offre mondiale. Toutefois, une grosse partie de l'aluminium produit au Xinjiang est expédié hors de la région. Cet aluminium est ensuite mélangé à d'autres métaux pour fabriquer des alliages d'aluminium dans d'autres parties de la Chine, notamment pour l'industrie automobile. Or, selon l'organisation de défense des droits de la personne Human Rights Watch, une fois que l'aluminium est fondu et mélangé à d'autres matériaux, il devient impossible de déterminer s'il provient du Xinjiang ou d'une autre région du monde.

Finalement, de l'aluminium issu du travail forcé pénètre les chaînes d'approvisionnement nationales et mondiales. Souvent, les constructeurs automobiles ne sauront pas d'où vient l'aluminium qu'ils utilisent.

Est-ce que cela vous préoccupe? Selon vous, est-ce que l'aluminium produit au Xinjiang est en train de se frayer un chemin dans les chaînes d'approvisionnement sans que les constructeurs et les consommateurs le sachent?

[Traduction]

L'hon. Mary Ng: Nous devrions toujours nous préoccuper de la présence de travail forcé dans la chaîne d'approvisionnement, que ce soit dans le secteur de l'aluminium ou ailleurs. Tout comme nous avons mis en place un système de fonte et de coulage de l'acier, nous envisageons une mesure de transparence similaire pour l'aluminium. Je pense que c'est très important.

Pour ce qui est de l'aluminium, ce qui est vraiment formidable au Canada, c'est que nous produisons tout ici. En ce qui concerne l'aluminium vert, je pense à cette coentreprise qui est en train de se mettre en place au Québec et dont vous êtes probablement au courant. Il s'agit d'un investissement canadien important — en collaboration avec les Américains — qui permettra d'assurer que notre chaîne d'approvisionnement en aluminium, qui est si importante... Cela ne cible pas que l'industrie automobile, mais aussi d'autres secteurs comme l'aérospatiale et beaucoup d'autres industries qui dépendent de l'aluminium vert.

Je suis très fière du travail d'investissement que nous avons entrepris en toute connaissance de cause pour augmenter notre capacité à produire de l'aluminium vert ici au Canada — principalement au Québec — afin d'approvisionner la chaîne de valeur qui suivra et qui dépendra de cet aluminium canadien. Cela dit, nous savons qu'une plus grande transparence est absolument nécessaire, et nous y travaillons également pour le secteur canadien de l'aluminium.

• (1135)

La présidente: Merci beaucoup, madame la ministre.

Comme M. Cannings nous a quittés pour un autre comité, nous avons un nouveau député pour le NPD.

Monsieur Desjarlais, je vous souhaite la bienvenue au sein de notre comité. Nous nous entendons très bien ici. Nous travaillons bien ensemble et nous nous réjouissons de votre présence parmi nous.

Vous avez la parole pour six minutes, monsieur.

M. Blake Desjarlais (Edmonton Griesbach, NPD): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie la ministre d'être présente à ma toute première réunion au sein de ce comité en tant que porte-parole du NPD en matière de commerce international. Je suis ravi de pouvoir me joindre à tous mes collègues pour prendre part à cet important travail.

Je connais l'étude sur les véhicules électriques, en particulier en ce qui concerne les graves problèmes qui ont été portés à l'attention du Nouveau Parti démocratique. Ces questions concernent principalement la protection des emplois syndiqués au Canada, mais aussi la protection de tous les travailleurs du monde entier. Il s'agit notamment des travailleurs qui sont exploités dans des cas explicites, en Chine, et dont nous avons connaissance. Je suis très heureux de voir le travail lié aux tarifs douaniers. Je sais qu'il s'agit d'un aspect important de ce travail, et je me réjouis qu'on s'y attaque enfin.

Comme vous le savez, je suis un peu consterné par le temps que cela a pris, mais je suis heureux que nous soyons ici aujourd'hui et demain. Cela aura une incidence sur nos entreprises, et je tiens donc à vous en remercier.

Dans votre déclaration liminaire, vous avez parlé de l'importance du secteur de la production de véhicules électriques au Canada. Vous avez parlé de la relation qui existe entre le gouvernement et son investissement de près de 37 milliards de dollars dans les capacités de production de véhicules électriques ici au Canada. Bien entendu, le développement de cette filière va nécessiter une quantité énorme d'investissements et de travail à l'étranger.

Vous cherchez également à renforcer les chaînes d'approvisionnement en minerais essentiels ailleurs, y compris en Équateur. Est-ce exact?

L'hon. Mary Ng: Ce que nous essayons toujours de faire au Canada, c'est de créer des chaînes d'approvisionnement résilientes qui font intervenir de nombreux partenaires commerciaux. En ce qui concerne la chaîne d'approvisionnement ou les ententes sur les minéraux critiques que nous avons actuellement, ce que je peux vous dire, c'est que ces ententes ont été conclues avec les États-Unis, l'Europe, le Japon et la Corée. Elles ont été conclues avec des pays qui partagent nos valeurs en matière d'environnement et en ce qui concerne les salaires des travailleurs.

M. Blake Desjarlais: À cet égard, madame la ministre, ce que je cherche à savoir, c'est si le Canada devrait miser sur la production de minéraux critiques dans des pays comme l'Équateur ou sur l'achat de minéraux critiques de pays semblables. Cela m'amène à ma question, si vous pouvez y répondre du mieux que vous le pouvez: est-ce que vous et votre ministère travaillez actuellement sur un accord commercial avec l'Équateur?

L'hon. Mary Ng: Mon ministère et moi-même avons mené de vastes consultations sur ce que pourrait être un accord commercial avec l'Équateur. Cette consultation a eu lieu et nous avons eu de bonnes réactions.

Je vais répondre à votre question de la manière suivante: je tiens à vous assurer, vous et l'ensemble des Canadiens, que le Canada fait du commerce en s'appuyant sur ses valeurs. Ces valeurs doivent être bonnes pour les travailleurs et l'environnement. Elles doivent également être inclusives en essence. Nous nous attendons à ce que les entreprises canadiennes en activité partout dans le monde, y compris en Équateur, adhèrent aux normes mondiales, lesquelles contiennent entre autres de solides dispositions en matière d'environnement, de société et de gouvernance, ou ESG. Cependant, je vais devoir obtenir une mise à jour de la part de mes fonctionnaires sur l'état de l'initiative...

M. Blake Desjarlais: Peut-être que M. Stewart ou M. Fowler peuvent se prononcer quant à l'exactitude de cette déclaration.

Est-il vrai ou faux que le Canada participe à des discussions avec l'Équateur en vue d'un accord de libre-échange? Est-ce vrai ou faux?

M. Aaron Fowler (sous-ministre adjoint associé, Politique commerciale et négociations, ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement): C'est vrai.

M. Blake Desjarlais: Je vous remercie. Je pense que c'est l'élément important et la clarté dont nous avons besoin pour les Canadiens.

Le fait est que vous êtes en train de discuter avec l'Équateur. Récemment, par l'intermédiaire d'un référendum constitutionnel, l'Équateur a exhorté sa propre population à se demander si la protection de ses forêts et de ses ressources naturelles, y compris la protection de l'eau... Quelque chose que leurs dirigeantes autochtones revendiquaient ici tout récemment. Elles sont venues des régions rurales de l'Équateur jusqu'aux abords du Parlement canadien. Elles supplient le gouvernement d'écouter les demandes légitimes et importantes de ces peuples.

Ce sont de vraies personnes qui occupent ces territoires traditionnels depuis des millénaires, tout comme c'est le cas au Canada. Au Canada, nous avons l'habitude de bafouer les droits des Autochtones — nous en parlons tous les 30 septembre, par exemple. En ce qui concerne le commerce international, je pense que c'est un élément de l'équation auquel les peuples autochtones participent de plus en plus — et c'est une bonne chose —, mais il est important que nous dénoncions également les cadres historiques très préjudiciables et la violence systémique qui, dans une large mesure, découlent des accords de libre-échange. Or, c'est précisément ce qui se passe en Équateur.

Des femmes autochtones courageuses se présentent devant le Parlement canadien. Elles ne devraient même pas avoir à le faire, madame la ministre, et c'est ce qui me consterne le plus: elles viennent devant notre Parlement et soutiennent qu'elles doivent demander au Canada de ne pas aller de l'avant avec ces discussions à moins qu'il ne puisse garantir qu'il respectera leur consentement préalable donné librement et en connaissance de cause.

Madame la ministre, ma question est simple: en tant que Canadiens, allons-nous changer notre histoire en ce qui concerne la manière dont nous interagissons dans l'arène mondiale? Allons-nous mieux régler nos entreprises, en particulier nos sociétés minières? Participerons-nous à un processus avec l'Équateur qui protège réellement les droits des populations autochtones de ce pays, ce qui inclura ou devrait inclure la pleine reconnaissance de leur consentement préalable donné librement et en connaissance de cause, y compris leur droit de dire non à un projet donné? Le Canada s'est-il engagé à respecter ce principe à l'échelle mondiale? Je suis convaincu qu'au Canada, il y a des dirigeants autochtones qui, localement, se posent des questions à cet égard.

• (1140)

L'hon. Mary Ng: Nous n'avons pas beaucoup de temps, mais je serai heureuse de continuer à répondre à votre question. L'Accord de coopération économique et commerciale avec les peuples autochtones, ou ACECPA, est un accord que le Canada est le premier à conclure avec d'autres pays, et...

M. Blake Desjarlais: Pouvez-vous vous concentrer sur le cas de l'Équateur? Ses dirigeantes autochtones étaient ici tout récemment.

L'hon. Mary Ng: Lorsque le Canada entame un dialogue ou une discussion, soyez assuré, comme le sont les Canadiens, qu'il s'agit d'un dialogue et d'une discussion et que, pendant que cela se produit, nous tenons toujours compte des valeurs qui sont vraiment importantes pour le Canada. La valeur des Autochtones... la valeur et l'importance de la réconciliation et la prise en compte de ces valeurs dans tout ce que nous faisons, y compris dans le commerce et les échanges, dont...

M. Blake Desjarlais: Alors, est-ce que c'est un non? Respectons-nous leur droit au consentement préalable et donné en toute connaissance de cause?

La présidente: Je suis désolée, monsieur Desjarlais, mais votre temps de parole est écoulé.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Martel, pour cinq minutes.

[Français]

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

Madame la ministre, merci d'être ici.

Pourquoi n'avez-vous pas ouvert de nouveaux marchés à nos producteurs de canola au cours des cinq dernières années, alors que vous saviez qu'ils étaient la cible de représailles de la part de la Chine?

[Traduction]

L'hon. Mary Ng: En effet, nous nous efforçons d'ouvrir de nouveaux marchés. Voyez les négociations du Canada avec l'Indonésie, un pays de l'Asie du Sud-Est qui compte 277 millions d'habitants, et nos négociations avec l'Association des nations de l'Asie du Sud-

Est, ou ANASE, qui comprend 10 marchés. La raison pour laquelle je dis cela, c'est pour que vous sachiez que nous sommes très actifs à l'égard de ces négociations. De surcroît, j'organise des missions commerciales d'entreprises bien réelles à destination de ces économies.

Pourquoi est-ce vraiment important? C'est exactement comme vous l'avez dit: il s'agit de nouveaux marchés. On parle de 700 millions de personnes, de la région du monde qui connaît la croissance la plus rapide et, à 3 800 milliards de dollars américains, de la cinquième économie mondiale en importance. Nous travaillons très fort, en particulier avec les entreprises canadiennes, pour pénétrer ces nouveaux marchés.

[Français]

M. Richard Martel: Depuis que votre gouvernement est en place, le conflit sur le bois d'œuvre entre le Canada et les États-Unis a refait surface et vous n'avez toujours pas trouvé un terrain d'entente. Notre industrie forestière souffre présentement. Comme vous le savez, les tarifs sont passés de 8 % à 14 %, et on prévoit qu'ils atteindront 30 %.

Qu'allez-vous faire à ce sujet?

[Traduction]

L'hon. Mary Ng: Cette industrie est très importante, comme vous le savez, parce qu'elle fait partie intégrante de la collectivité que vous représentez, et ces tarifs sont totalement injustifiés.

Ce que je veux dire au secteur forestier, à ceux que vous représentez et à d'autres dans tout le pays, c'est que je les remercie bien sincèrement des dialogues très serrés que nous avons eus avec eux récemment, sachant très bien que ces tarifs sont injustifiés et qu'ils nous préoccupent beaucoup. J'en ai parlé à nos partenaires américains et au délégué commercial américain. Je pense que la meilleure solution reste la négociation d'une entente. Ces tarifs rendent les choses beaucoup trop coûteuses, non seulement pour nous, mais aussi pour les Américains et leur industrie de la construction. Sachez qu'il est important de poursuivre ce travail, mais pas pour obtenir n'importe quelle entente. Nous voulons une entente qui sera bonne pour notre industrie.

• (1145)

[Français]

M. Richard Martel: Madame la ministre, les Américains n'ont pas l'air de vouloir négocier avec le Canada.

Le gouvernement libéral manque-t-il donc de leadership? Avoir retardé la mise en place des tarifs pour ce qui est de la Chine fait-il que nos relations bilatérales avec les Américains seront encore beaucoup plus difficiles à l'avenir?

[Traduction]

L'hon. Mary Ng: Je pense que le bilan du gouvernement est éloquent.

Nous avons renégocié l'ALENA ici. Peu importe qui est à la Maison-Blanche, nous travaillerons avec les Américains, et nous sommes prêts à le faire.

En ce qui concerne notre relation avec les États-Unis, nous construisons des chaînes d'approvisionnement essentielles dans des secteurs de l'économie qui vont vraiment compter à l'avenir. Nous prenons des mesures pour nous aligner sur la compétitivité nord-américaine dans le domaine de l'automobile, parce que nous sommes sans conteste très intégrés à ce marché. Nous collaborons dans des domaines tels que la technologie et les semi-conducteurs. Nous sommes actuellement à la table des négociations pour nous assurer que nous disposons de solides capacités scientifiques et technologiques. Il s'agit de deux pays qui ont des valeurs démocratiques et un grand respect pour l'ordre international fondé sur des règles, et vous constatez que nous nous alignons plus que jamais sur un partenaire commercial qui est tout simplement très important pour le Canada.

[Français]

M. Richard Martel: Madame la ministre, les exportations de bois de l'Europe ne sont pas soumises à des tarifs d'importation aux États-Unis, alors que celles du Canada le sont. C'est difficile à comprendre. Nous sommes pourtant les voisins des États-Unis et nous faisons continuellement du commerce avec eux.

[Traduction]

L'hon. Mary Ng: Nous devons conclure un accord; nous y consacrons beaucoup d'efforts.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Miao, vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

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

Je vais partager mon temps de parole avec Vance Badawey. Je lui souhaite la bienvenue au Comité.

Avant de lui céder la parole, j'aimerais vous remercier, madame la ministre, de témoigner à nouveau devant le Comité.

Je représente une communauté de la côte Ouest de la Colombie-Britannique et je sais que le commerce transfrontalier entre le Canada et les États-Unis est important, puisqu'il s'agit de notre plus grand partenaire commercial. Si le Canada n'impose pas de droits sur les véhicules électriques chinois, quelles seront les conséquences sur le secteur canadien des véhicules électriques, et sur le commerce transfrontalier?

L'hon. Mary Ng: J'ai visité votre coin de pays, et je sais à quel point la ville de Richmond est importante pour la relation entre le Canada et les États-Unis.

Vous nous avez vus prendre des mesures très fermes pour veiller à ce que le Canada continue de développer ce secteur très important dans tout le pays, non seulement en construisant des véhicules électriques, mais aussi en construisant toute la chaîne d'approvisionnement qui va créer — et qui crée — d'excellents emplois au Canada.

Je suis très heureuse de voir que d'excellentes innovations ont été mises en oeuvre dernièrement en Colombie-Britannique, dont certaines, sans aucun doute, sont examinées très attentivement par l'entremise de PacificCan afin que nous puissions poursuivre le développement et créer des emplois dans l'ensemble de la chaîne de valeur et de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques. Il est vraiment important que le Canada défende le commerce équitable et le commerce ouvert. Il est aussi très important que le Canada protège ses travailleurs et ses industries contre les subventions exagérées et la surcapacité que nous observons, et qui ont un effet de

distorsion sur le système commercial mondial. Le Canada fait preuve de leadership en s'attaquant à ces problèmes et à cette tendance bien réels dans le commerce mondial.

Je tiens à remercier mon collègue pour les commentaires des entreprises et des investisseurs nationaux qu'il me relaie sur l'importance de cette question.

M. Wilson Miao: Merci.

Je vais céder le reste de mon temps de parole à mon collègue.

La présidente: Monsieur Badawey, vous disposez de deux minutes et demie.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Madame la ministre, alors que les chaînes d'approvisionnement mondiales font face à des défis sans précédent, qu'il s'agisse des tensions géopolitiques ou des répercussions des changements climatiques, le rôle du Canada en tant qu'acteur clé dans le commerce international est plus important que jamais. Je sais que vous le reconnaissez, surtout compte tenu de vos déplacements récents.

Étant donné l'importance d'assurer des chaînes d'approvisionnement résilientes et novatrices, en particulier pour les secteurs essentiels comme la fabrication, l'agriculture et la technologie, pouvez-vous nous en dire plus sur les investissements actuels du gouvernement à cet égard? Plus précisément, comment travaillons-nous avec nos partenaires internationaux et l'industrie locale pour assurer la pérennité de nos corridors commerciaux et veiller à ce que le Canada demeure concurrentiel sur le marché mondial?

Je vais aller un peu plus loin avec ma deuxième question sur la collaboration binationale. Compte tenu de notre relation commerciale cruciale avec les États-Unis, quels efforts sont déployés pour harmoniser les stratégies en matière de chaîne d'approvisionnement entre nos deux pays, en particulier le long des principaux corridors commerciaux comme les régions des Grands Lacs et du Saint-Laurent?

• (1150)

L'hon. Mary Ng: Quelle excellente question de la part de mon collègue.

C'est un travail très important, en particulier le long de la frontière. Vous et moi en avons déjà parlé. J'ai discuté avec de nombreuses personnes de la région des Grands Lacs et des environs de la création d'une plaque tournante plus dynamique et plus fluide qui permettrait un commerce intermodal plus important entre nos deux pays.

Pour répondre à votre première question, nous utilisons l'architecture commerciale du Canada pour renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement. Je crois que nous avons tous réalisé, surtout pendant la récente pandémie, à quel point ces chaînes d'approvisionnement peuvent être affectées et fragilisées. Le Canada est le seul pays du G7 à avoir conclu un accord commercial global avec tous les autres pays du groupe. Cette prévisibilité du commerce sert bien le Canada. Ces investissements ne se font pas seulement entre le Canada et les États-Unis, ou entre l'Europe et le Canada. On peut penser à l'annonce d'un investissement de 1,6 milliard de dollars par une multinationale japonaise pour une usine de fabrication de batteries de véhicules électriques à Port Colborne. C'est tout près de chez vous. Cette initiative créera 500 emplois à Port Colborne et dans les environs, à Niagara et en Ontario.

C'est ce travail et les bonnes conditions que nous avons établies grâce à notre architecture commerciale qui incitent les autres investisseurs et les autres pays à s'associer au Canada. Ensemble, nous renforcerons la résilience partout dans le monde.

La présidente: Merci beaucoup, madame la ministre. Je suis désolée de vous interrompre, mais tous les intervenants veulent profiter des deux minutes qui leur sont accordées.

Monsieur Savard-Tremblay, vous disposez de deux minutes et demie. Allez-y.

[Français]

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

Comme on le sait, la Chine a entamé des procédures de règlement des différends dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce en demandant l'ouverture de consultations avec le Canada à propos des mesures de surtaxe imposées par le Canada sur certains produits d'origine chinoise.

J'aimerais que vous fassiez une mise à jour, madame la ministre. Où en est-on à cet égard?

[Traduction]

L'hon. Mary Ng: Merci.

Nous sommes évidemment déçus de la mesure prise par la Chine. Comme je l'ai dit plus tôt, nous savons que notre secteur agroalimentaire est l'un des meilleurs au monde, et que nos agriculteurs et producteurs respectent toujours les règles commerciales.

L'affaire à laquelle vous faites référence relève de l'OMC. Nous allons travailler avec notre secteur — comme je le fais avec le ministre de l'Agriculture — et à l'OMC pour défendre cette cause avec vigueur, comme nous le faisons toujours.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Bien sûr, on sait qu'une révision de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique est prévue pour l'an prochain. On se souvient que, lors de la tenue des débats et du vote sur la question en 2020, on avait soulevé que l'Accord n'offrait pas le même statut ou les mêmes protections aux secteurs de l'acier et de l'aluminium. Du côté de notre formation politique, nous avions d'abord l'intention de voter contre cet accord, mais nous sommes parvenus à une entente avec le gouvernement à la suite de sa promesse écrite de surveiller de près le dumping chinois au Mexique et de sa volonté de rouvrir les discussions pour que le statut accordé à l'aluminium soit le même que celui accordé à l'acier.

Est-ce une revendication qui sera portée par le Canada?

• (1155)

[Traduction]

L'hon. Mary Ng: Nous parlons avec les Canadiens des divers secteurs en vue de l'examen de 2026. Je crois que c'est l'occasion pour nous de tenir une conversation plus poussée.

En ce qui a trait à votre commentaire au sujet du Mexique, je dirais que le Canada examine la situation et y prête une attention particulière. Il est très important que tous les partenaires commerciaux de l'Amérique du Nord non seulement défendent leurs obligations en vertu de l'accord, mais veillent aussi à ce que les règles du jeu soient équitables pour tous, afin que nous puissions demeurer concurrentiels. Je suis heureuse de pouvoir discuter de ce sujet plus en détail avec vous.

La présidente: Merci beaucoup, madame la ministre.

Monsieur Desjarlais, vous disposez de deux minutes et demie. Allez-y.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie encore une fois notre témoin de sa présence.

Madame la ministre, nous nous devons de poser ces questions très importantes. Nous n'avons pas beaucoup de temps, alors vous m'excuserez si, pour obtenir des éclaircissements, je dois vous interrompre.

Je m'excuse également auprès des interprètes pour les difficultés associées aux contraintes de temps.

C'est un élément important. Il faut que nous comprenions que l'objectif de l'économie — qu'il s'agisse d'une petite collectivité locale, d'une province, d'un gouvernement fédéral ou de notre économie mondiale — est de servir les gens et de veiller à ce que nous puissions partager les ressources avec ceux qui en ont le plus besoin. Je crois que, pour les Canadiens, c'est la raison d'être de l'économie. Elle nous permet de veiller à ce qu'ils aient un bon emploi, à ce qu'ils soient bien rémunérés pour leur travail et à ce qu'ils contribuent au bien social.

Pour dire les choses franchement, les communautés autochtones du Canada ont eu de mauvaises relations avec la Compagnie de la Baie d'Hudson, le tout premier monopole — il n'y a pas si longtemps de cela, puisque l'histoire du Canada est assez récente — et avec d'autres joueurs plus modernes.

Vous avez parlé de l'architecture commerciale et de son importance pour le Canada. Je dirais que cette architecture est plutôt faible dans un certain domaine, en ce qui concerne les peuples autochtones et les répercussions de nos accords commerciaux sur eux. C'est notre histoire; il y a eu de nombreux mouvements. Nous n'avons qu'à penser à la campagne Save the Rainforest contre l'exploitation minière internationale — que les Canadiens ont adoptée d'une manière historique — pour comprendre la grande valeur que les Canadiens accordent aux terres et aux liens qui les y unissent.

Il est aussi vrai que le Comité a adopté une motion — et j'en remercie mes collègues — relative à une étude sur l'accord commercial avec l'Équateur. La cinquième recommandation veut:

Que le gouvernement du Canada veille à ce qu'aucun accord commercial entre le Canada et l'Équateur ne soit conclu sans que les peuples autochtones concernés de l'Équateur ne soient consultés de manière approfondie, transparente et efficacement, et sans que ces peuples autochtones ne donnent préalablement leur consentement libre et éclairé à la mise en œuvre de tout accord du genre.

Je pose de nouveau la question, parce que je crois qu'il est très important que vous acceptiez le consensus qu'il y a au sein de la Chambre, du Comité et au Canada quant à la nécessité de respecter le droit des peuples autochtones à un consentement libre, préalable et éclairé, même au-delà des intérêts commerciaux très étroits du Canada. Il est plus important de protéger notre intégrité et nos valeurs que d'imposer une politique qui nuirait aux peuples autochtones.

Êtes-vous d'avis qu'il est important que nous protégions le consentement libre, préalable et éclairé des peuples autochtones en ce qui concerne les projets nationaux, et aussi ceux de votre portefeuille en particulier, en ce qui concerne les accords commerciaux internationaux?

La présidente: Je suis désolée, monsieur Desjarlais, mais votre temps est écoulé et la ministre ne pourra pas...

M. Blake Desjarlais: Elle pourrait peut-être nous répondre par écrit.

La présidente: D'accord.

Nous allons terminer cette série de questions afin que Mme Fortier et M. Baldinelli puissent intervenir. Ils disposeront de quatre minutes chacun, mais le ministre Champagne est ici et nous devons avancer.

Monsieur Baldinelli, vous avez la parole.

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

Madame la ministre, il a fallu quatre mois à votre gouvernement, après que les États-Unis ont imposé des droits tarifaires sur les véhicules électriques, l'acier et l'aluminium chinois, pour agir. Vous avez annoncé l'imposition de ces droits à la fin de la semaine dernière, mais le gouvernement a aussi annoncé que les entreprises pouvaient faire une demande d'exemption relative à ces produits chinois.

Madame la ministre, qui vous a demandé d'apporter ces changements, ou qui a fait du lobbying en ce sens?

L'hon. Mary Ng: Je crois que vous parlez des décrets de remise des droits, et je crois que vous conviendrez qu'il est très important d'écouter nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement canadienne. Certaines entreprises pourraient être directement touchées par l'imposition de ces droits tarifaires, et si ces...

M. Tony Baldinelli: Est-ce que vous faites référence à Volkswagen et à Stellantis...?

L'hon. Mary Ng: ... petites et moyennes entreprises sont touchées, alors il faut un processus de décret de remise pour les aider.

M. Tony Baldinelli: Quel est le but de l'imposition des tarifs, alors, madame la ministre?

Est-ce que Volkswagen et Stellantis ont demandé ces changements en raison de votre politique gouvernementale? Quel est le but d'imposer de tels tarifs pour ensuite exempter les entreprises avec ce décret de remise?

Vous avez fait d'énormes investissements: un demi-milliard de dollars pour construire l'usine de Stellantis et 778 millions de dollars pour construire celle de Volkswagen. Est-ce que vous dites aujourd'hui à nos métallurgistes que ces deux sociétés peuvent utiliser les produits de l'acier dans leurs installations et leur production?

• (1200)

L'hon. Mary Ng: Dans votre question, vous ne me dites pas qu'une entreprise de construction qui aurait besoin de réorganiser sa chaîne d'approvisionnement et qui aurait besoin de temps pour le faire, parce qu'elle importe des produits de la Chine à l'heure actuelle, n'aurait pas besoin de notre aide. C'est à cela que servent les décrets de remise des droits. Ils sont en place...

M. Tony Baldinelli: C'est votre politique qui est un échec, madame la ministre. Il faut 15 années pour construire une mine au pays...

La présidente: Veuillez laisser la ministre répondre à la question, s'il vous plaît.

M. Tony Baldinelli: Votre politique n'a pas réussi à créer la chaîne d'approvisionnement, et aujourd'hui, vous exemptez certains

joueurs des règles du 100 % sur les véhicules électriques pour l'acier et l'aluminium. Comment expliquez-vous cela aux travailleurs canadiens, qui risquent de perdre leur emploi?

La présidente: La ministre tente de répondre à la question.

Madame la ministre, vous avez la parole.

L'hon. Mary Ng: Merci.

Dans le cadre de nos consultations, nous parlons aux représentants d'un large éventail d'entreprises, grandes et petites. Ce que certains d'entre eux nous ont dit...

M. Tony Baldinelli: Avez-vous parlé aux 300 travailleurs de GM qui ont été mis à pied en raison de la fermeture de la chaîne de production des V6, parce que l'entreprise n'ira pas de l'avant...

La présidente: Monsieur Baldinelli, la ministre a la parole.

M. Tony Baldinelli: ... comme l'a fait Ford avec ses usines de fabrication de véhicules électriques?

La présidente: Laissez-la répondre à la question.

L'hon. Mary Ng: Je vais terminer ma première réponse.

Nous parlons notamment aux représentants d'entreprises qui font partie de cette chaîne d'approvisionnement et qui peuvent importer l'acier de la Chine. Nous voulons nous assurer que ces entreprises ne sont pas pénalisées, et aider les membres de la chaîne d'approvisionnement à se réorganiser. C'est le but du décret de remise des droits. C'est la réponse à votre première question.

Nous avons écouté les entreprises canadiennes et avons veillé à ce que les mesures que nous avons prises...

M. Tony Baldinelli: Je parle des travailleurs.

L'hon. Mary Ng: ... ne nuisent pas aux petites entreprises de la chaîne d'approvisionnement. Je suis heureuse que nous puissions aider ces entreprises, parce que c'est notre rôle. Nous sommes là pour imposer des droits tarifaires...

M. Tony Baldinelli: Les imposer, pour ensuite les retirer.

L'hon. Mary Ng: ... et non pour les retirer, mais nous voulons aider les membres de la chaîne d'approvisionnement, comme les entreprises de construction ou les fabricants, qui ont peut-être besoin d'un sursis afin de réorganiser leur chaîne d'approvisionnement pour éviter l'achat de produits qui ne correspondent pas aux normes en matière de travail et d'environnement que nous avons établies.

La présidente: Merci, madame la ministre.

Madame Fortier, vous avez la parole pour quatre minutes.

[Français]

L'hon. Mona Fortier (Ottawa—Vanier, Lib.): Merci, madame la présidente.

Bonjour, madame la ministre. Merci d'être ici aujourd'hui en compagnie de fonctionnaires.

Dans votre allocution d'ouverture, vous avez dit que nous devions être plus compétitifs à l'échelle nationale et internationale et que le gouvernement du Canada mettait en place des mesures pour propulser la croissance économique et assurer la pleine participation de tous les Canadiens à cette économie.

Compte tenu des situations géopolitiques et économiques que nous vivons présentement, notre comité se penche sur les façons d'assurer la pleine participation des femmes à l'économie, entre autres.

En 2018, le gouvernement du Canada a créé un fonds pour les femmes en entrepreneuriat. Au départ, lorsque la Stratégie pour les femmes en entrepreneuriat a été mise en place, il s'agissait d'un investissement de 2 milliards de dollars. Cet investissement atteint maintenant près de 7 milliards de dollars.

J'aimerais vous poser deux questions qui sont liées non seulement à l'étude que nous faisons aujourd'hui, mais aussi à celle qui vise à trouver des façons d'assurer la pleine participation des femmes à l'économie.

Premièrement, selon vos conversations avec les parties prenantes et les femmes d'affaires que vous avez rencontrées, y a-t-il d'autres mesures que le gouvernement prend pour soutenir les femmes?

Deuxièmement, quel est l'effet de ces programmes sur le taux de rendement des entrepreneures canadiennes en matière de commerce international, selon vos observations?

[Traduction]

L'hon. Mary Ng: Même si elles composent 50 % de la société, les femmes qui contribuent à l'économie dans des rôles de cheffes d'entreprises et d'entrepreneures ne sont pas assez nombreuses, et ce, depuis beaucoup trop longtemps. Pourtant, nous serions parfaitement en mesure au Canada de changer le mode de productivité qui pourrait faire augmenter la participation des femmes.

La Stratégie pour les femmes en entrepreneuriat, qui totalise aujourd'hui des investissements de 7 milliards de dollars, a été mise en œuvre en 2018 pour favoriser la croissance des entreprises et des femmes entrepreneures canadiennes au pays et dans les marchés internationaux.

Les retombées de la stratégie sur l'économie canadienne se traduisent par un rendement du capital investi de 150 milliards de dollars. La participation accrue des femmes dans l'économie canadienne injectera 150 milliards de dollars dans l'économie au pays, ce qui accroîtra le nombre d'emplois et la prospérité au sein des communautés.

En appliquant cette stratégie à l'échelle internationale... C'est l'argument que nous invoquons souvent avec les collègues qui partagent nos vues. Le Canada fait partie du Groupe d'action pour un commerce inclusif qui rallie un réseau sans cesse croissant de pays et de collègues aux vues similaires qui préconisent un commerce axé sur la croissance et la création réfléchie de possibilités d'affaires destinées aux femmes entrepreneures et qui veulent profiter des débouchés se chiffrant à 12 billions de dollars dans l'économie mondiale.

Il est primordial d'investir pour permettre aux entrepreneures d'accéder aux capitaux et à du soutien tel que le mentorat. Il est important également de mesurer les progrès. La proportion de la participation d'entreprises appartenant à des femmes est passée de 14 % à 17 %.

Certaines des missions commerciales que j'ai dirigées dans de nombreux marchés, de l'Afrique à l'Europe et des États-Unis à l'Asie ont été conduites par des femmes engagées. Je n'ai pas les statistiques devant les yeux, mais ce serait avec grand plaisir que je vous transmettrai les chiffres. Je mentionne tout de même que la mission commerciale effectuée au Japon il y a deux ans s'est soldée directement par des accords commerciaux solides.

Les investissements dans le Programme d'accélérateur commercial permettent aux femmes à comprendre ce qu'il faut faire pour

hisser leur entreprise jusque dans les marchés internationaux. Des écosystèmes et des organisations tels que la Fondation Asie-Pacifique ont orchestré certaines des missions commerciales pour aider les femmes à accéder au marché et à grandir.

Cependant, toute ministre du commerce qui se respecte dirait que ce n'est pas assez. Des investissements de 7 milliards de dollars pour que des femmes puissent faire croître l'économie, ce n'est pas suffisant. Il faut des centres d'éducation préscolaire et des garderies abordables pour accroître la productivité des femmes dans leur entreprise et dans leur travail. Il y a plusieurs années, nous avons inscrit dans la loi un congé parental de 18 mois. Je parle à des propriétaires d'entreprises partout dans le monde. Les cheffes d'entreprises et les dirigeantes de divers pays admirent le leadership dont a fait preuve le Canada en instaurant un congé parental de 18 mois pour que les femmes puissent être à la fois mères et dirigeantes d'entreprise et demeurer incroyablement productives en suivant leurs propres choix.

Nous avons ensuite adopté la Loi sur l'équité salariale. Il faut toutefois préciser que les entreprises appartenant à des femmes n'en auront jamais besoin. Savez-vous pourquoi? Les cheffes d'entreprise rémunèrent déjà équitablement les hommes et les femmes. Cette loi que nous avons adoptée est formidable, mais j'espère que nous aurons de moins en moins besoin de l'invoquer dans les années à venir.

• (1205)

La présidente: Merci beaucoup, ministre Ng.

Je suis désolée, mais nous sommes serrés dans le temps aujourd'hui. Il y a énormément d'informations et de questions.

Merci beaucoup à vous et à vos collaborateurs.

Je vais suspendre la séance quelques instants. J'inviterais le ministre Champagne et ses collaborateurs à rapidement prendre place.

• (1205)

(Pause)

• (1205)

• (1210)

La présidente: Chers collègues, veuillez vous rasseoir pour la deuxième partie du programme d'aujourd'hui.

Nous sommes très reconnaissants d'avoir pu entendre la ministre Ng. Nous accueillons à présent l'honorable François-Philippe Champagne, ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie.

Nous recevons aussi des visages familiers du ministère de l'Industrie, dont M. Charles Vincent, sous-ministre adjoint principal, Secteur de l'industrie, et M. Benoit Tessier, directeur général, Direction générale de l'automobile, du transport, du numérique et des compétences industrielles.

Bienvenue à vous trois.

Monsieur le ministre Champagne, je vous cède la parole pour cinq minutes. Vous serez ensuite invité à répondre aux questions du Comité.

L'hon. François-Philippe Champagne (ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie): Madame la présidente, chers collègues, merci beaucoup de votre invitation. C'est un immense plaisir que de témoigner encore une fois devant le comité du commerce international. C'est au ministère du Commerce international que j'ai fait mes premières armes comme ministre. Je me sens donc privilégié de me retrouver parmi vous tous.

Certains d'entre vous sont des habitués qui assistent à toutes mes comparutions. Je suis chanceux d'être entouré d'amis aujourd'hui.

[Français]

Je suis ravi d'avoir l'occasion de prendre la parole devant ce comité aujourd'hui pour aborder un sujet clé pour le succès de notre économie.

[Traduction]

Madame la présidente, je veux vous parler d'une réussite unique au Canada.

L'industrie automobile du Canada soutient près de 550 000 emplois directs et indirects au pays. Sa contribution au PIB du Canada l'an dernier s'est élevée à près de 18 milliards de dollars. Cette industrie est aussi l'une des principales industries d'exportation au pays.

Pour toutes ces raisons, le gouvernement est fermement déterminé à soutenir le secteur automobile au Canada et la transition qui s'est amorcée vers l'électrification.

[Français]

En effet, le Canada dispose d'une formidable occasion de saisir ce moment et de tirer profit de la transition vers les véhicules électriques non seulement pour créer de bons emplois pour les décennies à venir et pour stimuler l'innovation, mais aussi pour lutter contre les changements climatiques. Cette transition est en cours, et c'est maintenant qu'il faut agir et saisir les occasions pour les prochaines générations, comme nous avons su le faire au cours des dernières années. Nous ne pouvons pas nous permettre de débattre encore de l'existence même des changements climatiques alors que le reste du monde évolue rapidement vers l'électrification.

[Traduction]

En fait, le Canada a tout ce qu'il faut pour devenir le chef de file de la transition mondiale vers les véhicules électriques, ce dont devraient se réjouir tous les Canadiens. L'écosystème de la construction automobile au pays est très solide. La semaine dernière, j'étais justement à Brampton, avec M. Sidhu, chez un fabricant de pièces d'automobile. Le Canada compte des talents et des normes environnementales de calibre mondial, des sources abondantes d'énergies renouvelables, tous les minéraux critiques qui entrent dans la construction d'automobiles et de batteries ainsi que des accès sans précédent aux marchés. Tous ces avantages nous ont permis de bâtir une chaîne d'approvisionnement complète des véhicules électriques, qui a été classée première au monde, devant la Chine, par nulle autre que la firme Bloomberg.

Les Canadiens ont toutes les raisons d'être fiers, mais bon nombre se demandent probablement comment nous avons fait. Depuis 2020, au prix d'efforts acharnés, nous avons attiré des investissements dans les filières de la construction de véhicules et de batteries électriques et du traitement des matériaux de batteries. Pour ce faire, nous avons mis en place un grand nombre d'initiatives, dont la première avait pour but d'attirer des investissements — plusieurs

d'entre vous y ont contribué — au moyen du Fonds stratégique pour l'innovation et des crédits d'impôt à l'investissement pour la fabrication de technologies propres et à l'investissement dans la chaîne d'approvisionnement de véhicules électriques.

[Français]

Notre gouvernement fait également des investissements en amont, notamment dans le cadre de la Stratégie canadienne sur les minéraux critiques, pour soutenir des projets et renforcer la chaîne d'approvisionnement des batteries au pays.

Ces investissements importants sont tous susceptibles d'accroître l'offre de véhicules électriques chez nous, au Canada, et d'encourager davantage la transition du secteur automobile.

Ce que le Canada a accompli au cours des dernières années dans le secteur de l'automobile est remarquable, et c'est grâce au talent, à l'expertise et au savoir-faire des travailleurs de ce secteur partout au pays.

[Traduction]

Toutefois, ne soyons pas naïfs. Ces investissements, tout comme l'ensemble de l'industrie automobile au Canada, sont confrontés à la concurrence des producteurs chinois soutenus par des politiques et des pratiques qui contreviennent aux règles du marché telles que des subventions généralisées, l'inexistence de normes rigoureuses du travail et environnementales de même que diverses mesures visant à réduire artificiellement les coûts de production.

[Français]

C'est pour ces raisons que notre gouvernement a mené des consultations sur les mesures potentielles à adopter face aux pratiques commerciales déloyales de la Chine dans le secteur des véhicules électriques.

Notre analyse et les résultats de ces consultations n'ont fait que renforcer les préoccupations existantes relatives aux politiques et aux pratiques chinoises. En effet, ces pratiques ont pour effet de nuire à l'industrie automobile canadienne et à nos travailleurs, tout en ayant des répercussions négatives sur notre transition vers les véhicules électriques.

● (1215)

[Traduction]

Voilà pourquoi le gouvernement a annoncé récemment l'imposition d'une surtaxe de 100 % sur les importations de véhicules électriques provenant de la Chine. La surtaxe aura trois effets. Elle protégera l'industrie automobile du Canada contre les pratiques commerciales déloyales de la Chine. Elle permettra de maintenir les chaînes d'approvisionnement nord-américaines, qui sont profondément intégrées et empêchera le détournement des importations de véhicules électriques en provenance de Chine résultant de mesures prises par d'autres pays. Le gouvernement a également annoncé son intention d'examiner les préoccupations suscitées par la concurrence déloyale de la Chine dans d'autres secteurs vitaux, dont les batteries, les pièces de batteries, les produits d'énergie solaire, les minéraux critiques et les semiconducteurs. Enfin, nous avons annoncé des mesures pour répondre aux inquiétudes concernant la concurrence déloyale de la Chine dans le secteur de l'acier et de l'aluminium.

Madame la présidente, le gouvernement se portera toujours à la défense des intérêts des entreprises et des travailleurs canadiens contre les effets délétères des politiques commerciales déloyales. En conclusion, le gouvernement a toujours eu comme priorité de soutenir le commerce ouvert et équitable. Ce principe est au cœur de notre engagement à protéger les intérêts canadiens et à maintenir des relations solides avec nos principaux partenaires commerciaux.

Rappelons-nous que lorsque tout le monde joue selon les mêmes règles, le Canada s'en tire normalement avec les honneurs, puisqu'il compte la main-d'œuvre la plus brillante et la plus talentueuse.

Merci beaucoup. Je vais répondre avec plaisir aux questions de mes collègues.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous passons à la liste des intervenants.

Monsieur Perkins, je vous cède la parole pour six minutes.

M. Rick Perkins (South Shore—St. Margarets, PCC): Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur le ministre, d'être venu témoigner. C'est toujours un plaisir de vous voir.

J'ai rencontré récemment les dirigeants de Volkswagen en Allemagne pour discuter de leurs projets au Canada. Lorsque je leur ai demandé où ils prenaient leurs minéraux critiques, ils m'ont répondu qu'ils s'approvisionnaient chez nous. En fait, c'est plutôt une intention, puisqu'ils ont révélé que la ressource n'était pas disponible en ce moment. Ils ont dit que pour l'instant, leurs matériaux n'allaient pas provenir exclusivement du Canada.

Plus de 80 % ou 90 % des cathodes et des anodes des batteries de véhicules électriques sont fabriquées en Asie — principalement en Chine. Pourriez-vous nous dire si c'est la raison pour laquelle, un mois après l'imposition par le gouvernement de tarifs sur les véhicules électriques faits en Chine, vous avez pris un décret de remise fournissant aux entreprises un moyen de contourner ces mêmes tarifs?

Pour les personnes qui nous regardent, je précise que les décrets de remise permettent de ne pas payer de droits de douane. Le décret a-t-il été pris pour plaire à Volkswagen et à Stellantis parce que ces constructeurs ne peuvent pas produire ces matériaux ou les obtenir au Canada?

L'hon. François-Philippe Champagne: Monsieur Perkins, c'est toujours un plaisir de vous voir. Je me suis ennuyé de vous la semaine dernière.

Ce dont nous avons besoin dans le secteur des minéraux critiques, c'est la vitesse et la capacité de production. Nous avons travaillé avec acharnement pour accroître notre capacité de production de minéraux critiques. Le fait que Teck cherche à se concentrer sur le secteur des minéraux critiques est une bonne nouvelle. Rio Tinto a annoncé dernièrement son intention d'investir des milliards de dollars dans le lithium et dans divers minéraux critiques.

La seule raffinerie de cobalt en Amérique du Nord se trouve au Canada. Nous avons une industrie du graphite au Québec, et la société Nemaska Lithium sera une des premières raffineries de ce minerai au pays. Comme il y a d'autres raffineries au pays, je pense qu'il nous faut à ce stade ajuster l'offre et la demande. Il va sans dire que je vois d'un bon œil ces investissements, qui nous permettront d'atteindre la capacité de production voulue.

À propos de votre question sur l'exonération, je précise pour les personnes qui nous regardent à la maison que lorsque des tarifs sont imposés, il est tout à fait normal de prendre un décret de remise qui prévoit une exonération des droits de douane afin de soutenir les petites et moyennes entreprises dans des cas vraiment exceptionnels. Cette question n'a pas été soulevée dans mes communications régulières avec les dirigeants de Volkswagen et de Stellantis au sujet de leurs usines. Les deux entreprises veulent surtout s'assurer qu'elles pourront ouvrir leurs usines pour répondre à la demande du marché nord-américain.

M. Rick Perkins: Ces entreprises vont-elles être admissibles aux décrets de remise?

L'hon. François-Philippe Champagne: Je n'ai pas vu tous les détails du décret, mais je peux vous dire que ni l'une ni l'autre ne m'a demandé si elle pouvait obtenir une exonération des droits.

M. Rick Perkins: Vous avez passé en revue les possibilités concernant de nouvelles productions de minéraux critiques. Monsieur le ministre, le gouvernement dit depuis deux ans qu'il compte accélérer le processus d'approbation pour les minières, mais je ne perçois aucun changement. Selon l'Association minière du Canada, le processus d'approbation s'échelonne sur 15 ans.

Faudra-t-il souffrir 15 ans de bureaucratie et de retards pour extraire des minéraux critiques, ce qui veut dire que pendant 15 ans, des pièces provenant de la Chine seront acheminées à ces usines?

• (1220)

L'hon. François-Philippe Champagne: Monsieur Perkins, je sais que vous avez lu le budget fédéral très attentivement. Vous aimez décortiquer les documents. Vous avez sans doute vu que le gouvernement a mis sur pied un groupe chargé d'accélérer la délivrance de permis.

Si vous ne me croyez pas, prenez le président et chef de la direction de Rio Tinto. Des investissements de milliards de dollars pour mettre à l'échelle notre capacité concernant les minéraux critiques envoient un message très fort. C'est une énorme marque de confiance. D'ailleurs, les investissements que Rio Tinto propose de faire au Canada sont les plus importants de l'histoire de la société depuis l'achat d'Alcan. M. Martel connaît bien Rio Tinto, puisque sa circonscription compte une usine. Il y en a déjà eu une dans ma circonscription également.

Je viens de rencontrer le président et chef de la direction de Teck. Je tiens à vous rassurer: le PDG de Teck a dit que la totalité de l'encaisse au bilan résultant de la transaction serait affectée au secteur des minéraux critiques.

M. Rick Perkins: J'en suis bien heureux, monsieur le ministre, mais je crois comprendre que votre réponse est non et que rien n'a vraiment changé dans le processus.

Puis il y a Northvolt, qui a reporté la construction de son usine de batteries pour véhicules électriques de 7 milliards de dollars dans la région de Montréal pour mener une revue stratégique. Dans le monde des affaires, les revues stratégiques sont menées lorsque les entreprises doivent décider entre la poursuite de leurs activités ou la vente. C'est ce à quoi servent habituellement les revues stratégiques. Umicore a interrompu la construction de son usine de composantes de 2,7 milliards de dollars à Kingston, en Ontario. À Oakville, Ford délaïse son projet d'expansion pour la construction de véhicules électriques de 1,8 milliard de dollars pour produire des camionnettes. Au cours du premier trimestre de cette année, Ford a enregistré des pertes de 1,3 milliard dans sa division électrique. Elle estime que ses pertes s'élèveront à 5 milliards de dollars à la fin de l'année.

À l'échelle mondiale, Stellantis, Ford et Volkswagen réduisent la production de leurs usines dans les pays où les gouvernements ne donnent pas de subventions massives parce que les ventes de véhicules électriques sont en chute libre en Europe — elles ont reculé de 50 % en Allemagne. Au Canada, les véhicules électriques ne représentent que 11 % des ventes. Vous et le gouvernement, allez-vous aller de l'avant avec ces usines, même si de toute évidence les consommateurs n'achètent pas de véhicules électriques et que l'Allemagne à elle seule a en stock 100 000 véhicules électriques invendus?

L'hon. François-Philippe Champagne: Monsieur Perkins, vous devriez vous réjouir parce que le Canada a attiré l'investissement le plus important de son histoire provenant d'une seule société, Honda, qui investit 19 milliards de dollars. Volkswagen a décidé que la plus grande de ses usines géantes à l'extérieur de l'Allemagne se trouverait en sol canadien. Stellantis a choisi le Canada pour établir son usine de véhicules électriques.

Quant à Northvolt, vous devez jubiler, monsieur Perkins, vous qui regardez les bilans des entreprises. Le fédéral n'a pas déboursé un seul dollar. Vous devriez sabler le champagne. J'espère que vous allez publier dans le bulletin parlementaire de votre circonscription: « Grâce au ministre Champagne et à notre bon travail, nous avons mis sur pied un accord qui n'a entraîné aucune dépense de la part du gouvernement fédéral. » Évidemment, nous souhaitons que le projet se matérialise. Nous sommes déterminés à ne pas laisser filer des possibilités qui ne se présentent qu'une fois par génération.

Lorsque Bloomberg place le Canada au premier rang de son classement mondial pour sa chaîne d'approvisionnement de batteries, devant la Chine... Je parie que vous allez publier cette nouvelle dans votre bulletin parlementaire pour donner aux Canadiens une autre raison de fêter.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Champagne.

Je cède la parole à M. Sidhu pour six minutes.

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): Monsieur le ministre, merci de prendre le temps de comparaître au Comité aujourd'hui.

Monsieur le ministre, la semaine dernière, vous avez visité la circonscription de Brampton-Est, et nous sommes allés dans une usine de pièces d'automobile qui emploie environ 300 personnes directement liées au secteur de la fabrication automobile.

Pour ceux qui nous regardent, pouvez-vous souligner le travail que fait notre gouvernement fait — que vous avez fait — pour attirer des investissements records dans le secteur de l'automobile? En

quoi cela aidera-t-il l'usine de ma circonscription à connaître du succès et peut-être même à grandir?

L'hon. François-Philippe Champagne: Je vous suis reconnaissant de la question. Merci encore, monsieur Sidhu.

Nous avons eu une excellente visite la semaine dernière chez un fabricant de pièces automobiles, car, madame la présidente, pour les gens qui regardent à la maison, il ne s'agit pas seulement de gros investissements, mais aussi de favoriser la résilience de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Il est plutôt extraordinaire de penser que lorsque je suis devenu ministre de l'Industrie — mes collègues et les fonctionnaires le savent — nous assistions essentiellement à l'effondrement du secteur de l'automobile au Canada. J'ai attaqué la situation de front, en disant qu'au lieu de voir cela comme un défi, il fallait voir cela comme une occasion.

Grâce au travail que nous avons accompli... Qui aurait dit que Volkswagen établirait un jour une usine au Canada? Lorsque j'ai commencé, les gens m'ont dit: « Monsieur le ministre, ils n'ont jamais été au Canada. Pourquoi les appeler? » J'ai répondu que si l'on veut de nouveaux investissements, il faut faire des appels. En passant, l'appel à Volkswagen était impromptu. Je mettrai cela dans un livre un jour, mais je vous donne un chapitre gratuit aujourd'hui.

Ce que les Canadiens ont réalisé, c'est vraiment incroyable. Les gens considèrent que cinq facteurs attirent les investissements. Premièrement, le talent. Le monde entier reconnaît que nous avons les meilleurs talents au monde. Deuxièmement, ils se rendent compte que nous avons un écosystème très solide dans de multiples secteurs: aérospatiale, automobile, énergie et biofabrication. Le troisième facteur est lié aux minéraux essentiels, et la proximité, monsieur Perkins et chers collègues — proximité des ressources, des marchés et des chaînes de montage —, est la clé. Le quatrième aspect est lié aux énergies renouvelables, car l'objectif est de décarboner, comme ils veulent le faire. Le cinquième élément est l'accès aux marchés. Aujourd'hui, le Canada est le seul pays du G7 à avoir un accord de libre-échange avec tous les autres pays du G7.

Lorsqu'on parle du monde tel qu'il est aujourd'hui, les gens le perçoivent sous un quadruple prisme: décarbonation, numérisation, démographie et perturbation. Dans un monde comme celui-là, le Canada se distingue par la stabilité, la prévisibilité et la primauté du droit. Lorsqu'on a des investissements générationnels comme... Vous avez mentionné Volkswagen. Nous pouvons mentionner Stellantis. Nous avons mentionné Honda — je l'ai déjà dit —, et il s'agit du plus important investissement jamais réalisé par une société dans l'histoire du Canada. C'est révélateur, car il s'agit d'une très grande marque de confiance à l'égard des travailleurs, de l'industrie et de tout ce que ce pays représente au XXI^e siècle.

Je suis très optimiste. Je pense qu'il faut parler d'occasions et de perspectives. Lorsqu'on parle avec des PDG internationaux... Je l'ai mentionné à M. Perkins. Lorsque le PDG de Rio Tinto mise des milliards sur le Canada, c'est très révélateur. Cela signifie que les gens voient en ce pays des choses prometteuses qui nous aideront à sortir gagnants dans l'économie du XXI^e siècle.

● (1225)

M. Maninder Sidhu: Absolument.

Monsieur le ministre, certains députés de l'opposition affirment que le Canada est brisé, mais nous sommes troisièmes au monde, après les États-Unis et le Brésil, pour les investissements directs étrangers. Les entreprises viennent au Canada et investissent des milliards de dollars pour soutenir notre économie et nos travailleurs.

Pourriez-vous parler de certains des avantages que nous avons mis en place? À titre d'exemple, nous avons le programme de garderies à 10 \$ par jour et la flexibilité des congés de paternité et de maternité offerts aux parents. Nous ne pouvons pas évaluer certaines subventions offertes dans d'autres pays, mais nous avons tellement plus à offrir. Pouvez-vous en parler?

L'hon. François-Philippe Champagne: Oui... et merci, monsieur Sidhu.

Écoutez... l'histoire le dira. Ce que je peux dire, c'est que ce que vous avez dit est vrai. Je pense que les gens voient quelque chose ici, et je dis que cela commence par le talent. Nous avons intégré davantage de femmes dans la main-d'œuvre et nous attirons plus de gens. Nous formons des gens afin qu'ils puissent saisir ces occasions générationnelles.

Vous avez raison de dire que le Canada se distingue vraiment lorsque l'on compare divers pays. Premièrement, ils voient un pays qui a un accès potentiel au marché, comme je l'ai dit, par exemple aux États-Unis et au Mexique. Ils voient également un pays qui possède tous les minéraux essentiels, non seulement pour les batteries, mais aussi pour les semi-conducteurs. Je vais faire une prédiction: je pense que les minéraux essentiels seront au XXI^e siècle ce que le pétrole a été au XX^e siècle. Ce sera la clé de la prospérité, car les gens comprendront qu'on a besoin des minéraux essentiels pour fabriquer des batteries et des semi-conducteurs.

Pour répondre à votre question, ce n'est pas seulement dans le secteur de l'automobile. Je tiens à le préciser, car nos collègues conservateurs seront aussi heureux de l'entendre. Prenez Dow, par exemple. Nous avons attiré l'investissement le plus important de l'histoire de Dow — plus de 100 ans, je crois — à Fort Saskatchewan, en Alberta. BHP est la plus importante société minière au monde. À Jansen, en Saskatchewan, dans le secteur de la potasse, la phase 1 a été le plus grand projet en plus de 150 ans d'histoire, et la phase 2, le deuxième plus important projet. BHP a investi 22 milliards de dollars au Canada.

Ce sont d'énormes investissements. L'investissement de Dow est l'un des plus importants investissements, comme ceux de BHP et de Honda, d'ailleurs.

Quant au point que vous avez soulevé, c'est vrai: le Canada se distingue. Des investissements records sont réalisés. Je pense que nos politiques fonctionnent, car des sociétés internationales qui pourraient investir des capitaux n'importe où ont choisi de venir ici. Pour moi, le Canada est le partenaire stratégique du XXI^e siècle, et nous l'avons constaté à maintes reprises en raison de ces importants investissements.

M. Maninder Sidhu: Tout à fait. Concernant nos minéraux essentiels, vous avez parfaitement raison. Nous avons tous les minéraux nécessaires à la fabrication d'un véhicule électrique ici, au Canada. Nous sommes le seul pays de l'hémisphère occidentale dans cette situation.

La fin de semaine dernière, lorsque j'étais à la Chambre de commerce Canada-Guyana, certaines discussions portaient sur ce sujet.

Les gens disaient, vous savez, qu'ils voient tellement de choses au Canada dans lesquelles investir. Comme vous le savez, le Guyana connaît lui aussi une croissance très rapide, et les entreprises guyanaises se tournent vers le Canada et se demandent comment percer ce marché. Les occasions sont très nombreuses ici au Canada.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir pris le temps de venir ici aujourd'hui.

L'hon. François-Philippe Champagne: Merci.

La présidente: Merci.

Nous passons à M. Savard-Tremblay, pour six minutes.

[Français]

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

Bonjour, monsieur le ministre. Merci d'être ici avec vos fidèles accompagnateurs aujourd'hui.

Dans le cadre de cette présente étude, nous avons tenu plusieurs séances. Nous avons reçu notamment des représentants de Mobilité électrique Canada, qui nous ont parlé des appels d'offres verts. Ils disaient que c'était une option à envisager. J'imagine que c'est une revendication que vous entendez parfois de la part des gens de l'industrie à qui vous parlez.

D'ailleurs, si les Américains allaient vers cette option, cela nous permettrait probablement de passer à travers les mailles des dispositions Buy America et des Buy American Act de ce monde.

Pensez-vous que c'est une voie qui pourrait être empruntée par Ottawa?

• (1230)

L'hon. François-Philippe Champagne: Je ne connais pas les détails, mais je connais bien M. Breton, de Mobilité électrique Canada, parce qu'il était avec nous lorsque nous avons fait des investissements. Je suis prêt à l'écouter.

Encore une fois, je ne connais pas de façon très précise l'initiative dont vous parlez. Cependant, je suis d'avis que toute initiative pouvant favoriser l'adoption de véhicules électriques et permettant même d'aller dans des marchés comme celui des États-Unis est intéressante. C'est certainement quelque chose à explorer.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Essentiellement, il s'agirait de baser les appels d'offres sur des critères environnementaux, pour ce qui est des contrats publics. Serait-ce une voie envisageable?

On sait que, dans le cadre des accords commerciaux, c'est toujours un peu compliqué et tout ne peut pas se faire. Toutefois, selon certaines études, dont une de l'Université de Sherbrooke, cette option passerait le test sur le plan légal.

L'hon. François-Philippe Champagne: C'est tout à fait intéressant. Comme vous l'avez vu tantôt quand j'ai parlé des quatre dimensions qui sont importantes pour moi, la décarbonation est effectivement la première.

C'est sûr qu'il peut y avoir des ajustements à apporter. Vos collègues conservateurs ont posé des questions à ce sujet tantôt. Quand on fait la même chose pendant 100 ans, puis qu'on passe d'un moteur à combustion à un moteur électrique, c'est sûr qu'il y a des ajustements à faire en ce qui a trait aux marchés, aux habitudes des consommateurs et à la fabrication. Cependant, je pense comme vous, monsieur Savard-Tremblay. Je sais que nous sommes sur la même longueur d'onde à cet égard. L'objectif est clair: l'électrification est là pour de bon. Nous le voyons en Europe et nous le voyons chez nous.

En effet, il faudra des ajustements à court terme. Je rappelle souvent à nos collègues conservateurs qu'il a fallu 17 ans à l'entreprise Tesla pour devenir rentable. C'est donc normal qu'il y ait des ajustements à court terme, que ce soit chez Northvolt ou ailleurs. Quoi qu'il en soit, je pense que l'objectif final est clair pour tout le monde.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Bien que notre relation avec les Américains soit parfois un peu complexe, il y a tout de même une volonté d'arriver à établir une espèce d'écosystème nord-américain de la batterie. Nous ressentons l'urgence de nous libérer de notre dépendance à la Chine, qui a presque le monopole des batteries, malgré les initiatives mises en place. On peut parler d'un quasi-monopole, dans son cas.

Pour ce qui est des Américains, on sait qu'il y a parfois des petits coups de coude amicaux de leur part. Souvent, il suffirait d'ajouter dans leurs lois le mot « nord » avant « américain », tout simplement. Cela nous aiderait. Dans la loi américaine sur la réduction de l'inflation, par exemple, il y a des crédits d'impôt qui s'appliquent à l'ensemble de l'Amérique du Nord, mais il y en a d'autres qui s'appliquent juste aux États-Unis. Où en est le dialogue à ce sujet?

D'ailleurs, on sait qu'il y aura bientôt une révision de l'ACEUM, soit l'Accord Canada—États-Unis—Mexique. Quelles seront les priorités du gouvernement à l'égard de l'électrification, dans le cadre de cette révision?

L'hon. François-Philippe Champagne: Tout d'abord, je dois dire que j'aime l'idée que vous soulevez, c'est-à-dire une espèce de politique d'achat nord-américain. C'est quelque chose que j'ai souvent mentionné lorsque j'étais ministre du Commerce international, et même lorsque j'étais ministre des Affaires étrangères. Selon la logique industrielle, dans des chaînes d'approvisionnement intégrées, c'est normal de voir les choses dans un contexte continental.

En tant que coprésident de ce que nous avons appelé Équipe Canada dans notre stratégie d'engagement avec les États-Unis, je peux vous dire que le premier élément est toujours la sécurité. On parle de l'Arctique et du Nord.

Le deuxième élément, c'est la résilience des chaînes d'approvisionnement. Il s'agit d'un élément auquel vous vous intéressez, ici. Après la pandémie de la COVID-19, les chaînes d'approvisionnement mondiales se sont circonscrites à une échelle plus régionale. Un PDG américain m'a déjà dit ce qu'il aimait du Canada: si les choses vont mal, les marchandises peuvent être transportées par camion; si les choses vont vraiment mal, on peut les transporter dans le coffre de sa voiture. La proximité des deux pays est donc un facteur important.

Le troisième élément est ce que j'appelle un plan de croissance nord-américain. Nous avons l'avantage d'être voisins d'une des plus grandes économies du monde. Aujourd'hui, nous sommes plus intégrés que jamais. On n'a qu'à penser au corridor Albany-Bromont

pour les semi-conducteurs. Lorsque nous avons entamé cette discussion, je voulais m'inspirer de ce qui s'était fait entre Detroit et Windsor pour le secteur de l'automobile. Je me suis dit que nous pourrions faire la même chose entre le Québec et Albany pour les semi-conducteurs. Nous avons donc ce nouveau corridor.

Dans le secteur de la biofabrication, il y a Moderna, à Laval, et nous sommes reliés à Boston.

Tout comme il y a un corridor entre Detroit et Windsor dans le secteur de l'automobile, il existe également un corridor du côté de l'Ouest dans le secteur de l'énergie.

Vous avez évoqué la résilience des chaînes d'approvisionnement. Aujourd'hui, la sécurité économique, c'est la sécurité nationale. Selon nos discussions avec nos voisins américains, ils comprennent bien l'importance du Canada dans l'ensemble nord-américain.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je sais que vous parlez aux gens de l'industrie de l'électrification. En réaction à la loi américaine sur la réduction de l'inflation, plusieurs personnes disent que, pour assurer la survie de leur entreprise, elles seront obligées d'ouvrir une usine sur le territoire américain. Comme ce ne sont pas toutes les entreprises qui en ont les moyens, cela pourrait mener à une délocalisation. Certaines entreprises pourraient être contraintes à prendre leur baluchon et à s'en aller aux États-Unis.

L'hon. François-Philippe Champagne: J'ai entendu les critiques des conservateurs au sujet du secteur minier. Or, ce que nous avons fait, pour notre part, c'est amener ici des grands donneurs d'ordres comme Volkswagen, Northvolt, Stellantis, Ford ou GM. À Bécancour, par exemple, il y a EcoPro BM et GM-Posco. On peut commencer d'un côté comme de l'autre, mais l'idée, selon moi, c'est que la présence de donneurs d'ordres favorise tout l'écosystème.

Cela me fait penser au cas de Bombardier. Vous vous en souviendrez, monsieur Savard-Tremblay, lorsqu'on a bâti la grappe de l'aérospatiale au Québec, s'il n'y avait pas eu Bombardier, ensuite Airbus et maintenant Boeing, les petites et moyennes entreprises auraient eu de la difficulté à exister dans cet écosystème. À mon avis, quand nous amenons les grands donneurs d'ordres chez nous, cela nous permet de bâtir l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, et ce sont les petites et moyennes entreprises canadiennes qui en profiteront pour les générations à venir.

• (1235)

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Comme il ne reste que 12 secondes à mon temps de parole, je n'ai pas le temps de poser une autre question.

Cela dit, je vous remercie d'avoir mentionné Bombardier, mais encore faut-il lui permettre de participer aux appels d'offres.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Desjarlais, vous avez six minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci beaucoup, monsieur le ministre, de votre présence aujourd'hui. Mes questions porteront principalement sur la résilience de la chaîne d'approvisionnement en minerais essentiels ici au Canada, mais aussi sur les façons de réaliser ces percées.

Le premier ministre a toujours dit aux Premières Nations que sa relation avec les peuples autochtones est la plus importante. Ce que l'on constate, comme le disent les chefs autochtones des nations d'un bout à l'autre du pays, c'est le manque de consultation dans le cadre des travaux entourant la stratégie sur les minéraux essentiels.

Votre bureau a publié des documents faisant état de votre intention de consulter les peuples autochtones au sujet d'une stratégie de mobilisation autochtone relative aux minéraux critiques. Où en est cette stratégie? Avez-vous déjà consulté des gens?

L'hon. François-Philippe Champagne: Oui; je dirais que je suis convaincu que l'autonomisation économique fait partie de la réconciliation.

J'ai comparé devant de nombreuses Premières Nations, dont récemment avec le premier ministre des Territoires du Nord-Ouest. Je pense qu'il y avait dans la salle une cinquantaine de personnes venant de différentes régions des territoires. L'objectif est de veiller à ce que les Autochtones puissent tirer adéquatement parti, comme vous l'avez dit, monsieur Desjarlais, de ce nouveau boom économique, car comme vous le savez, tout le monde veut venir au Canada.

Je dois dire que nous avons présenté... Prenez simplement la société Teck, par exemple, en Colombie-Britannique. Elle travaille avec les collectivités des Premières Nations. Les sociétés minières dont je parle...

M. Blake Desjarlais: En quoi consiste la stratégie? Vous vous êtes engagé à élaborer une stratégie, et c'est ce que les nations autochtones veulent savoir.

Pour obtenir la prévisibilité et la clarté... Monsieur le ministre, je sais que vous êtes conscient de son importance pour la prospérité économique du Canada. Il en va de même pour les collectivités autochtones: elles ont besoin de prévisibilité. Elles ont besoin de comprendre les objectifs du gouvernement. Elles ont besoin de connaître les balises, comme vous l'avez fait pour Stellantis, par exemple, et d'autres entreprises. Les mesures que vous avez prises pour inciter les entreprises à s'établir au Canada sont excellentes. Je tiens à souligner cet excellent travail, mais les peuples autochtones sont laissés pour compte. Ce sont leurs paroles.

Concernant votre déclaration, à savoir que vous vous engagez à élaborer une stratégie de mobilisation autochtone relative aux minéraux critiques, en quoi consiste cette stratégie? Comment s'appelle-t-elle?

L'hon. François-Philippe Champagne: Monsieur Desjarlais, je dirais que les personnes qui m'ont parlé voient possiblement cela d'un œil plus positif, car je sais que les collectivités des Premières Nations ont été consultées pour un certain nombre de ces projets...

M. Blake Desjarlais: Quelle est la stratégie?

L'hon. François-Philippe Champagne: La stratégie consiste à travailler avec les collectivités autochtones à chaque étape, mais...

M. Blake Desjarlais: Existe-t-il une version écrite quelque part? Est-elle sur votre bureau?

L'hon. François-Philippe Champagne: Eh bien, c'est même plus que cela.

M. Blake Desjarlais: Vous avez dit que votre bureau a pris un engagement à l'égard d'une stratégie de mobilisation autochtone relative aux minéraux critiques.

L'hon. François-Philippe Champagne: C'est une bonne chose.

M. Blake Desjarlais: Où est-elle?

L'hon. François-Philippe Champagne: Je dis qu'elle est en œuvre.

M. Blake Desjarlais: Qu'entendez-vous par « en œuvre »?

L'hon. François-Philippe Champagne: Je dirais de regarder le dialogue qui existe maintenant, par exemple, avec Northvolt et les collectivités des Premières Nations. Regardez ce qui se passe avec Volkswagen à St. Thomas.

M. Blake Desjarlais: Respectueusement, monsieur le ministre, ces accords de partenariat sont bons, mais je parle du cadre que vous utilisez, vous et vos fonctionnaires, pour traiter avec les nations autochtones pour les projets liés aux minéraux essentiels. C'est la stratégie dont vous parlez.

Prenons une collectivité autochtone du nord de l'Alberta à titre d'exemple. Un projet suscite son intérêt, ou non. Vous avez parlé de ce qui arrive aux collectivités autochtones qui s'intéressent à un projet. Ce sont de bonnes nouvelles. Cependant, lorsqu'une collectivité autochtone n'est pas favorable à un projet, c'est là qu'entre en scène la stratégie de mobilisation, qui a une grande importance.

Il n'y a pas si longtemps, comme vous le savez, dans le territoire des Wet'suwet'en, le gouvernement libéral avait avec les nations autochtones un important conflit qui a presque mis en péril des investissements massifs au Canada.

Il s'agit de questions graves. Si nous n'abordons pas avec sérieux à la compréhension des peuples autochtones, de leurs droits, de leur affiliation, de leur attachement à la terre et de leurs bienfaits pour la terre, nous n'atteindrons jamais la réconciliation. N'êtes-vous pas d'accord?

L'hon. François-Philippe Champagne: J'aime votre passion, et je la partage.

Mon expérience avec les collectivités autochtones... Croyez-moi, ceux qui ne sont pas d'accord connaissent aussi mon numéro. Je reçois des appels. Les gens ont mon numéro de téléphone.

M. Blake Desjarlais: Ils veulent connaître le cadre. Ils veulent en connaître les principes. Même si vous n'aviez qu'une page, je serais heureux de la consulter.

L'hon. François-Philippe Champagne: Je comprends.

Nous avons mis en place notre processus... Pour les gens qui nous regardent à la maison — parce que je sais qu'ils sont nombreux —, la consultation des nations autochtones fait partie intégrante de notre processus lorsque nous signons ces accords de partenariat. Je dirais que dans la plupart des cas...

● (1240)

M. Blake Desjarlais: Je comprends les accords de partenariat.

Connaître votre stratégie est très important pour les nations autochtones avec lesquelles je travaille et qui sont dans des relations. Vous avez pris un engagement, en public. J'ai ici votre document qui porte sur votre engagement pour l'élaboration d'une stratégie de mobilisation autochtone relative aux minéraux critiques, qui contribuera à orienter ces activités. Où est cette stratégie?

La présidente: Pourriez-vous laisser le ministre répondre à la question, s'il vous plaît? Je pense que ce serait utile.

M. Blake Desjarlais: Madame la présidente, il a eu amplement de temps pour répondre à cette question très simple.

L'hon. François-Philippe Champagne: Vraiment? Je pense que si l'on compare votre temps de parole au mien, vous gagnez, mais c'est correct.

M. Blake Desjarlais: Il vous reste encore du temps.

L'hon. François-Philippe Champagne: Je suis heureux et la vie est un long voyage. Je serai également ravi de discuter avec vous après la séance du Comité.

M. Blake Desjarlais: Les peuples autochtones attendent cela depuis longtemps.

L'hon. François-Philippe Champagne: Comme je l'ai dit, j'espère que les gens n'auront pas une mauvaise impression. Nous dialoguons avec les Premières Nations.

Monsieur Desjarlais, les gens à qui je parle sont très heureux. Il se fait des choses sur le terrain. Ce que je dis, c'est que nous avons pris les gens insatisfaits très au sérieux. Nous avons dialogué. Le processus fonctionne.

M. Blake Desjarlais: J'ai une question pour le député.

La présidente: Vous avez posé plusieurs questions au ministre, mais vous lui coupez la parole chaque fois. Je pense qu'il essaie de reprendre.

M. Blake Desjarlais: Madame la présidente, j'ai besoin de votre aide en tant que présidente impartiale...

La présidente: Oui, monsieur.

M. Blake Desjarlais: ... par rapport à ma très importante question, à laquelle les Canadiens et les peuples autochtones méritent d'avoir une réponse. Y a-t-il une stratégie de mobilisation autochtone?

La présidente: Je pense que le ministre a répondu à cette question, mais peut-être pas en des termes aussi directs...

M. Blake Desjarlais: Qu'est-ce qu'il a dit? Je n'ai pas eu de réponse.

La présidente: ... que vous l'auriez souhaité.

L'hon. François-Philippe Champagne: Cela fait partie de notre processus. Madame la présidente, c'est pourquoi je ne peux pas... J'aimerais pouvoir parler. Je comprends que le député soit aussi passionné que moi, et c'est correct.

Cela fait partie intégrante de notre processus. Cela va au-delà d'une stratégie. Cela fait partie du processus, de la mécanique. Cela fait partie du processus. Nous nous consultons systématiquement chaque fois, et cela fonctionne.

Je parle aux gens de l'Assemblée des Premières Nations. Je parle aux collectivités inuites où qu'elles se trouvent. Je parle avec les nations métisses. Je parle à beaucoup de gens, monsieur Desjarlais. Croyez-moi. Ils me connaissent.

M. Blake Desjarlais: La réponse est qu'il n'y a pas de stratégie. Je comprends.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

L'hon. François-Philippe Champagne: Non, cela fait partie du processus. La stratégie est intégrée au processus.

J'adore la passion dont vous faites preuve.

La présidente: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Martel, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

M. Richard Martel: Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, le gouvernement s'est engagé à ce que tous les nouveaux véhicules légers vendus au Canada soient des véhicules à zéro émission d'ici 2035. Cet engagement est-il vraiment réalisable sans détruire le secteur automobile canadien, qui a présentement de la difficulté à composer avec la concurrence mondiale?

L'hon. François-Philippe Champagne: D'abord, monsieur Martel, ça me fait plaisir de vous en parler, parce que vous et moi avons la même passion envers votre région.

Je vous dirais que cet engagement est souhaitable. Pour ma part, j'observe ce qui se passe dans le monde sous l'angle de ce que j'appelle les quatre dimensions: la décarbonation, la numérisation, les changements démographiques et les perturbations mondiales. En ce qui concerne la question de la décarbonation, je dirais que votre région ainsi que vous, en tant que député, monsieur Martel, êtes de grands gagnants. Regardez le cas de Rio Tinto. L'aluminium vert qu'on produit au Saguenay est maintenant utilisé dans la fabrication de véhicules BMW qui sont fabriqués aux États-Unis. Le constructeur Audi vient d'annoncer qu'il allait aussi utiliser cet aluminium. Je pense donc qu'on a tout avantage à s'engager dans cette voie. Je pense à vous et aux gens de votre région. Quand on agit comme un leader de la décarbonation, on gagne.

À preuve, les gens de Rio Tinto me disent même que je parle tellement d'aluminium vert que leurs commandes explosent, et ils me demandent à la blague de leur donner une chance d'en produire avant d'en vendre. Cela illustre à quel point ça va bien. Les acheteurs dans le monde veulent se procurer de l'aluminium vert produit au Saguenay.

C'est sûr qu'en prenant des engagements de la sorte, on favorise la décarbonation de l'industrie.

M. Richard Martel: Monsieur le ministre, le secteur automobile canadien, chez nous, va possiblement souffrir de ce changement.

L'hon. François-Philippe Champagne: Vous savez combien j'ai du respect pour vous et je vous apprécie. Je pense qu'au contraire, l'initiative de décarbonation que nous avons lancée est ce qui nous a permis d'attirer des investissements de Volkswagen et de Honda, entre autres. Dans le cas de l'entreprise Honda, c'est son plus important investissement en 75 ans d'histoire, et c'est chez nous qu'elle le fait. De plus, cela crée des emplois pour les hommes et les femmes de chez vous qui travaillent dans le secteur de l'aluminium ou de l'acier ou qui sont des partenaires de l'industrie automobile.

Si nous n'avions pas suivi le chemin de la décarbonation et que nous n'avions pas été des leaders en la matière, monsieur Martel, c'est notre industrie qui en aurait payé le prix. Pour ma part, je pense que nous devons être des chefs de file.

M. Richard Martel: Monsieur le ministre, dans le contexte de l'engagement du Canada visant à devenir un leader en matière de transition énergétique, il est crucial de penser à la durabilité des ressources. J'imagine que vous êtes d'accord sur cela.

Que pensez-vous des appels d'offres privés et publics qui tiennent compte du plus bas soumissionnaire, favorisant ainsi les concurrents assujettis à des normes environnementales moins élevées que celles du Canada?

• (1245)

L'hon. François-Philippe Champagne: Je vais vous donner mon opinion sur les appels d'offres. J'ai toujours favorisé la valeur. En effet, il y a une différence entre la valeur et le prix. Comme vous le dites, il faut éviter une course vers le bas.

L'une des raisons pour lesquelles nous avons mis en place les tarifs sur lesquels le Comité se penche présentement, c'est justement que nous voulons protéger nos travailleurs de l'acier et de l'aluminium, car nous savons que nous respectons des normes élevées en matière de droit du travail et d'environnement. Je pense que les Québécois et les Canadiens veulent non seulement qu'on achète ces produits, mais aussi qu'ils soient fabriqués dans des pays qui, comme le nôtre, ont des normes élevées. C'est ce qui permet à des gens de chez vous, au Saguenay, d'avoir accès à des emplois de qualité depuis des générations. C'est ce que nous voulons favoriser, dans le fond.

M. Richard Martel: Concrètement, à ce jour, nous n'avons pas de chaîne d'approvisionnement nationale pour les véhicules électriques. Pourquoi n'y a-t-il pas véritablement de plan pour exploiter nos ressources et réduire notre dépendance aux importations chinoises?

L'hon. François-Philippe Champagne: Il faut comprendre que la transition vers les véhicules électriques s'effectue après 100 ans passés à faire les choses de la même façon, c'est-à-dire avec des moteurs à essence. Je pense que nous avons quand même bien réussi. Bloomberg nous place devant la Chine pour la chaîne d'approvisionnement. C'est quand même un bon résultat, et c'était même avant que je lui accorde une entrevue, imaginez-vous donc.

Nous avons également attiré des gens dans la production de feuilles de cuivre, ou encore dans la production de cathodes et d'anodes. Bécancour est maintenant une ville dont on parle à Tokyo et à Séoul. Nous avons fait entrer le Québec dans l'industrie automobile. Monsieur Martel, je suis sûr que, comme moi, vous êtes un fier Québécois dans votre cœur. C'est quand même une grande avancée. À quand remonte la dernière fois qu'on a fait entrer le Québec dans une industrie du XXI^e siècle comme celle-là? Il s'agissait probablement de l'aérospatiale.

Alors, c'est tant mieux. Cela crée des emplois pour les gens de chez vous, ainsi que pour les gens qui travaillent dans le secteur de l'acier du côté de l'Ontario, par exemple. Je pense à l'investissement que Michelin a fait en Nouvelle-Écosse, ou encore aux gens qui ont fait des investissements en Colombie-Britannique pour la production de batteries.

Nous devons nous réjouir que le Canada se soit positionné parmi les leaders mondiaux en matière de véhicules électriques.

M. Richard Martel: Monsieur le ministre, nous n'avons toujours pas de chaîne d'approvisionnement...

[Traduction]

La présidente: Il vous reste six secondes, monsieur Martel.

M. Richard Martel: Combien? Six?

Oubliez cela.

[Français]

Merci, monsieur le ministre.

[Traduction]

La présidente: D'accord. Je suis désolée.

Monsieur Badawey, vous avez cinq minutes.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, comme vous le savez, le corridor de Niagara est désormais un corridor commercial stratégique reconnu à l'échelle internationale. Partout au pays, nous reconnaissons que les corridors commerciaux doivent continuer d'évoluer tout en demeurant concurrentiels et résilients, comme on l'a vu dans le corridor de Niagara ces dernières années. Nous nous sommes réorientés pour attirer une nouvelle économie et accroître notre résilience en misant sur nos forces, notamment par la mise en place d'un réseau multimodal qui relie le canal Welland, qui fait partie de la Voie maritime du Saint-Laurent, aux réseaux ferroviaire, routier et aérien.

J'aimerais que vous nous parliez un peu du secteur manufacturier et de son importance critique pour le commerce intérieur et international. À quel point dépend-il de chaînes d'approvisionnement efficaces, durables et à l'épreuve du temps?

De plus, en ce qui concerne l'innovation et la technologie, plus précisément, qui entrent dans le portefeuille qui vous occupe tous les jours, quel rôle l'innovation joue-t-elle dans la modernisation de nos chaînes d'approvisionnement pour qu'elles puissent s'adapter aux défis futurs? Je pense en particulier à l'infrastructure numérique, aux technologies de pointe et aux autres capacités nécessaires au sein des chaînes d'approvisionnement pour évoluer et assurer la résilience.

L'hon. François-Philippe Champagne: Tout d'abord, je dois dire, pour le compte rendu et pour ceux qui nous regardent, que la renaissance de la région vous est en grande partie attribuable, monsieur Badawey. En tant que maire et que dirigeant communautaire, plus tôt dans votre carrière, vous avez bien veillé au rayonnement de la région. Nous y voyons une renaissance, et c'est grâce à vous et à ce que vous avez fait pour revitaliser le canal Welland, à votre rôle en tant que maire du Saint-Laurent et à votre bon travail avec nos amis américains. Je me souviens de m'être trouvé avec vous et le maire de Chicago. On vous cite en exemple partout. Je précise à tous les gens qui nous regardent de la maison que vous avez été un catalyseur dans ce projet.

Je tiens à vous remercier, parce que je ne suis pas le seul à jouer un rôle ici. C'est notre rôle à tous, les parlementaires, de cultiver ce genre de relations. Vous en êtes un exemple, et je vous félicite en notre nom à tous ici.

Vous avez raison. L'innovation va jouer un rôle central si nous voulons rester à l'avant-garde. Cela nous ramène à la question de votre collègue sur l'écosystème des batteries et la relocalisation. La raison pour laquelle la chaîne d'approvisionnement est si importante, c'est que nous avons déjà assisté à une relocalisation d'industries clés sur le continent, y compris à de l'amlocalisation et de la délocalisation de proximité.

Nous avons grandement bénéficié de cette tendance, aussi. Il y a eu des investissements chez nous, mais vous avez raison de dire que nous devons nous assurer d'avoir des corridors commerciaux bien établis et bien entretenus, car ils sont essentiels à la résilience des chaînes d'approvisionnement. Lorsque je vais aux États-Unis, comme je l'ai déjà dit, la sécurité vient toujours immédiatement après la résilience des chaînes d'approvisionnement. Depuis la COVID, les gens le voient comme un avantage concurrentiel clé et même comme une question de sécurité nationale, donc ce que vous avez fait est formidable.

Vous avez parlé d'innovation. Permettez-moi de vous dire que nous parlons beaucoup au pays de productivité et de prospérité. L'intelligence artificielle sera le Saint-Graal pour augmenter notre productivité et notre prospérité. C'est pourquoi nous avons les premières stratégies nationales sur l'intelligence artificielle et les technologies quantiques. Nous devons travailler ensemble. Le Comité pourrait peut-être se pencher là-dessus.

Je l'ai également dit au Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie, madame la présidente. Comment favoriser leur adoption par les petites et moyennes entreprises? Il y a là un potentiel inexploité, et nous devons nous assurer que les petites et moyennes entreprises saisiront l'occasion. Quand elles auront le pouvoir, par exemple, de l'utilisation des données, de l'intégration de l'intelligence artificielle dans leurs systèmes, de la robotique et de l'automatisation, d'après tous les investissements que nous avons vus, il y aura beaucoup de possibilités pour les petites et moyennes entreprises.

En conclusion, ce que vous avez fait, monsieur Badawey, est exactement ce que nous devons faire dans chaque région du pays. Nous devons nous assurer que chaque région soit à l'avant-garde. Nous aurons de grandes annonces à faire ensemble sous peu.

Je vais garder cela pour plus tard, madame la présidente, parce que si je dis tout aujourd'hui, vous ne m'invitez peut-être pas de nouveau. Je vais garder cela pour une prochaine réunion. Nous aurons de grandes annonces à faire qui témoigneront du travail que nous avons accompli.

• (1250)

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le ministre.

Pour terminer, je veux revenir aux investissements dans les infrastructures. On reconnaît, surtout dans les relations binationales, que nous avons engagé beaucoup d'argent pour moderniser notre logistique clé et nos centres logistiques par les investissements que nous avons faits en infrastructure dans les routes, les ponts et les chemins de fer nécessaires au commerce transfrontalier.

Dans quelle mesure importe-t-il pour vous de poursuivre, par exemple, le Fonds national des corridors commerciaux et les autres accords de financement du genre pour assurer la résilience des corridors commerciaux?

La présidente: Vous avez trois secondes.

Des députés: Ha, ha!

L'hon. François-Philippe Champagne: Je crois en l'amélioration de nos corridors commerciaux, madame la présidente.

La présidente: C'est merveilleux.

C'est très difficile. Je veux m'assurer que tout le monde a son temps de parole.

Nous passons maintenant à M. Savard-Tremblay.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: En effet, madame la présidente, c'est difficile lorsqu'il ne reste que quelques secondes au temps de parole des députés.

Monsieur le ministre, nous avons brièvement parlé de la révision de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique. Plus précisément,

nous parlions de la filière de l'électrification des transports. Aimerez-vous ajouter quelque chose à cet égard?

Concrètement, quelles revendications comptiez-vous formuler à cet égard?

L'hon. François-Philippe Champagne: La grande chose que nous avons réussie ensemble, c'est de faire entrer le Québec dans l'industrie automobile. D'ailleurs, j'invite les gens à aller voir la nouvelle usine de GM-Posco à Bécancour, dont la construction est quasiment terminée. Je pense aussi à l'entreprise Volta, qui avait annoncé un investissement de plusieurs centaines de millions de dollars à Granby.

Je trouve vraiment intéressant de voir, compte tenu de votre perspective, que le Québec est entré par la grande porte dans l'industrie automobile. Non seulement nous avons attiré des investissements au Canada, mais nous avons su favoriser des investissements autant en Nouvelle-Écosse qu'au Québec, en Ontario ou en Colombie-Britannique. En effet, il s'agit d'une chaîne d'approvisionnement qui est assez grande. Cela comprend aussi les minéraux critiques. Je pense ici à l'Alberta, mais il y en a un peu partout au pays. Que le Québec ait sa place dans le secteur automobile est une bonne nouvelle, selon moi.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Absolument.

Revenons sur la question des tarifs douaniers additionnels pour les véhicules électriques chinois importés. Je ne suis pas certain si cette surtaxe est déjà en vigueur, mais elle a été annoncée, assurément. On peut se questionner quant au fait que cette annonce a été faite avant même que les Américains mettent en application une telle surtaxe. Ces circonstances auraient pu être nuisibles au Canada, mais, heureusement, les États-Unis ont fait une annonce similaire par la suite. On a appris que c'était l'ambassade américaine qui faisait pression sur le Canada. Cependant, si les États-Unis n'avaient pas fait une telle annonce à leur tour et qu'il n'y avait pas eu une espèce de bloc tarifaire nord-américain, cela aurait pu être assez problématique pour le Canada.

On a parlé avec Richard Ouellet, un professeur titulaire en droit international économique à l'Université Laval. Il craignait que la Chine se venge en restreignant l'accès aux minéraux critiques, qui peuvent être indispensables à la fabrication de téléphones et de véhicules. C'était au mois de septembre; on verra où l'on en est aujourd'hui. Partagez-vous cette crainte, pour l'instant?

• (1255)

L'hon. François-Philippe Champagne: D'abord, je pense que vous avez bien décrit la situation. Il faut se tenir debout pour notre industrie et pour nos travailleurs, et c'est ce que nous avons fait. Les États-Unis et le Mexique avaient pris des mesures. Étant donné que le Canada fait partie d'un ensemble économique nord-américain et qu'on a toujours protégé cet espace économique, il était manifestement dans l'intérêt du Canada d'imposer ces tarifs douaniers.

Nous suivons la situation de près, comme vous le dites. Cela dit, le fait que nous ayons réussi à avoir de plus en plus d'entreprises au sein de l'industrie canadienne qui pourront raffiner les minéraux critiques dont nous avons besoin, c'est une bonne chose. Pensez à Nemaska Lithium, chez nous, ou à Nouveau Monde Graphite. Rio Tinto a aussi parlé d'investissements très importants, récemment. Comme je le dis toujours, ce qu'il nous faut, c'est du volume et de la rapidité. Alors, je pense que cela aidera le secteur de l'automobile au Canada.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Desjarlais, vous avez la parole pour deux minutes et demie, s'il vous plaît.

M. Blake Desjarlais: Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci beaucoup encore une fois, monsieur le ministre, d'être présent pour répondre à ces questions très importantes.

Je répète encore une fois à quel point ce projet que vous avez entrepris est important, c'est une ambition extraordinaire de la part du Canada pour accroître la résilience de ses chaînes d'approvisionnement dans le monde, mais surtout à l'échelle nationale, pour la production de minéraux critiques. Nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour prévenir les erreurs du passé. Les peuples autochtones sont encore ébranlés, y compris par ce gouvernement. Des milliards de dollars ont été versés en règlements pour des abus de confiance — des abus de confiance de base — à l'égard du droit constitutionnel très important des peuples autochtones à un consentement préalable, donné librement et en connaissance de cause.

Très franchement, monsieur le ministre, si j'étais membre d'une communauté autochtone... Il y en a 600 au Canada qui se trouvent à moins de 100 kilomètres de gisements de minéraux critiques. Les territoires des peuples autochtones sont très riches. Notre pays est très riche. Cependant, si nous continuons d'ignorer les peuples autochtones, cela pourrait sérieusement compromettre la probabilité de réalisation ou de succès de ces projets.

Pourriez-vous m'expliquer en quoi consiste le processus de consultation d'une communauté autochtone qui doit traiter avec votre gouvernement au sujet d'un projet auquel il pourrait dire non?

L'hon. François-Philippe Champagne: Je vous remercie de poser la question. Vous avez tout à fait raison. Il est vrai qu'il y a énormément de richesse dans plusieurs territoires des nations autochtones.

Les promoteurs à qui je parle reconnaissent tous que pour réaliser des projets de nos jours, il faut travailler avec les Premières Nations et les communautés autochtones du pays. Ils le comprennent tous. Ce sont parmi les meilleurs projets. Ceux qui prennent leur engagement au sérieux, qui s'engagent et qui mettent en place un accord de partage des avantages réussissent. Le travail que nous avons fait, et le vôtre aussi, a vraiment contribué à cette prise de conscience. Les gens qui arrivent comprennent que c'est un incontournable. Bien souvent, quand je parle à des PDG, je vois qu'ils le comprennent et s'en réjouissent. Non seulement ils le comprennent, mais ils voient cela d'un bon œil, parce que c'est aussi là que se trouve la main-d'œuvre.

L'époque où il fallait faire venir des gens par avion... Quand ils peuvent mobiliser la collectivité locale et créer des débouchés pour les jeunes, c'est ce qu'ils veulent. Je dirais que nous avons changé le paradigme, monsieur Desjarlais, et les gens s'en réjouissent parce qu'ils se rendent compte que c'est la façon de faire de nos jours. C'est une meilleure façon de procéder, et les gens veulent tisser des liens avec les communautés des Premières Nations. C'est ce que j'entends.

Évidemment, s'il y a des cas où vous estimez qu'il y a un manque d'engagement, portez-les à mon attention. Nous ne manquerons pas de nous assurer d'en discuter avec vous pour trouver des solutions.

La présidente: Merci beaucoup.

J'essaie de terminer ce tour avec M. Williams pour trois minutes, puis M. Badawey aura encore trois minutes.

M. Ryan Williams: Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur le ministre.

Nous avons pour objectif, au Canada, de produire des véhicules électriques d'ici 2035. Êtes-vous toujours d'accord avec cela et exercez-vous des pressions en ce sens?

L'hon. François-Philippe Champagne: Je présenterais les choses autrement. Si nous n'avions pas cet objectif, je ne suis pas certain que nous aurions attiré ces investissements générationnels, car les investisseurs voient ce qui se passe en Europe. Ils voient ce qui se passe au Canada. C'est ainsi que nous avons pu attirer des investissements aussi importants. Ils se rendent compte que le Canada est sérieux en ce qui concerne la transition vers les véhicules électriques.

M. Ryan Williams: Je ne sais pas si vous avez vu l'article, mais le PDG de BMW, Oliver Zipse — je sais que vous l'avez déjà rencontré — a dit clairement la semaine dernière qu'il fallait élargir cette vision à l'Europe, que ce n'était pas viable sinon. Il dit qu'à l'heure actuelle, cet objectif est irréaliste et qu'il pourrait même nuire à l'industrie.

Est-ce ce que vous disent les dirigeants d'entreprises, ici au Canada?

L'hon. François-Philippe Champagne: Écoutez, il y a différents... J'ai lu cet article, soit dit en passant, et il y a différents points de vue. Je pense que le Canada... En raison du type d'investissements que nous attirons, du fait qu'il y a des minéraux critiques ici et qu'il y a un certain nombre de projets qui vont permettre d'accélérer la cadence et de stimuler l'essor du secteur, je pense que les préoccupations qu'on entend en Amérique du Nord — ou du moins au Canada — sont légèrement différentes de celles qu'on entend peut-être en Europe.

Je dirais que notre chaîne d'approvisionnement — et je terminerai là-dessus — est probablement plus complète pour la production de véhicules électriques que celles d'autres pays. Dans l'article de Bloomberg lui-même, on pouvait lire que nous sommes en avance sur la Chine en ce qui concerne la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques pour les 30 prochaines années.

● (1300)

M. Ryan Williams: Vous avez mentionné vos quatre D, dont l'un est pour la diversification. Ne sommes-nous pas en train de créer un corridor trop étroit pour ces entreprises? Ce que je veux dire, c'est qu'elles pourraient envisager l'hydrogène hybride. On pourrait les laisser vendre ces véhicules sur le libre marché, selon ce que veulent les consommateurs.

Ne serait-il pas préférable de lever ces exigences et de nous assurer de libéraliser l'accès aux minéraux critiques, de veiller à ce que les chaînes d'approvisionnement soient plus résilientes et de travailler avec nos alliés au lieu de compter sur la Chine pour protéger les 500 000 emplois dans le secteur de l'automobile?

L'hon. François-Philippe Champagne: Je tiens à préciser que le dernier D est pour « *disruption* », ou perturbation. Les autres sont pour la décarbonation, la numérisation — « *digitization* » — et la démographie.

M. Ryan Williams: Je sais. Je n'en cible qu'un, mais la diversification...

L'hon. François-Philippe Champagne: Ce n'est pas grave. Vous pouvez en ajouter un.

Je pense, pour répondre à votre question, que nous sommes en pleine transition. Comme je l'ai dit, quand on fait la même chose depuis 100 ans, puis qu'on change de technologie comme nous sommes en train de le faire, il y a des ajustements à faire à court terme. Je répète toujours qu'il a fallu 17 ans à Tesla pour devenir rentable. Cependant, je pense qu'il ne fait aucun doute que tout le monde dirait que nous sommes rendus à l'ère de l'électrification. Maintenant, la vitesse à laquelle nous allons atteindre cet objectif...

C'est pourquoi vous voyez les investissements générationnels que nous voyons récemment dans les minéraux critiques. Je mentionne de nouveau l'investissement de Rio Tinto, qui, je crois, est le plus grand investissement qu'ait fait l'entreprise depuis qu'elle a acheté Alcan. On voit que les grandes sociétés minières et les grands acteurs se rendent compte qu'ils doivent entrer dans ce marché pour nous assurer l'approvisionnement nécessaire afin d'éviter que nous ne soyons dépendants de la Chine, comme vous l'avez dit.

Y a-t-il un ajustement à faire à court terme? Certainement, mais d'après ce que j'entends, les gens en sont très heureux. C'est la raison pour laquelle ils viennent au Canada. La proximité du marché des ressources et de la chaîne de montage est essentielle. Il y a des minéraux critiques ailleurs, mais...

M. Ryan Williams: Ma dernière question à ce sujet...

La présidente: Je suis désolée. Votre temps est écoulé.

Monsieur Miao, vous avez trois minutes.

M. Wilson Miao: Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, seriez-vous d'accord pour dire que compte tenu de toutes les initiatives d'investissement fédérales en ce moment, le Canada est bien placé pour devenir un chef de file du secteur des véhicules électriques dans les prochaines années?

L'hon. François-Philippe Champagne: Je suis tout à fait d'accord. Je suis très optimiste, et je pense que nous avons mis le Canada sur la voie d'une prospérité historique.

M. Wilson Miao: Que le gouvernement fait-il plus précisément pour accroître la fabrication de véhicules électriques afin de répondre à la demande? De plus, quels types de mesures sont prises pour veiller à ce que les véhicules électriques vendus au Canada soient abordables pour les Canadiens?

L'hon. François-Philippe Champagne: Tout d'abord, je tiens à vous remercier, vous ainsi que tous les membres du Comité, Mme Fortier, M. Sheehan et M. Sidhu. Évidemment, c'est moi qui réponds à votre question aujourd'hui, mais il s'agit d'un effort pan-canadien. Ce que nous avons fait, madame la présidente, c'est que nous avons concentré nos énergies et que nous avons fait preuve de détermination pour attirer ces investissements. Nous avons fait des

pièdes et des mains pour communiquer avec ces entreprises et les attirer au Canada, et nous en récoltons maintenant les fruits. Les travailleurs en voient les retombées parce que, vous savez, nous sommes en train de placer le Canada sur la voie de la prospérité dans le secteur automobile pour les générations à venir.

Encore une fois, les gens se demandent pourquoi nous avons fait cela. C'est parce que nous avons l'élan nécessaire. Vous savez, ces investissements étaient destinés à l'Amérique du Nord. Soit on les saisit, soit on les perd; c'est aussi simple que cela. Comme nous le savons, il s'agit d'une industrie complètement nouvelle, et nous avons maintenant besoin, avec vous et tous les membres du Comité, de nous assurer de bâtir toute la chaîne d'approvisionnement le plus possible au Canada et en Amérique du Nord, pour nous assurer d'en tirer le maximum de valeur possible. Vous savez, la batterie représente 40 % de la valeur d'un véhicule électrique. C'est pourquoi nous déployons autant d'efforts pour nous assurer de disposer de tous les éléments essentiels pour fabriquer des batteries, parce que nous voulons tirer le plus de valeur possible de ce potentiel ici, au Canada.

Encore une fois, je tiens à dire que la meilleure façon de tirer notre épingle du jeu, c'est toujours de vanter le savoir-faire de nos travailleurs parce qu'au bout du compte... Je me souviens de mes discussions avec les PDG. Je leur demande toujours où sont leurs usines les plus performantes. En bon avocat, madame la présidente, je connais toujours la réponse, alors je sais qu'ils répondront « au Canada ». Eh bien, je leur dis que c'est un bon début, parce que si leur usine la plus performante est au Canada, nous devrions tabler là-dessus. C'est là qu'on se met à parler d'énergie renouvelable, de minéraux critiques, d'accès aux marchés, d'écosystèmes et de stabilité. C'est ce que nous avons réussi à faire.

J'espère simplement que les Canadiens à la maison s'en réjouissent. Nous avons accompli quelque chose de formidable pour notre pays. À quand remonte la dernière fois où nous avons bâti une industrie susceptible d'assurer la prospérité au pays en entier pour les générations à venir? Nous devons célébrer les travailleurs qui nous ont permis de réussir et d'être concurrentiels au XXI^e siècle.

La présidente: Il vous reste 19 secondes, monsieur.

M. Wilson Miao: Je dois vous remercier, monsieur le ministre, de tout le travail que vous faites pour les Canadiens.

C'est tout. Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre — et merci à vos fonctionnaires — d'être ici. Je pense que nous devons peut-être vous réinviter bientôt, car il semble que nous ayons une abondance de questions qui ne finissent jamais. Merci beaucoup.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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