



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

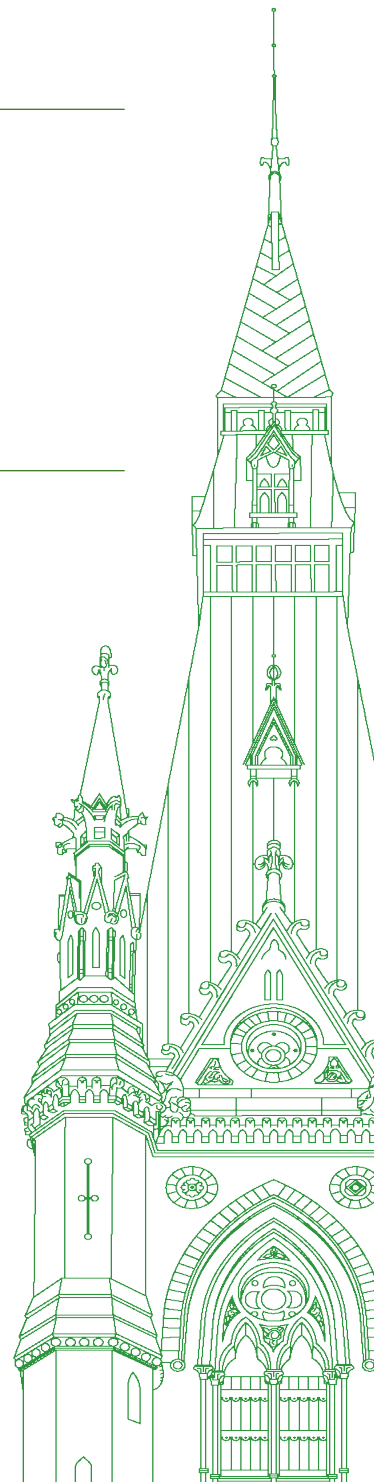
Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 005

Le lundi 6 octobre 2025

Présidente : Judy A. Sgro



Comité permanent du commerce international

Le lundi 6 octobre 2025

• (1535)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance est ouverte. Il s'agit de la cinquième réunion du Comité permanent du commerce international. Je souhaite la bienvenue aux députés et aux témoins.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 18 septembre, le Comité reprend son étude sur le Canada et la prochaine revue, ou prochain examen, de l'ACEUM.

Nous accueillons aujourd'hui, par vidéoconférence, Flavio Volpe, président de l'Association des fabricants de pièces d'automobile. Du Center for North American Prosperity and Security, nous accueillons Jamie Tronnes, directrice générale. De QSL International Ltée, nous accueillons Robert Bellisle, président et chef de la direction, par vidéoconférence.

Bienvenue à tous et merci de prendre le temps de vous adresser au Comité aujourd'hui.

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

Madame Tronnes, vous avez la parole pendant cinq minutes.

Jamie Tronnes (directrice générale, Center for North American Prosperity and Security): Merci, madame la présidente, et madame et messieurs les membres du Comité.

Je suis la directrice générale du Center for North American Prosperity and Security, ou CNAPS. Nous sommes le bureau américain de l'Institut Macdonald-Laurier. Je suis honorée de pouvoir comparaître devant vous aujourd'hui.

Depuis le premier gazouillis de Trump sur les droits de douane en novembre, le Canada et le Mexique sont ébranlés par les menaces du président Trump à ce sujet. Nous avons sans doute été les premiers à faire les frais de la fanfaronnade initiale, mais ce sont les autres pays qui sont frappés par les droits les plus élevés. Bien que les industries canadiennes de l'aluminium, du cuivre et de l'acier subissent les contrecoups des droits de douane élevés imposés par les États-Unis en vertu de l'article 232, la grande majorité des échanges commerciaux avec ce pays demeurent exempts de droits de douane pour l'instant. En ce moment, le Canada bénéficie des droits de douane globaux les plus bas grâce à l'ACEUM.

Néanmoins, l'incertitude actuelle sur le marché commercial perturbe les investissements à l'échelle mondiale. Le gouvernement du Canada a pris des mesures pour tenter de rassurer les investisseurs sur le fait que le Canada demeure un endroit solide pour faire des affaires. Tant que l'examen de l'ACEUM ne sera pas terminé, l'incertitude persistera. À ce sujet, en collaboration avec mes collègues

de l'Institut Macdonald-Laurier, Richard Shimooka et Tim Sargent, j'ai rédigé un article intitulé « The Grand Bargain: A Path to Prosperity, Security, and Strength for the United States and Canada », soit la grande entente: une voie vers la prospérité, la sécurité et la force pour les États-Unis et le Canada. Nous y faisons valoir que le Canada peut avoir plus de poids dans un accord commercial en en élargissant la portée pour y inclure des mesures que les États-Unis souhaiteraient lui voir prendre. Cette stratégie globale de nature financière, sociale et de sécurité apporte également de la certitude dans les relations commerciales, car les États-Unis obtiennent plus du Canada qu'ils n'en obtiendraient autrement dans le cadre d'un accord commercial. Cependant, la conclusion d'un accord global fait en sorte qu'il est plus difficile pour un président ou un premier ministre de se retirer de l'accord, car il renoncerait alors à tous les autres gains promis par l'autre pays.

Par exemple, en liant un objectif de dépenses de défense à l'accord commercial, le Canada réduirait à néant ce qui préoccupe Washington depuis des décennies, à savoir qu'il ne prend pas assez au sérieux ses dépenses de défense. Un autre exemple serait l'élaboration d'un processus de délivrance de permis pour les projets énergétiques transfrontaliers. Cela garantirait que les investissements à long terme ne sont pas à la merci du bon vouloir des gouvernements à cet égard, comme cela s'est passé avec le pipeline Keystone XL.

Les deux pays peuvent profiter de cette occasion pour ajouter de la certitude et renforcer la relation en réglant un certain nombre d'irritants transfrontaliers grâce à une stratégie de la grande entente. Comme d'autres témoins l'ont dit, ou le diront, au sujet de certains de ces irritants, il y en a deux importants que les Américains aimeraient voir le Canada supprimer.

Il y a d'abord la Loi sur la diffusion continue en ligne du Canada. Cette loi, tout comme la Loi de la taxe sur les services numériques, cible injustement les entreprises américaines et risque d'être discutée au plus haut niveau. Donald Trump cherche déjà à rapatrier le secteur cinématographique et réclame des droits de douane de 100 % sur les films et les productions télévisées produits à l'étranger. Il n'est pas logique que le gouvernement du Canada impose un fardeau financier supplémentaire aux fournisseurs dont les Canadiens choisissent de payer les services. Ces mêmes services de diffusion en continu tournent ou produisent une grande partie de leur contenu au Canada, ce qui génère déjà des emplois et des recettes fiscales pour les Canadiens.

Le deuxième problème concerne les exigences proposées en matière d'accès par une porte dérobée dans le projet de loi C-2. Récemment, le vice-président Vance s'est vanté publiquement d'avoir réussi à convaincre le Royaume-Uni d'abandonner des exigences similaires concernant une porte dérobée dans un système de chiffrement. Cela devrait être perçu comme un signal de l'administration américaine au Canada.

Pour ce qui est des objectifs immédiats en matière de commerce, lorsque le premier ministre Carney se rendra à Washington cette semaine, son objectif ne doit être rien de moins que le retrait du Canada de la liste des pays assujettis aux droits de douane en vertu de l'article 232. Cette désignation commerciale laisse entendre que le Canada constitue une menace à la sécurité nationale des États-Unis. Le premier ministre Carney devra travailler fort pour détromper l'administration Trump de cette idée, qui a gagné du terrain parce que le premier ministre Trudeau a commis l'erreur de laisser l'acier et l'aluminium chinois faire l'objet de dumping au Canada pendant beaucoup trop longtemps. L'élimination des droits de douane imposés en vertu de l'article 232 sur l'acier et l'aluminium canadiens est également nécessaire pour que le président assure la relance du secteur manufacturier américain. Les États-Unis n'ont pas l'électricité nécessaire pour alimenter leurs centres de données et leurs alumineries. Ils ne peuvent pas, en particulier, assurer l'avenir de ces secteurs sans le gaz naturel canadien pour produire de l'électricité ou l'uranium pour alimenter les centrales nucléaires.

Enfin, j'aimerais mentionner que l'examen de l'accord arrive à un moment difficile dans les relations entre le Canada et les États-Unis. Le CNAPS, mon groupe de réflexion, n'est pas le seul groupe de réflexion canadien ayant une présence physique aux États-Unis. Je suis aussi, depuis la fermeture du Canada Institute du Wilson Center, la seule membre du personnel de ce groupe de réflexion aux États-Unis dont le travail porte uniquement sur les relations entre le Canada et les États-Unis.

Le Canada a eu des années pour se préparer aux négociations de l'ACEUM, mais il est clair qu'en tant que pays, nous avons tenu pour acquis notre droit de commercer librement avec les États-Unis. Il n'incombe pas seulement au gouvernement de défendre le commerce canadien. Il faut une approche pancanadienne — les entreprises, la société civile, les groupes de réflexion, etc. — pour faire entendre nos voix dans l'espace américain.

• (1540)

Merci.

La présidente: Merci beaucoup. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Monsieur Volpe, vous avez la parole pendant cinq minutes.

Flavio Volpe (président, Association des fabricants de pièces d'automobile): Merci, madame la présidente.

J'ai entendu que l'accent était mis sur les cinq minutes. Je pense que nous nous connaissons bien.

Je remercie les membres du Comité de leur invitation.

Je m'appelle Flavio Volpe et je suis le président de l'Association des fabricants de pièces d'automobile. Nous représentons plus de 200 entreprises canadiennes qui conçoivent, réalisent et fabriquent des composants pour presque tous les véhicules construits en Amérique du Nord. Ensemble, nous employons environ 100 000 Canadiens et soutenons 400 000 autres emplois dans les domaines de la

logistique, de la technologie, de l'outillage et des matériaux de pointe.

La fabrication automobile, en particulier pour nous, n'est pas seulement une source de fierté; c'est l'un des principaux secteurs d'exportation du Canada, représentant environ 82 milliards de dollars d'exportations par année. Il y a un équilibre commercial entre les deux pays ici, et c'est une grande fierté. Quatre-vingt-cinq pour cent des voitures que nous fabriquons au Canada vont aux États-Unis. Presque tous les véhicules qui circulent sur les routes américaines ont une part de contenu canadien. Voilà à quoi ressemble l'intégration.

Lorsque nous parlons de l'examen de l'ACEUM, nous parlons en fait du fondement de notre sécurité économique. L'ACEUM n'a pas seulement remplacé l'ALÉNA; il l'a modernisé pour bâtir une économie qui repose sur les véhicules de l'avenir, les semi-conducteurs, le commerce numérique et l'innovation à zéro émission. Cela a renforcé le principe fondamental que nous avons prouvé au cours des sept dernières décennies, à savoir qu'en Amérique du Nord, on gagne ensemble ou on perd séparément.

Ce ne sont pas que de belles paroles. Le secteur de l'automobile le montre tous les jours. Une voiture assemblée en Ontario traverse la frontière canado-américaine. Ses pièces traversent jusqu'à sept fois la frontière avant que le véhicule ne soit fini. En moyenne, les véhicules canadiens contiennent environ 50 % de contenu américain et environ 55 % de matières premières américaines. Nous avons beaucoup de matières premières mexicaines et de biens fabriqués au Mexique. Nous sommes un seul écosystème de production, et non trois pays concurrents.

En nous préparant pour cet examen, nous devons protéger cette intégration d'une vision politique à court terme. Tout d'abord, bon nombre d'entre nous se souviennent de 2018 et des droits de douane imposés au titre de la sécurité nationale en vertu de l'article 232 qui ont pris nos industries par surprise. Les entreprises canadiennes ont versé des centaines de millions de dollars en droits de douane sur des pièces qui étaient majoritairement fabriquées en Amérique du Nord. Ces droits n'ont protégé personne; ils ont puni la chaîne d'approvisionnement la plus intégrée au monde, et l'histoire se répète aujourd'hui.

Nous entendons quotidiennement des échos de cette rhétorique à Washington dans les discussions au sujet des nouveaux droits de douane sur les véhicules et les camions lourds — aujourd'hui même —, des examens unilatéraux des accords ou des nouvelles enquêtes relativement à l'article 232. Soyons clairs. On ne peut pas avoir une chaîne d'approvisionnement continentale si l'un des partenaires continue de menacer l'autre. Le Canada doit faire valoir directement et publiquement l'idée que fabriquer en Amérique du Nord est une question de sécurité nationale. Nous construisons les systèmes qui font fonctionner nos économies et nos armées, des transmissions et véhicules blindés au stockage de l'énergie. Une hausse des droits de douane n'a pas sa place quand nous devons tous faire face à la Chine.

Lorsque l'ACEUM a fait passer la teneur en valeur régionale à 75 %, les fournisseurs canadiens ont investi en conséquence. Nous avons augmenté notre capacité nationale pour l'estampillage, le moulage, l'acier, l'aluminium, les minéraux critiques de qualité batterie et les matériaux cathodiques. Depuis 2019, nous avons également augmenté notre empreinte aux États-Unis pour la porter à 176 usines de pièces qui emploient 48 000 Américains. C'est 10 % de plus qu'en 2019.

Les membres de l'AFPA ont fait plus de 3 milliards de dollars de nouveaux investissements dans la chaîne d'approvisionnement au Canada depuis 2020. Ils ont été faits de bonne foi en supposant que les règles seraient appliquées de façon uniforme.

Cet examen est une occasion à saisir pour le Canada. En effet, une occasion unique s'offre à lui, soit celle de fournir à tout le continent des composants de technologie propre qui proviennent actuellement uniquement de la Chine. Nous avons des matières premières. Nous avons des minéraux. Nous avons du talent. Nous avons également une réputation de fiabilité et de sécurité. Ce qui nous manque, c'est la rapidité.

Les Américains ont été les premiers à agir en adoptant l'Inflation Reduction Act. Le Mexique a adopté de nouvelles politiques sur le contrôle énergétique intérieur. Le Canada doit agir maintenant. Ce n'est pas un slogan. La politique industrielle est la nouvelle politique commerciale. Il faut investir massivement pour acheminer les minéraux critiques vers les marchés et être un partenaire fiable pour les Américains afin d'aider le continent à cesser de dépendre de la Chine.

En 2018, lorsque nous avons fait face à la menace d'imposition de droits de douane pour des raisons de sécurité nationale, notre secteur a fait front commun avec le gouvernement, les syndicats et les consommateurs de tout le continent. Nous avons parlé d'une seule voix. Nous sommes restés calmes. Nous avons gagné cette bataille. Nous devons faire de même en 2026.

Je rencontre des fournisseurs de Windsor, d'Oshawa, de Detroit et de Querétaro. Ils ne voient pas vraiment les frontières; ils voient les calendriers de production. Ils ne demandent pas si c'est canadien, américain ou mexicain. Ils demandent si tel chargement peut être livré à tel endroit avant telle date.

• (1545)

La réalité, c'est que la politique doit refléter cela, non seulement dans l'intérêt des Canadiens, mais aussi des Américains. Nous devons nous assurer que les Américains comprennent que les voitures américaines ou japonaises fabriquées au Canada sont différentes des voitures fabriquées ailleurs: elles ont un contenu américain. Quand les véhicules viennent de pays comme le Japon, la Corée ou l'Europe, les constructeurs de véhicules de ces pays ne passent pas de commandes à des usines au Michigan, et ils ne passent pas de commandes d'acier en Pennsylvanie comme nous le faisons.

Nous avons la chance de renforcer la relation, mais le premier ministre devra faire preuve d'un leadership très habile pour y parvenir.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

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

[Français]

Robert Bellisle (président et chef de la direction, QSL International Ltée): Madame la présidente, chers membres du Comité, à titre de président et chef de la direction de QSL, j'aimerais vous remercier de m'avoir offert le privilège de partager mon point de vue sur le rôle essentiel du transport maritime dans l'économie canadienne et de mettre en lumière la façon dont notre secteur s'adapte aux défis et circonstances actuels.

[Traduction]

Le réseau de transport maritime qui s'étend jusqu'aux Grands Lacs constitue l'épine dorsale logistique et industrielle de notre économie. Quatre portes d'entrée importantes structurent notre commerce: l'Est et l'Ouest du Canada, le golfe du Mexique, le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Saviez-vous que 80 % des marchandises utilisées par les Canadiens sont transportées par bateau, alors que seulement 5 % de nos échanges commerciaux avec les États-Unis sont transportés de cette manière? La moitié de toutes nos importations et exportations sont transportées par bateau, qu'il s'agisse de produits finis, de matières premières ou de ressources indispensables pour nos industries. QSL est une entreprise maritime basée au Québec qui compte plus de 2 000 employés dans plus de 66 terminaux au Canada et aux États-Unis. Notre position stratégique nous permet de prévoir les changements du marché et de nous y adapter rapidement.

Nous constatons, en effet, des changements très importants. La baisse notable des volumes d'acier dans les ports canadiens témoigne d'un ralentissement de l'industrie automobile. Dans le secteur de l'aluminium, les expéditions qui étaient auparavant faites aux États-Unis par voie ferrée prennent maintenant la direction de l'Europe par bateau. Certains de nos ports sont sous pression, mais nous sommes agiles et capables de nous adapter et de trouver de nouvelles solutions pour nos clients.

Le secteur de l'énergie éolienne a, quant à lui, connu un fort essor en Ontario, au Québec et dans les provinces de l'Atlantique, où de nombreux projets sont annoncés et en cours. Les composantes et les pales des éoliennes arrivent d'usine au Québec ou par bateau d'Europe en transitant par le Saint-Laurent, un corridor essentiel qui soutient cette économie en croissance. Les produits essentiels à notre vie quotidienne, comme les céréales, le sucre et le sel de voirie, résistent à l'épreuve du temps.

Enfin, l'infrastructure pour l'exploitation des minéraux de base est essentielle à la création de valeur, à la productivité et à la souveraineté économique. Le transport maritime se démarque par sa flexibilité. Notre efficacité a une incidence directe sur les entreprises et les consommateurs canadiens, tant pour les importations que pour les exportations.

En ce qui concerne les investissements dans les priorités stratégiques, les États-Unis ont récemment fait des investissements substantiels dans les infrastructures portuaires, en particulier le long de la côte Est, pour soutenir la croissance extracôtière et renforcer les chaînes d'approvisionnement. Des ports comme ceux de New York, du New Jersey, de Savannah, de Charleston, de la Virginie et de Baltimore ont reçu des milliards de dollars en financement public et privé pour accroître la capacité de gestion des conteneurs, moderniser les terminaux et recevoir les composantes d'éoliennes arrivant d'Europe.

Pour demeurer concurrentiels, nos priorités sont claires.

Nous devons investir dans les infrastructures portuaires. Plusieurs projets sont à l'étude. Le soutien du secteur maritime et l'accélération des investissements publics sont essentiels à la compétitivité et à la productivité du Canada. Je pense notamment à Bellefleur, au Nouveau-Brunswick, à Sheet Harbour, en Nouvelle-Écosse, ainsi qu'à Saguenay et à Québec, au Québec.

Encourager l'investissement privé et simplifier les processus administratifs aident les projets à aller de l'avant avec efficacité et à ouvrir de nouvelles possibilités. Par exemple, en novembre 2023, nous avons demandé à l'Agence des services frontaliers du Canada d'approuver les formalités douanières pour un projet international de manutention de conteneurs au Québec. Si l'approbation est obtenue, nous sommes prêts à investir immédiatement 60 millions de dollars dans les infrastructures. Ce projet aurait un retour sur investissement pour les contribuables canadiens, selon l'investissement de l'ASFC, de moins d'un an.

Il est très avantageux pour le gouvernement fédéral de concentrer ses investissements dans l'infrastructure maritime stratégique en axant ses ressources sur des projets clés et des gains rapides qui ont des retombées immédiates. Nous pouvons améliorer considérablement la fluidité du mouvement des marchandises, rendre les entreprises canadiennes plus concurrentielles, faciliter l'accès à de nouveaux marchés et saisir les occasions émergentes. Cette approche permet non seulement de maximiser les retombées économiques pour le pays, mais aussi d'améliorer notre compétitivité et notre résilience dans un environnement mondial en rapide évolution.

En conclusion, en accélérant la mise en œuvre de ce genre de projets, nous ouvrons encore davantage le monde aux entreprises et aux consommateurs canadiens. Cela stimulera la productivité, la compétitivité et la création d'emplois partout au pays. La concentration des investissements fédéraux dans les infrastructures maritimes stratégiques accroît la fluidité du mouvement des marchandises, ouvre l'accès à de nouveaux marchés et maximise les avantages économiques pour le Canada.

Merci.

• (1550)

La présidente: Merci beaucoup.

À titre d'information pour le Comité, nous n'avons que ces trois excellents témoins cet après-midi. Nous leur avons demandé de nous consacrer un peu plus de temps afin de nous assurer de recevoir toute l'information dont nous pourrions avoir besoin. Je les remercie de nous avoir accordé du temps supplémentaire.

Nous allons passer à M. Chambers pendant six minutes. Allez-y, je vous prie.

Adam Chambers (Simcoe-Nord, PCC): Merci, madame la présidente.

Je remercie nos témoins d'être avec nous aujourd'hui. Je suis heureux de voir chacun d'entre vous.

Monsieur Volpe, j'aimerais discuter un peu avec vous.

Vos membres travaillent-ils pour tous les équipementiers, ou les approvisionnent-ils tous, et cela inclut-il vos constructeurs nationaux traditionnels et les constructeurs d'automobiles étrangers ici? Est-ce le cas?

Flavio Volpe: Oui. Les usines canadiennes approvisionnent certainement les cinq équipementiers qui fabriquent des voitures ici et probablement une douzaine d'autres aux États-Unis et au Mexique. Ils sont également beaucoup présents aux États-Unis, où ils possèdent 176 usines appartenant entièrement à des entreprises canadiennes, et au Mexique, où ils possèdent 120 usines appartenant entièrement à des entreprises canadiennes, qui entretiennent les véhicules partout sur le continent.

Adam Chambers: Selon vous, combien vos membres, mais aussi tous les fournisseurs de pièces automobiles, emploient-ils de personnes?

Flavio Volpe: Il y a environ 100 000 personnes qui travaillent directement dans le secteur de l'approvisionnement automobile au pays et qui utilisent les outils dans les usines, et environ 400 000 personnes qui les soutiennent. Ils travaillent dans la logistique, les matières premières et d'autres fonctions administratives pour ces entreprises. Les entreprises canadiennes emploient environ 48 000 personnes aux États-Unis et 58 000 personnes au Mexique également.

Adam Chambers: C'est assez important en termes d'emplois comparativement à d'autres industries qui sont menacées ou touchées par les droits de douane imposés au titre de l'article 232.

• (1555)

Flavio Volpe: Oui.

Adam Chambers: Je remarque que le gouvernement a fourni du soutien à d'autres industries touchées. Il a offert du soutien à l'industrie du bois d'œuvre. Il a mis en place des mesures de soutien pour l'industrie sidérurgique.

Des mesures de soutien ciblant directement les industries ont-elles été mises en place en réponse aux droits de douane imposés au titre de l'article 232?

Flavio Volpe: Oui. Nous avons demandé directement une série de mesures, dont la plupart ont été mises en place directement ou sous différentes formes. Les fournisseurs de plus petite taille ont besoin de soutien en liquidités. Le gouvernement a annoncé la disponibilité de capitaux d'exploitation par l'entremise de la BDC auxquels de nombreuses entreprises ont recours. Cette mesure visait à pallier la vulnérabilité générale attribuable au fait que 85 % des voitures fabriquées dans les usines canadiennes sont exportées vers les États-Unis. Elle visait également à renverser la dynamique afin de produire là où l'on vend, à convaincre nos clients de Ford à Honda au pays de se rééquiper pour fabriquer des produits que les Canadiens achètent actuellement ou pourraient acheter.

Un fonds de 5 milliards de dollars était non seulement destiné à notre industrie, mais aussi aux industries de l'acier et de l'aluminium. Il y a une série de programmes de remboursement liés aux droits de douane qui contribuent à alléger le fardeau pendant que nous sommes ciblés.

Adam Chambers: Vous dites que votre secteur éprouve des difficultés financières, est-ce exact?

Flavio Volpe: Cela ne fait aucun doute.

Adam Chambers: Vous avez mentionné que des fonds publics, provenant des contribuables, ont été mis de côté pour soutenir l'industrie. Que pensez-vous d'une idée qui n'exige aucun soutien de la part des contribuables pour l'industrie, mais simplement une modification de la réglementation?

L'obligation relative aux véhicules électriques imposera un fardeau au secteur. Nous avons entendu le témoignage de l'un de vos pairs qui représentent les constructeurs automobiles, qui a dit qu'on s'était déjà engagé à acheter pour un milliard de dollars de crédits à Tesla. Cela ne représentera-t-il pas un fardeau supplémentaire pour le secteur, à un moment où il est déjà difficile de faire face aux droits de douane?

Flavio Volpe: Bien sûr. Je dis sans cesse que les objectifs en matière de véhicules électriques sont irréalisables et que la seule façon d'atteindre ces niveaux, ou la meilleure façon de les atteindre, c'est en achetant des crédits d'entreprises qui importaient des véhicules électriques au pays sans y avoir investi, comme Tesla, qui a tiré parti de cette faille dans le programme d'incitatifs iVZE qui leur permettait d'importer des véhicules de Shanghai sans contenu canadien.

Il y a aussi des entreprises comme VinFast, que nous admirons. Les Vietnamiens œuvrent maintenant dans ce secteur, mais il n'y a aucun contenu canadien. Ils ont été très clairs à ce sujet publiquement. Le gouvernement mène sans relâche un examen qui durera 60 jours. ECCC a clairement fait connaître notre position, mais nous voulons voir s'ils nous écoutent.

Adam Chambers: Je vous remercie de ces remarques. Je vous suis reconnaissant de promouvoir le gros bon sens, d'autant plus qu'une grande partie de cet argent est versée aux constructeurs automobiles et à la chaîne d'approvisionnement, qui ont investi des milliards de dollars dans des entreprises qui n'ont aucune présence ici.

Il me reste 20 secondes, si bien que ce sera ma dernière question. Elle porte sur une autre question commerciale dont nous sommes saisis au Comité.

Recommanderiez-vous que le gouvernement réduise les droits de douane sur les véhicules électriques chinois importés?

Flavio Volpe: Non. Cela ne présente aucun avantage. Il n'y a aucun contenu canadien, et les Chinois ne menacent pas d'investir ici non plus.

Le Mexique vient d'imposer des droits de douane de 50 % sur tous les véhicules chinois. Je pense qu'il est important que les trois pays nord-américains soient sur la même longueur d'onde pendant que nous augmentons nos propres droits de douane.

Adam Chambers: Merci, monsieur.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Lavoie, allez-y, je vous prie.

[Français]

Steeve Lavoie (Beauport—Limoilou, Lib.): Merci, madame la présidente.

Ma première question s'adresse à M. Bellisle.

D'entrée de jeu, monsieur Bellisle, je dois souligner que nous nous connaissons, puisque nous avons eu à nous côtoyer lorsque j'occupais mon ancien rôle de président de la Chambre de commerce et d'industrie de Québec. Votre entreprise est un des acteurs importants de la région.

Outre le contexte actuel, j'aimerais que vous nous parliez de l'importance de la chaîne d'approvisionnement que nous avons ici, au Canada et en Amérique. J'en ai parlé ici, la semaine dernière, lors d'une rencontre avec d'autres invités au sujet des négociations. On veut construire un Canada fort et plus autonome.

Vous avez des installations partout en Amérique. J'aimerais donc que vous me parliez de l'importance d'avoir une chaîne d'approvisionnement forte et autonome et que vous me donniez des exemples concrets, si vous en avez, de choses que QSL fait pour démontrer toute l'importance de la chaîne d'approvisionnement pour le Canada.

• (1600)

Robert Bellisle: Merci, monsieur Lavoie.

D'abord, il est bon de rappeler que, si le corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent formait une économie unie, c'est-à-dire en regroupant le Canada et les États-Unis, cela formerait la troisième économie en importance au monde. Ce flux logistique est donc extrêmement important. Compte tenu de la situation géopolitique actuelle, il faut continuer d'investir dans ces infrastructures, et le volet maritime est au cœur de tout cela. Je l'ai expliqué tout à l'heure, 80 % des biens consommés, utilisés ou manutentionnés sont transportés par navire. Cette chaîne logistique est donc critique.

Durant la pandémie de la COVID-19, qui n'a pas été la plus belle période de notre vie collective, c'est le secteur du transport maritime, essentiellement, qui a permis au pays de continuer de fonctionner. Il ne s'est pas arrêté une seule journée pendant la pandémie, parce que c'était un service absolument essentiel pour acheminer les biens aux Canadiens et aux Canadiennes.

Maintenant, chez QSL, nous avons plusieurs projets. Plus tôt, j'ai mentionné le projet à Belledune et le projet d'éoliennes en mer en Nouvelle-Écosse. Par ailleurs, en novembre 2023, nous avons fait une demande concernant un centre de dédouanement à Québec pour que l'on puisse y dédouaner des conteneurs. Le port de Québec est le dernier port en eau profonde, alors cela permettrait à de plus gros navires de venir se décharger ici, à Québec. Cela permettrait aussi d'alléger les navires qui doivent continuer vers Montréal, qui est une plaque tournante pour acheminer les produits vers la région de Toronto ou vers le Midwest américain. Le secteur maritime est donc au cœur de la souveraineté économique de notre pays.

Steeve Lavoie: Merci, monsieur Bellisle.

Vous avez parlé, tout à l'heure, des investissements faits par les Américains dans les installations portuaires sur la côte Est. Si vous deveniez, d'un coup de baguette magique, premier ministre du Canada, quels genres d'investissements feriez-vous pour que le Canada demeure compétitif avec, évidemment, une vision à long terme de 10, 20 ou 30 ans?

Robert Bellisle: Comme je l'ai dit dans mon allocution, il y a quatre portes d'entrée en Amérique du Nord: la côte Ouest, la côte Est, le Mississippi, qui est relié au golfe du Mexique, et, naturellement, le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Or, bien que des investissements aient été faits dans l'Ouest canadien et que cela se poursuive, ce qui est très important, on n'a pas assez investi dans les infrastructures le long du Saint-Laurent. On doit augmenter ces investissements, parce qu'encore une fois, on parle ici de la troisième économie en importance au monde. Si on n'y investit pas, on n'aura pas fait les investissements stratégiques qui s'imposent pour notre pays.

Bref, il s'agirait d'investir dans ces infrastructures et, naturellement, dans leurs capacités intermodales.

Steeve Lavoie: Comment la chaîne d'approvisionnement est-elle touchée présentement par les droits de douane? Constatez-vous des répercussions?

Celles-ci seront-elles de courte, de moyenne ou de longue durée, compte tenu de la situation actuelle et de la renégociation prochaine de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, ou ACEUM?

Robert Bellisle: Je crois avoir mentionné tout à l'heure que le secteur de l'acier a été touché de façon importante. Il y a d'importantes baisses dans les ports qui mettaient l'accent sur les produits de l'acier et sur les intrants. Si on produit de l'acier pour le secteur de l'automobile, ça prend ce qu'on appelle des « brames », qui sont des demi-produits. On faisait des importations importantes de ce produit.

Naturellement, dans le secteur de l'aluminium, la plus grande partie de la production des alumineries québécoises était destinée aux États-Unis, l'accent est mis sur les efforts pour trouver d'autres marchés. C'est là, encore, que le transport maritime devient important. On veut changer les créneaux, mais il n'y a pas d'autres pays qui ont un lien terrestre avec nous. Il faut exporter cet aluminium en Europe. Or, le secteur maritime devient encore une fois extrêmement important.

Les autres produits comme les grains, les céréales, et ainsi de suite, sont des commodités qui demeurent fortes et qui n'ont pas encore été touchées par les droits de douane.

Je crois qu'il est important de se souvenir aussi de nos ressources naturelles et de notre secteur manufacturier, qui sont la colonne vertébrale de notre pays.

• (1605)

[Traduction]

La présidente: Je vous remercie.

Le prochain intervenant est M. Savard-Tremblay, je vous prie, pour six minutes.

[Français]

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

Monsieur Volpe, j'étais content de voir que l'Association des fabricants de pièces d'automobile n'appelle pas à la fin ou à la réduction des droits de douane sur les véhicules électriques chinois, compte tenu de tous les dangers en matière de sécurité et de collecte de données qui peuvent survenir. Je vous félicite à cet égard.

Cela dit, ma question sera relativement en lien avec ce sujet.

Tout d'abord, à votre connaissance, le Mexique peut-il servir de voie de passage pour des pièces ou pour des voitures chinoises?

Ce serait surprenant que ce soit le cas pour des voitures comme telles, mais on peut se poser la question au sujet des pièces.

[Traduction]

Flavio Volpe: Il l'a été. C'est la raison pour laquelle le Canada et surtout la Maison-Blanche — tant l'ancienne que l'actuelle — s'efforcent de fermer leurs portes au Mexique.

Nous avons vu le marché de l'automobile mexicain passer d'environ 5 % d'importations en provenance de la Chine il y a deux ans à plus de 20 %. La moitié de ces véhicules sont de marque chinoise. Les autres sont des véhicules fabriqués en Chine pour les Occidentaux.

Près de la moitié des demandes d'espaces industriels pour de nouveaux parcs industriels et de nouveaux investissements proviennent de fabricants de pièces d'automobile chinois, ce que nous considérons comme un investissement de substitution des fournisseurs occidentaux et basés sur le marché au Mexique.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay: Vous parlez de déplacement. Vous nous dites que, présentement, il n'y a plus de ce genre de voie de passage en ce qui a trait au Mexique et à la Chine.

Est-ce à cause du renforcement des droits de douane?

[Traduction]

Flavio Volpe: Il y a une foule de raisons.

Premièrement, le gouvernement mexicain a promis à l'ancien gouvernement américain qu'il mettrait fin au soutien pour les investissements étrangers directs. Le gouvernement mexicain actuel a promis, tant à la nouvelle Maison-Blanche que par l'entremise d'une nouvelle loi, d'appliquer plus vigoureusement la réglementation relative au pays d'origine, dans l'optique de faire du transbordement depuis la Chine.

Je ne veux pas répondre par l'affirmative, car il doit l'appliquer. L'intention dans la loi est là.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay: Cela dit, il y a eu un durcissement des règles d'origine sur l'assemblage des véhicules dans l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, comparativement à la mouture précédente, qui était l'ALENA. Cela a-t-il déjà permis de pallier le problème partiellement?

Dans les règles d'origine, on parlait de contenu nord-américain minimal.

[Traduction]

Flavio Volpe: Cela a aidé. Cela a assurément aidé.

Nous sommes passés d'une exigence de contenu nord-américain de 62,5 % pour 29 catégories de pièces dans l'ALENA à 75 % pour probablement le double du nombre de catégories. Ensuite, en ce qui concerne les pièces, nous sommes passés d'une exigence de contenu local de 60 % à une exigence entre 65 et 75 %, selon les pièces.

Entretemps, les Chinois sont devenus beaucoup plus concurrentiels quant à l'étendue et aux types de pièces. Les véhicules se sont modernisés. Les véhicules équipés d'un plus grand nombre de dispositifs électroniques offrent aux Chinois une occasion plus grande de dominer dans ce secteur.

Oui, il y a moins de contenu non local. Dans certains cas, le contenu chinois est à peu près le même, car les Chinois ont étendu leur participation sur le marché dans les 25 % autorisés sur les voitures et de 25 à 35 % autorisés sur les pièces.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay: Les règles d'origine pour le secteur automobile de la mouture de 2020 de l'ACEUM sont-elles satisfaisantes? Pourrait-on envisager des changements quelconques dans le cadre de la révision à venir?

[Traduction]

Flavio Volpe: Tout d'abord, oui, elles étaient plus satisfaisantes pour les fournisseurs de pièces, tant canadiens qu'américains et mexicains. Elles nous offraient une meilleure occasion de vendre nos produits aux usines d'assemblage de véhicules nord-américaines.

Toutes les entreprises d'assemblage de véhicules vous diront qu'il est impossible de fabriquer une voiture sans contenu chinois. Si votre voiture a une batterie, les cellules sont fort probablement chinoises, qu'il s'agisse d'un véhicule conventionnel hybride, d'un véhicule hybride rechargeable ou d'un véhicule électrique. Le Canada a une occasion de jouer un rôle.

Avec la plateforme à tension plus élevée de ces véhicules électriques, je dirais qu'il y a plus de dispositifs électroniques dans les véhicules. C'est une grande force des Chinois. Nous en sommes conscients. Pourrions-nous faire plus? Les Américains aimeraient certainement tirer davantage parti de cette situation. Ils aimeraient tirer parti de ce chiffre. Je ne pense pas que ce soit un secret qu'ils aient fait la promotion de 75 à 85 % la dernière fois.

Malgré le fait que j'aimerais qu'il y ait plus de contenu canadien, américain et mexicain, nous devons faire attention que le reste de notre réglementation corresponde. Si nous déclarons vouloir passer à 100 % de véhicules électriques d'ici 2035, comme l'administration américaine l'a prévu sur papier et comme le Canada l'avait prévu avant la pause, la seule solution actuelle est chinoise, ce qui n'est pas compatible avec les autres objectifs.

• (1610)

La présidente: Il vous reste 20 secondes.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay: En 20 secondes, je ne peux que vous remercier. Je vais continuer mes questions à mon prochain tour de parole.

[Traduction]

Flavio Volpe: Je vous remercie de votre intérêt.

La présidente: Monsieur Groleau, la parole est à vous pour cinq minutes.

[Français]

Jason Groleau (Beauce, PCC): Bonjour à tous. Je vous remercie d'être là.

Monsieur Bellisle, je vous félicite pour votre belle entreprise, qui a une importance capitale pour l'économie, on le sait tous.

Vous avez parlé de l'importance d'investir dans les infrastructures. J'aimerais que vous développiez votre idée. D'importants projets sont examinés présentement, notamment par rapport aux minéraux critiques. J'aimerais entendre votre avis à ce sujet.

Avons-nous les infrastructures nécessaires pour développer ces projets et transporter ces minéraux?

Robert Bellisle: Merci beaucoup.

On a le potentiel nécessaire pour développer des projets, mais, actuellement, on n'a pas les infrastructures nécessaires pour atteindre notre plein potentiel en matière d'exploitation des ressources critiques. C'est pourquoi j'ai dit qu'il fallait investir de façon importante dans les infrastructures, surtout dans l'infrastructure portuaire, parce que les minéraux critiques sont, la plupart du temps, transbordés sur des navires. Naturellement, il faudra s'adapter aux contraintes géographiques. Certains ports en eau profonde, mais d'autres ne le sont pas. En tenant compte de ces contraintes, il faut s'assurer d'avoir l'ensemble des infrastructures nécessaires pour relever les défis logistiques liés à l'exploitation de ces matériaux.

Jason Groleau: Croyez-vous qu'il est urgent d'investir dans des programmes pour construire ces infrastructures?

Robert Bellisle: C'est plus qu'urgent. Dans le contexte géopolitique actuel, des décisions sont prises rapidement, parfois en quelques heures, parfois en quelques jours ou en quelques semaines, mais certainement en quelques mois ou moins. Certaines décisions, comme des décisions tarifaires, changent complètement les flux commerciaux. Or, il faut des années pour changer la réglementation ou pour que les entreprises puissent faire avancer des projets. Il faut donc trouver un équilibre entre le rythme du changement dans le monde géopolitique et le rythme auquel on est capable d'investir dans les infrastructures.

J'ai donné l'exemple, tout à l'heure, de notre demande d'avoir des douaniers à Québec. Le port de Québec est le cinquième port en importance au Canada. Nous travaillons à cette question depuis presque deux ans. Je crois que les gouvernements ont démontré une belle volonté de changer les choses et d'appuyer sur l'accélérateur, et on applaudit à cela, mais je pense que c'est urgent. On ne doit pas juste tenter de le faire. On doit le faire.

Jason Groleau: Croyez-vous que cela va assez vite, présentement?

Robert Bellisle: Je pense qu'il y a certainement une volonté de faire avancer les choses, mais en raison de la vitesse des changements dans le monde actuellement, on doit trouver, collectivement, une façon d'aller plus vite si on veut s'en sortir. Je crois qu'on a le potentiel nécessaire. Le Canada est un pays riche en ressources naturelles. Il doit les exploiter pour être compétitif à l'échelle mondiale et, ainsi, créer de la prospérité pour les citoyens.

Jason Groleau: Je suis entièrement d'accord avec vous, monsieur Bellisle.

Utilisez-vous régulièrement le système de Gestion des cotisations et des recettes de l'Association des services frontaliers du Canada, ou GCRA?

Robert Bellisle: Non.

Jason Groleau: Vous ne l'avez pas. D'accord.

Merci, monsieur Bellisle.

Madame Tronnes, plus tôt, vous avez dit que le gouvernement Carney devrait se concentrer sur le retrait des 232 droits de douane.

Pouvez-vous me dire quelles sont les conséquences de ces droits de douane, présentement, et quelle est l'urgence d'agir? Pourquoi avez-vous parlé de ça?

• (1615)

[Traduction]

Jamie Tronnes: L'incidence des droits de douane imposés au titre de l'article 232 est très grave. Ces droits touchent de nombreuses industries, pas seulement au Canada — de toute évidence, il est important d'exporter nos produits vers les États-Unis —, mais ils ont aussi une incidence sur les produits américains et les produits finis. Nos chaînes d'approvisionnement, comme M. Volpe en a également parlé, sont étroitement liées. Si nous ne pouvons pas exporter nos produits sans droits de douane, c'est très difficile pour les fabricants américains, ou même pour les fabricants mexicains, qui tentent de passer par la chaîne d'approvisionnement.

Des droits de douane au titre de l'article 232 ne seront pas imposés à toutes les composantes de l'automobile, mais il y en aura sur les pièces supplémentaires qui figurent sur la liste des produits inclus. Nous constatons que les droits de douane imposés au titre de l'article 232 s'appliquent notamment à des transformateurs électriques. Dans un pays comme les États-Unis, qui est en guerre pour répondre à la demande énergétique liée à l'intelligence artificielle, il est un peu insensé qu'ils imposent des droits de douane au titre de l'article 232 sur les transformateurs électriques, les lignes électriques en aluminium et le cuivre dont ils ont besoin à l'heure actuelle pour construire le réseau électrique, qui est une priorité du gouvernement.

Cela a une incidence sur la capacité du Canada de faire avancer les choses. Cela nuit à notre capacité de vendre des produits aux États-Unis, mais surtout, cela nous nuit à l'échelle nationale parce qu'en étant soumis aux droits de douane prévus à l'article 232, nous sommes en quelque sorte un ennemi des États-Unis, ce que je ne pense pas que nous soyons. Nous avons nos alliés traditionnels. Nous sommes peut-être en désaccord pour le moment, mais cela ne signifie pas que nous sommes une menace pour la sécurité nationale des États-Unis simplement parce que nous leur fournissons de l'aluminium, de l'acier et du cuivre.

Jason Groleau: Merci.

La présidente: Je vous remercie.

Monsieur Fonseca, la parole est à vous pour cinq minutes, je vous prie.

Peter Fonseca (Mississauga-Est—Cooksville, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins de comparaître devant le Comité du commerce international dans le cadre de notre étude de l'ACEUM. Après vous avoir tous écoutés, je tiens à vous remercier d'être les champions et les ambassadeurs d'un système nord-américain intégré. Nous avons entendu M. Bellisle parler de tirer parti de la troisième économie en importance au monde. J'ai également entendu Mme Tronnes tenir les mêmes propos. Je pense aussi, monsieur Volpe, que l'Amérique du Nord gagne ensemble, et vous avez absolument raison.

Lorsque nous communiquons notre message aux États-Unis, comment pouvons-nous leur démontrer qu'un système nord-américain intégré signifie également des emplois américains et une politique visant à prioriser les intérêts américains? Monsieur Volpe, je pense que vous avez évoqué une augmentation de 10 % des emplois depuis le premier accord que nous avons conclu après avoir renégocié l'ALENA.

Ma question s'adresse à vous tous. Comment pouvons-nous aborder cette question de la meilleure façon possible pour que nous puissions transmettre le bon message à la Maison-Blanche, par l'entremise du milieu des affaires, des syndicats, des travailleurs, etc., aux États-Unis?

Je vais commencer avec M. Volpe.

Flavio Volpe: Merci, monsieur Fonseca.

Le défi consiste à savoir si la Maison-Blanche est à l'écoute. Ce que nous avons pu faire pour obtenir une exemption pour des pièces automobiles est d'expliquer aux Américains à quel point nous avons investi dans 23 États américains et dans 176 usines. Ce nombre a augmenté parce que le président actuel a lancé l'AEUMC initial. De plus, dans l'AEUMC, le contenu américain était environ

10 % plus élevé en 2024 qu'en 2019. C'est différent de la façon dont ils font des affaires avec le Japon, qui est un excellent partenaire commercial pour eux et pour nous. Les composantes américaines ne traversent pas le Pacifique pour revenir sous forme de voitures. Nous avons réussi à les convaincre en faisant valoir, je pense — le Canada n'a rien échangé —, que les pièces automobiles canadiennes pouvaient entrer aux États-Unis en bénéficiant d'une exemption de droits de douane.

Plus précisément, notre priorité commune de rivaliser avec la Chine est importante pour la Maison-Blanche, ce que nous devons lui expliquer et lui démontrer. Les Chinois utilisent du graphite, par exemple. Si vous voulez fabriquer une borne positive pour une batterie, vous avez besoin de graphite. En fait, 95 % du graphite mondial provient de la Chine, qui assure également 85 % de son traitement. Nous devons montrer aux Chinois que nous avons du graphite.

Il en va de même pour le lithium. Il ne s'agit pas seulement d'en avoir, mais notre pays, notre gouvernement aux deux niveaux doit s'engager à autoriser l'extraction, le traitement et la livraison des produits qui lui permettent de s'affranchir de la Chine. Je pense que les Américains ne se contentent pas des discours chaleureux. Ils doivent voir des délais et des dates. Nous devons faire de même. À vrai dire, nous n'avons pas un marché attractif au Canada pour être notre propre marché. Nous avons besoin de la sécurité et du volume d'un marché américain. C'est difficile. Il y a beaucoup de travail à faire, mais il faut le faire au final.

• (1620)

Peter Fonseca: Merci, monsieur Volpe.

Je vais vous céder la parole, madame Tronnes, car vous aviez mentionné tirer parti de ce que le Canada possède et qui a le plus d'importance pour les États-Unis, que ce soit l'énergie, la défense ou les minéraux critiques. Nous venons d'entendre parler d'un de ces minéraux critiques qui pourrait être acheminé par l'entremise de notre chaîne d'approvisionnement du Canada vers les États-Unis et le Mexique.

Pouvez-vous nous en dire plus sur ce dont vous discutiez et nous parler de cette grande entente ou de la façon dont nous pouvons mieux transmettre ce message aux États-Unis?

Jamie Tronnes: Absolument.

Le Canada possède de nombreuses ressources dont les États-Unis ont besoin. Nous avons les 34 minéraux essentiels. Nous avons des métaux rares. En fait, nous possédons même des gaz critiques, que nous oublions souvent. L'hélium est un composant important dans la fabrication de semi-conducteurs, par exemple.

Le Canada est bien placé... qu'il s'agisse de la potasse ou de l'uranium. La Saskatchewan possède une foule de ressources dont les États-Unis ont besoin. Quand je discute avec des Américains à Washington et leur parle de toutes les occasions qui existent au Canada en matière d'extraction, d'exploitation minière et de minéraux critiques, ils ont du mal à y croire. Ils se demandent: « Pourquoi nous approvisionnons-nous en Chine, et pourquoi ne nous approvisionnons-nous pas au Canada? »

Je dois dire qu'il faut beaucoup de temps pour ouvrir les esprits. L'obtention des permis prend beaucoup de temps. Le gouvernement a compris des choses, je crois. Nous entendons dire que... au sujet des permis. Nous avons le Bureau des grands projets qui est ouvert maintenant. C'est un grand pas en avant pour l'extraction de nos produits, mais nous devons agir le plus rapidement possible. Nous sommes dans une course, et nous n'avons pas vraiment l'impression d'avancer rapidement.

En ce qui concerne la grande entente, l'un des sujets dont nous discutons est de regrouper les éléments dans un accord commercial fiscal exhaustif. Imaginez dire à un investisseur dans une mine, « écoutez, nous avons déjà conclu une entente avec les États-Unis pour la construction d'une usine de traitement », ou « nous avons 10 investisseurs de la société X, car nous savons que les États-Unis vont acheter tout notre tungstène », ou encore « nous savons que la construction d'une usine de traitement est déjà en cours pour cette mine, alors tout ce que nous vous demandons, c'est de la construire ». Cela crée vraiment de la certitude sur le marché. Cela génère et attire des investissements. C'est le genre de choses que nous pourrions intégrer dans une entente commerciale.

Vous avez posé une question tout à l'heure au sujet de certains des messages que nous utilisons. Mes collègues et moi avons analysé nos déficits commerciaux. Soixante-six pour cent de notre déficit commercial avec les États-Unis concerne les intrants manufacturiers, primaires et secondaires. Ce sont les intrants destinés à la fabrication dont les Américains ont vraiment besoin pour mener à bien leurs activités. Ils nous donnent beaucoup de poids. C'est un bon argument pour leur rappeler que nous ne leur fournissons pas de produits finis. Nous leur donnons des ressources pour qu'ils puissent fabriquer les produits, les vendre et réaliser des profits.

La présidente: Je vous remercie.

Nous allons entendre M. Savard-Tremblay pour deux minutes et demie.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay: Madame Tronnes, j'aimerais maintenant que nous parlions un peu plus en détail de la coordination stratégique avec les États-Unis, par rapport à la Chine.

On sait que, à plusieurs égards, les États-Unis ne font pas confiance au Canada, qu'ils le perçoivent un peu comme une passoire, et parfois, comme un partenaire très peu sérieux sur le plan stratégique.

Selon vous, comment pourrions-nous renforcer cette coordination et pallier certaines craintes des Américains?

On sait que votre organisme nous avait prévenus que Pékin était en train de profiter de cette divergence.

Comment pourrions-nous nous assurer que le régime de Pékin n'exploite pas les divergences politiques et économiques entre le Canada et les États-Unis?

[Traduction]

Jamie Tronnes: C'est ce qui se passe pour nous au Canada. Nous avons soulevé ce point à Washington, D.C., et ailleurs, à savoir que la Chine tente de créer un fossé entre le Canada et les États-Unis. Elle s'ingère à l'heure actuelle pour tenter de créer des failles dans la relation, et c'est un problème de taille. J'estime également qu'elle ne réussit pas autant qu'elle le pense.

J'ai l'impression que, pour la première fois, les Américains prêtent attention à certaines choses que nous faisons, et nous essayons de leur montrer certaines des choses que nous faisons, mais il y a toujours plus à faire. Le fait que nous ayons la commission spéciale sur l'ingérence étrangère et la commission Marie Hogue, et que cela ait dû se produire, signifie qu'il y a un problème. Tous les problèmes documentés qui ont été relevés dans le cadre de ces commissions sont des choses que les Américains veulent savoir. Ils veulent savoir si le Canada prendra l'ingérence étrangère au sérieux. Ils veulent savoir que nous prendrons cela au sérieux au niveau politique, au niveau de la sécurité et au niveau de la sécurité transnationale, surtout en ce qui concerne la criminalité internationale et le trafic international de drogues.

• (1625)

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay: À votre avis, la réponse, est-elle oui ou non?

[Traduction]

Jamie Tronnes: Il nous faut seulement faire le travail. Il faut sévir.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay: C'est donc plus non que oui.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Je cède la parole à M. McKenzie pour cinq minutes.

David McKenzie (Calgary Signal Hill, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Madame Tronnes, j'aimerais revenir aux minéraux critiques. Le Canada est extrêmement riche en minéraux critiques, dont le monde entier a besoin, mais surtout le secteur de la fabrication de pointe au Canada et aux États-Unis.

Pourriez-vous parler de la place octroyée à nos capacités de production dans les négociations et dans la stratégie du Canada et des États-Unis?

Jamie Tronnes: Je ne suis évidemment pas dans la pièce lorsque se déroulent les négociations, mais selon ce que j'ai compris, cette carte que nous pouvons jouer, bon nombre d'autres pays ne l'ont tout simplement pas dans leur jeu. Le hic, c'est que cette carte n'est pas prête; elle est encore dans le sous-sol. Une grande partie de nos minéraux critiques et de nos métaux ne sont pas prêts à être mis sur le marché. Or, les États-Unis les voudraient tout de suite.

Le département de la Défense des États-Unis a investi en vertu de l'article 3 de la Defence Production Act dans certaines de nos mines de minéraux critiques. Nous pourrions rappeler aux Américains, et nous le faisons probablement, qu'ils ont déjà des intérêts en jeu et que le gouvernement a déjà investi dans l'acheminement de certains de nos minéraux vers les marchés, ce qui est une bonne chose pour tout le monde.

David McKenzie: À mon avis, cet important levier que constituent nos réserves et nos ressources en minéraux critiques n'a pas été beaucoup utilisé.

Avez-vous l'impression, du moins jusqu'à présent, que le gouvernement fédéral n'a pas recouru à ce levier?

Jamie Tronnes: Je ne pourrais vraiment pas vous dire si le gouvernement l'a fait ou non lors des discussions qui se déroulent derrière des portes closes. Le problème en ce moment, c'est qu'il n'y a rien à promettre parce que rien n'a été extrait du sous-sol. Le processus de délivrance de permis pour ouvrir une nouvelle mine prend en moyenne 17 ans.

Nous pourrions certainement faire des promesses aux Américains, mais nous n'avons pas ce levier entre les mains, à moins de leur montrer et de montrer à notre propre pays que nous sommes capables d'aller de l'avant et de concrétiser ces projets d'extraction le plus rapidement possible. Les minéraux sont encore dans le sous-sol. Le levier est encore théorique pour l'instant, et c'est cela le problème.

David McKenzie: Le gouvernement fédéral a mis en place une voie express pour les projets d'intérêt national. Certains projets d'extraction de minéraux critiques figureront certainement sur cette liste.

Jamie Tronnes: Je l'espère bien.

David McKenzie: Vous avez parlé plus tôt des irritants commerciaux. Y a-t-il des choses en particulier qui vous viennent à l'esprit et dont nous devrions être au courant?

Jamie Tronnes: Il y a tellement d'irritants commerciaux.

Lorsque je parle d'irritants commerciaux, je renvoie aux choses qui agacent les États-Unis depuis longtemps. Quelques-uns sont bien connus, notamment le bois d'œuvre — un différend qui dure depuis des décennies — et peut-être aussi la gestion de l'offre. L'attention des États-Unis pourrait se porter sur diverses autres mesures de soutien qui n'existent pas chez eux. L'agriculture en particulier sera un secteur délicat, probablement parce que les Américains pourraient venir en aide à certains de leurs agriculteurs étant donné ce qui se passe avec le soja au sud de la frontière.

Un autre irritant de longue date se rapporte à nos dépenses de défense. Nous pouvons nous attendre à ce que le dôme d'or devienne un sujet de conversation, non pas seulement parce que Trump en parle en effet tout le temps, mais aussi parce que nous n'avons pas fait ce qu'il fallait pour atteindre l'objectif de 2 %. Les Américains veulent que les choses bougent.

David McKenzie: Merci beaucoup.

Je voulais vous poser une question sur la GCRA, le système de gestion des cotisations et des recettes de l'Agence des services frontaliers du Canada. M. Bellisle a indiqué que cela ne faisait pas partie de son univers.

Je me demandais si vous pouviez parler de l'efficacité de ce système.

Jamie Tronnes: Je ne peux vraiment pas en parler. Ce système ne fait pas partie de mon univers non plus. Je suis désolée.

David McKenzie: Un document de l'Association canadienne des transitaires internationaux relève des préoccupations importantes suscitées par des problèmes chroniques de fiabilité et d'uniformité dans le système.

Pouvez-vous en dire plus à ce sujet?

Jamie Tronnes: Malheureusement, je ne peux pas.

David McKenzie: M. Volpe ou M. Bellisle peuvent-ils faire un commentaire sur les préoccupations soulevées par cet organisme?

• (1630)

Flavio Volpe: Je vais essayer avec plaisir de répondre à la question.

Cet organisme représente les sociétés auxquelles font appel les fournisseurs de pièces d'automobiles pour l'expédition et la réception de marchandises. La GCRA est un système ambitieux, mais elle n'est pas fiable, ce qui est plutôt nuisible dans le contexte actuel.

David McKenzie: Je crois comprendre qu'il peut se produire jusqu'à une panne majeure par semaine liée à l'accessibilité du système. J'en conclus que des marchandises sont bloquées à la frontière jusqu'à ce que le système soit rétabli.

Êtes-vous d'accord avec mon interprétation?

Flavio Volpe: Je ne possède pas de preuves empiriques de ce que vous mentionnez, mais j'ai certainement entendu des commentaires de cette teneur.

Les entreprises cherchent des voies de contournement, mais en contournant le système, il leur faut prendre des ressources quelque part pour les affecter à quelque chose d'autre qui n'était pas prévu dans leur budget.

La présidente: Madame Lapointe, la parole est à vous pour cinq minutes.

[Français]

Linda Lapointe (Rivière-des-Mille-Îles, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

J'ai des questions à poser à tous les témoins, mais je vais commencer par vous, monsieur Volpe.

J'ai lu que le Canada avait besoin d'un constructeur automobile national. Selon vous, il faudrait que nous ayons un véhicule entièrement canadien.

Récemment, j'ai eu la chance d'assister à un échange à l'ambassade de l'Allemagne à Ottawa, où on nous a présenté le prototype d'un véhicule électrique entièrement construit avec des pièces d'automobile canadiennes.

Évidemment, ce prototype coûte très cher, mais pourrait-il s'agir d'un projet qui nous aurait évité la situation que nous connaissons actuellement avec les États-Unis et le Mexique?

[Traduction]

Flavio Volpe: Merci de la question.

Je crois savoir de qui vous parlez et qui a coordonné le prototype.

C'est de toute évidence le projet Arrow, qui a été préparé par l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada en partenariat avec l'Université Ontario Tech pour démontrer que toutes les composantes des automobiles du futur peuvent se trouver au Canada. Les constructeurs ne pouvaient pas obtenir d'écrans tactiles au Canada en 2023, mais trois autres entreprises m'ont garanti que nous pouvons le faire aujourd'hui.

Mon commentaire sur les automobiles construites au Canada n'a rien à voir avec le projet Arrow, qui démontre en fait ce que nous sommes capables de faire d'un point de vue technologique.

Je me suis lancé dans un comité directeur et dans une étude de faisabilité sur l'établissement d'un constructeur automobile national au Canada. L'étude se penche sur la façon dont s'y est pris le Mexique, en réponse à cette même menace de Donald Trump qui plane aussi sur nous, pour mettre sur les rails le projet Olinia de la présidente Sheinbaum et sur la capacité ou non du Canada de diriger lui-même ces activités industrielles.

Il faut définir dans le cadre de cette étude de faisabilité ce que nous souhaitons faire au pays. Nous ne voulons pas d'un constructeur automobile national. Je ne propose pas la mise en place d'un constructeur automobile appartenant à l'État qui ferait concurrence aux Chinois au moyen du même modèle d'affaires que le leur.

Avons-nous des capitaux mobiles, des technologies, de la main-d'œuvre et assez de rêveurs au pays qui disent que cela en vaudrait la peine? Nous allons bien y réfléchir, mais avec une bonne dose d'humilité. Si les experts de chaque discipline sont d'avis que nous ne devrions pas prendre ce risque avec des partenaires du secteur public, nous ne le ferons pas.

[Français]

Linda Lapointe: Merci.

C'est une perspective très intéressante. Il faut avoir l'esprit ouvert et réfléchir à des solutions, étant donné tout ce qui passe dans le monde et le déséquilibre qu'on vit depuis janvier dernier.

Monsieur Bellisle, tantôt, vous avez demandé qu'il soit permis de faire du dédouanement à Montréal pour alléger les bateaux afin qu'ils puissent se rendre à Montréal et, éventuellement, vers les Grands Lacs. À partir de là, on peut même aller se promener jusqu'au Mississippi.

Que vouliez-vous dire, exactement, par « dédouanement » et « alléger »?

Robert Bellisle: Nous demandons qu'il soit permis aux navires de dédouaner des marchandises au port de Québec pour qu'ils puissent se rendre au port de Montréal.

À Québec, la profondeur de l'eau est de 15 mètres, ce qui permet à certains types de navires de passer. Dans l'axe du Saint-Laurent, la profondeur de l'eau est de 10,5 à 11 mètres. Si un navire à pleine charge demande 12,5 mètres d'eau, il faut l'alléger pour qu'il soit capable d'entrer à Montréal.

Actuellement, les navires qui partent d'Europe et qui se rendent directement à Montréal doivent être chargés à 80 % ou 85 % de leur capacité. Si les navires pouvaient s'arrêter à Québec, ils pourraient augmenter leur charge de 15 % pour les importateurs ou les exportateurs. Imaginez les gains en énergie, en réduction de gaz à effet de serre et en compétitivité. En effet, les coûts sont déjà absorbés. Les marins et le carburant sont déjà à bord. Le navire passe littéralement devant mon bureau et va jusqu'à Montréal avec une charge inférieure de 15 % à sa pleine capacité.

Si on pouvait recevoir ces navires au port de Québec, on pourrait donc leur permettre de transporter plus de marchandises et de s'alléger à Québec afin qu'ils puissent continuer leur chemin jusqu'à Montréal. Cela rendrait la chaîne logistique beaucoup plus compétitive.

• (1635)

Linda Lapointe: Le transport intermodal nécessite aussi d'autres infrastructures. Il y a l'infrastructure portuaire, mais il faut aussi

d'autres infrastructures pour que des marchandises puissent entrer ou sortir du port par voie terrestre.

Robert Bellisle: C'est ce qui fait la beauté de ce projet. D'habitude, de tels projets sont retardés par des difficultés liées à la construction des infrastructures et à tout ce qui touche au fond marin. Toutefois, dans le cas de ce projet, les infrastructures sont déjà présentes au port de Québec. Le chemin de fer du Canadien National est là, les autoroutes sont là, le port est là. Il suffit de reconfigurer la superstructure et d'avoir un dédouanement, donc des douaniers. L'investissement nécessaire pour faire cela est minime si on le compare aux milliards de dollars investis à New York, par exemple, pour lever le pont et draguer la rivière Hudson. Cela représenterait un gain important de compétitivité pour l'ensemble de notre chaîne logistique.

Linda Lapointe: Merci beaucoup.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

M. Jeneroux a la parole pour cinq minutes.

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

Je pensais qu'on m'interromprait, mais c'est très bien. Je vous remercie du temps que vous m'accordez.

Je vais commencer avec vous, madame Tronnes.

Vous êtes une diplômée de l'Université de l'Alberta, n'est-ce pas?

Jamie Tronnes: Oui.

Matt Jeneroux: Parfait.

Madame la présidente, je propose d'adopter une motion pour qu'un diplômé de l'Université de l'Alberta soit présent à chaque réunion du Comité. Nous en avons deux...

La présidente: Je signale au Comité que M. Volpe doit partir à 16 h 45.

Matt Jeneroux: Je suis désolé, monsieur Volpe. Je ne vous poserai pas de questions aujourd'hui au risque de nous priver de vos remarques habituelles sur le baseball et les Expos.

Flavio Volpe: Je peux en faire.

Matt Jeneroux: Ce sera pour la prochaine fois. Je ne veux pas que cela rogne sur mon temps de parole.

J'aimerais revenir à vous, madame Tronnes.

Vous avez mentionné les choses qui attirent l'attention des États-Unis en ce moment. Retournons deux ou trois ans en arrière. Je me souviens de notre visite là-bas. Nous étions assis dans le bureau d'un membre du Congrès ou d'un sénateur et nous nous sommes fait malmener pendant le premier tiers de la rencontre uniquement au sujet des dépenses de défense, après quoi nous sommes passés aux questions que les Canadiens voulaient soulever.

Diriez-vous que les élus américains sont beaucoup plus au courant des problèmes auxquels le Canada est confronté en ce qui concerne, disons, le commerce interprovincial ou transfrontalier?

Jamie Tronnes: Oui. Je pense que la bénédiction mitigée de Donald Trump qui nous a mis la ligne de mire a fait en sorte que les Américains ont vraiment porté attention pour la première fois à ce qui se passe au Canada. Les gens ne se contentaient plus de me demander ce qu'est un premier ministre; ils voulaient savoir pourquoi nous n'avons pas de commerce interprovincial. Ils regardaient nos bulletins d'information et se sont mis à cerner un peu mieux le Canada, ce que j'ai trouvé fascinant.

Une autre chose que regardent les Américains, ce sont les parties de baseball des Nationals, autrefois les Expos, ce que M. Volpe en profiterait probablement pour souligner en expliquant comment nous nous sommes fait sortir des séries éliminatoires.

Les Américains comprennent beaucoup mieux nos problèmes et nos échecs. Ils savent ce sur quoi il faut porter nos efforts et faire notre part pour nos alliés. Cela ne s'applique pas seulement à la défense, mais aussi à la sécurité nationale et à la sécurité frontalière. M. Trump a permis une douloureuse prise de conscience en disant que nos frontières ne sont pas sûres à son avis et que nous devons faire quelque chose pour y remédier. Demandons-nous également ce que nous apportons au Groupe des cinq. Le Canada devrait commencer à songer à fournir des capacités en renseignement humain. Cessons de nous pointer à un repas-partage comme si c'était un buffet et apportons une contribution.

Matt Jeneroux: J'aime cette métaphore.

J'ai commencé à m'en rendre compte même avant l'arrivée de l'administration Trump, lorsque nous avons vu une lettre conjointe l'an dernier, ou peut-être il y a deux ans, qui indiquait une résistance à la taxe sur les services numériques et à la Loi sur la diffusion continue en ligne. Nous rattachons ces questions à la relation du président actuel avec le gouvernement, mais pensez-vous que tout cela se développe lentement depuis des années si bien que le Canada se trouve aujourd'hui dans le point de mire? Je serais curieux d'avoir votre avis.

• (1640)

Jamie Tronnes: Je pense que c'est le cas. C'est pourquoi j'en ai profité pour parler dans ma déclaration liminaire du numérique et de l'application à venir de la Loi sur la diffusion continue en ligne, ainsi que du chiffrement, parce que ce qui ressort de cette administration, pour quiconque suit le dossier du numérique, est un vice-président qui se félicite publiquement de voir des pays détruire leurs dispositions sur le chiffrement.

Au Canada, le projet de loi C-2 contient ce type de disposition, et la Loi sur la diffusion continue en ligne subira peut-être le même sort que la taxe sur les services numériques. C'est une des raisons pour lesquelles j'ai choisi de souligner ces deux questions, car je pense qu'elles sont au cœur des préoccupations de cette administration et qu'elles font partie des prochains irritants dont il faudra discuter.

Matt Jeneroux: Je pense que les analystes devraient noter pour la suite que les choses comme la Loi sur la diffusion continue en ligne devraient faire partie de ce rapport que nous remettrons au Parlement.

La présidente: Je cède la parole à M. Naqvi pour cinq minutes.

Yasir Naqvi (Ottawa-Centre, Lib.): M. Fonseca a une question. Je prendrai le relais ensuite.

Peter Fonseca: Merci, monsieur Naqvi.

Je suis certain que M. Volpe était là entre 2017 et 2022, lors des négociations du premier ALENA. À l'approche de la revue de l'ACEUM... Auparavant, lorsque nous tenions des négociations, nous le faisons en tant qu'Équipe Canada. Tout le monde ici en faisait partie. Nous adoptons une approche holistique partout où nous allions.

À la Chambre des communes et dans la sphère politique, des propos négatifs ont circulé entre autres sur les entreprises, les travailleurs et la main-d'œuvre au Canada. Lorsque nous sommes à Washington, est-il pertinent de livrer un message laissant entendre que nous faisons front commun?

Je pose la question aux témoins.

La présidente: Monsieur Volpe, vous pouvez y aller en premier, puisque vous partirez sous peu.

Flavio Volpe: Il est important de parler d'une seule voix, mais il ne faut pas réprimer les critiques. Il y a toujours moyen de mieux faire les choses, et je pense que ces voix sont importantes.

Au moment où les enjeux touchant les droits de douane sectoriels sont les plus élevés et que les industries au Canada sont ciblées, je ne pense pas que ce soit productif de mesurer la valeur des industries régionales les unes par rapport aux autres. Il faut mettre ces débats de côté et jouer comme les Expos de Montréal l'ont fait en 1994. Ils avaient le meilleur bilan des ligues majeures et ils auraient dû gagner les séries mondiales cette année-là.

Peter Fonseca: Merci.

Madame Tronnes, au sujet des dépenses de défense, dont vous avez parlé, c'est le gouvernement actuel qui a haussé la barre. Nous allons atteindre la cible de 2 % cette année, 5 ans avant l'échéancier et bien avant les autres membres et tous ceux qui avaient établi la même cible. À mon avis, tant mieux si nous sommes les chefs de file. Qu'en pensez-vous?

Jamie Tronnes: Je suis entièrement d'accord. Les Américains doivent être ravis, tout comme moi, mais ils nous entendent débiter ce même discours depuis plusieurs décennies. C'est la triste réalité. Il faut continuer à prendre des mesures qui concordent avec les promesses que nous faisons depuis environ 15 ans et faire les dépenses de défense que nous avons promises. D'après ce que je vois, je suis sincèrement convaincue que c'est ce que le gouvernement essaie de faire. Nous saurons lors du dépôt du budget cet automne si nous avons ce que nous voulons.

Peter Fonseca: Merci.

Merci, monsieur Naqvi.

La présidente: Il vous reste 2 minutes et 20 secondes.

Yasir Naqvi: Merci beaucoup.

Je vais commencer avec M. Volpe parce que je sais qu'il lui reste environ une minute. En fait, ma question s'adresse aux trois témoins.

Dans vos déclarations liminaires, vous avez tous déploré cette guerre commerciale avec nos plus proches voisins dans laquelle nous sommes plongés même si — je pense que tout le monde serait d'accord pour le dire — nous avons toujours agi dans l'intérêt mutuel des deux parties. Nous réalisons cette étude pour formuler des recommandations au gouvernement en prévision de la revue de l'ACEUM. Quels sont les trois principaux points sur lesquels vous recommanderiez au gouvernement du Canada de mettre l'accent dans le cadre de cet examen pour que le Canada, les Canadiens et en fait l'Amérique du Nord au complet en retirent des avantages?

M. Volpe peut commencer.

• (1645)

Flavio Volpe: Merci.

Premièrement, les règles d'origine ont été bénéfiques aussi bien pour les investissements américains que pour les investissements canadiens. Elles offrent un degré de certitude, et j'estime que la structure de l'ACEUM sera toujours plus utile pour les entreprises désireuses de planifier leurs investissements que l'absurdité bilatérale des droits de douane liés à la sécurité nationale.

Deuxièmement, les investisseurs recherchent des possibilités sur 10 et 20 ans pour leurs mouvements de capitaux dans le secteur de l'automobile à l'intérieur de l'Amérique du Nord et considèrent également la Chine comme la plus grande menace en matière de rendement. Les choses iront beaucoup mieux si nous pouvons créer ces règles contribuant à nous mettre à l'abri des subventions et de l'influence chinoises pour que l'argent continue de circuler sur le continent.

Troisièmement, s'il y a un aspect qui facilite vraiment les relations entre le Canada et les États-Unis, c'est que nous valorisons tous les deux le capital humain de la même façon. Nous versons des salaires équivalents, nous offrons une formation analogue et nous faisons mutuellement confiance aux grands esprits de part et d'autre de la frontière. C'est de plus en plus la même chose avec le Mexique. Nous devrions considérer cela comme la ressource servant de base aux relations entre nos trois pays, en tablant sur le climat de paix et le degré d'interchangeabilité que cela nous procure.

La présidente: Je suis désolée, mais il ne reste plus de temps.

Nous allons passer à M. Savard-Tremblay pour une période de deux minutes et demie.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay: Madame Tronnes, reprenons notre discussion là où nous l'avions laissée.

Dans un article publié sur votre site Web le 4 septembre, Stephen Nagy indique que Pékin cherche à présenter le Canada comme étant le maillon faible de l'alliance nord-américaine.

Pourquoi?

[Traduction]

Jamie Tronnes: C'est parce que nous avons effectivement été, à bien des égards, le maillon faible de cette alliance nord-américaine. L'article de M. Nagy est fort éloquent à ce sujet, et vous pouvez le consulter sur notre site Web, cnaps.org.

Le Canada a bel et bien été exploité et envahi à certains égards, en particulier sur le plan politique par des agents de la République populaire de Chine. C'est vraiment problématique. Je pense que tout le monde dans cette salle sait que c'est un problème, alors je ne

vais pas prétendre le contraire. Le Canada fait-il quelque chose à ce sujet? J'ai l'impression que le Canada commence à poser certains gestes. Je vais laisser au gouvernement le soin de parler lui-même des mesures qu'il a prises et qu'il prendra, en particulier dans la foulée de la commission Hogue et dans le cadre d'autres initiatives de sécurité nationale qu'il s'efforce de mettre en œuvre.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay: Toujours dans le même article, on évoque le risque d'une désynchronisation stratégique entre Ottawa et Washington, notamment dans l'Indo-Pacifique.

D'abord, faites-vous le même constat? J'imagine que oui, étant donné que cet article a été publié par votre organisation.

Concrètement, quelles seront les répercussions, et pourquoi s'agit-il de l'Indo-Pacifique en particulier?

[Traduction]

Jamie Tronnes: Il faut essayer de voir les choses du point de vue des Américains. Ils sont très préoccupés par la Chine. C'est l'angle principal sous lequel ils éclairent une grande partie de leurs analyses. On s'inquiète beaucoup d'une éventuelle confrontation avec Taïwan, mais il y a aussi un fort désir de soutenir la concurrence dans toute la région de l'Asie-Pacifique. Le Canada pourrait en faire plus dans cette région. Nous pouvons compter sur de nombreux éléments pouvant appuyer nos efforts là-bas. Nous sommes une puissance non seulement dans l'Est, mais aussi dans l'Ouest. Il est important que nous puissions à nouveau veiller à être en mesure d'intervenir non seulement sur le plan militaire, mais aussi du point de vue du renseignement, et de prouver que nous sommes un allié véritable et que nous serons là si les États-Unis nous le demandent.

La présidente: À vous la parole, monsieur McKenzie. Vous avez cinq minutes.

David McKenzie: Merci, madame la présidente.

Monsieur Bellisle, j'aimerais savoir si vous avez l'expérience de la livraison de produits énergétiques. Dans le cadre de votre travail dans le domaine de l'acier et du transport maritime, avez-vous été exposé à la livraison de produits énergétiques comme le pétrole brut, le gaz naturel ou le gaz naturel liquéfié?

Robert Bellisle: Pas directement pour la livraison de tels produits, mais je vais revenir un peu en arrière dans ma carrière.

J'ai été PDG à Trinité-et-Tobago. Essentiellement, tout le pays dépend de l'exploitation du gaz naturel, et je pense que ces infrastructures sont essentielles. Au Canada, nous devons envisager de mettre en place des infrastructures semblables et d'extraire notre gaz naturel du sol pour qu'il alimente nos efforts de fabrication, d'industrialisation et de commerce extérieur. Des pays comme l'Allemagne veulent travailler avec nos entreprises canadiennes pour mettre au point de l'énergie verte, de l'hydrogène, etc. À titre d'exemple, le port de Belledune, avec sa stratégie en matière d'énergie verte, est particulièrement bien placé pour le faire.

Je pense que ce sont des domaines sur lesquels nous devons nous concentrer en matière d'infrastructure.

• (1650)

David McKenzie: Auriez-vous un intérêt dans le gaz naturel liquéfié? Il y a certes eu des discussions sur les perspectives à cet égard au Québec, que le gaz soit produit dans cette province ou dans d'autres régions du Canada.

Je viens de la circonscription de Calgary Signal Hill, où nous produisons beaucoup d'énergie conventionnelle. Seriez-vous intéressé par de telles possibilités si elles étaient mises de l'avant au Québec?

Robert Bellisle: Absolument. Il y a deux choses à considérer. Tout d'abord, votre première ministre est au Québec en ce moment même. Elle a pris la parole devant la Chambre de commerce de Montréal. Je me réjouis que nos liens provinciaux semblent dans l'ensemble se renforcer, et je suis heureux qu'elle nous rende ainsi visite pour parler au milieu des affaires. Par ailleurs, nous travaillons avec le port de Belledune et le port de Baie-Comeau pour examiner les possibilités de transport d'énergie verte.

David McKenzie: L'énergie conventionnelle vous intéresserait-elle également?

Robert Bellisle: Il y a deux volets à cela. Premièrement, comme je l'ai mentionné, il faut revenir à l'aspect industriel et manufacturier. Il faut comprendre que le Canada se classe actuellement au 17^e rang dans le monde selon l'indice de la production manufacturière. L'Irlande arrive en 15^e place. Je n'ai absolument rien contre les Irlandais, mais c'est un pays de cinq millions d'habitants qui n'a essentiellement aucune ressource naturelle, et il se classe mieux que nous dans le secteur manufacturier.

Deuxièmement, le gaz naturel et les matériaux critiques doivent être transformés pour créer de la richesse, et nous devons donc ouvrir ce marché. Cela nécessite une collaboration entre nos provinces pour nous assurer que nous pouvons fabriquer des produits au Canada, les exporter et ainsi rentabiliser nos ressources naturelles.

Nous envisagerions effectivement de contribuer à un effort en ce sens. Il va de soi que nos clients sont aussi actifs dans ces segments de l'économie.

David McKenzie: Je suppose que vous entreriez en ligne de compte dans cette équation pour toute augmentation de la capacité de fabrication et d'expédition.

Robert Bellisle: Tout à fait.

David McKenzie: Je vous suis reconnaissant de votre intérêt à cet égard, et de votre engagement à contribuer à l'expansion de ces installations et de l'infrastructure essentielle dont nous aurons besoin pour réaliser ces projets.

Merci beaucoup.

Madame Tronnes, j'aimerais vous poser une question sur les règles d'origine. Franchement, cela me semble être un véritable bourbier.

Pensez-vous que notre gouvernement a une stratégie claire pour bien dégager la nature des irritants commerciaux liés aux règles d'origine, en particulier avec notre important partenaire commercial, les États-Unis?

Jamie Tronnes: Les règles d'origine sont un enjeu clé. M. Volpe a eu raison de dire que nous devons absolument nous en occuper. Je pense qu'il y a d'autres façons d'envisager la mise en oeuvre de ces règles dans le contexte de l'accord commercial. Nous pourrions les intégrer à un régime unifié dans le cadre duquel nous pourrions permettre l'inspection du respect des règles d'origine dans les trois pays aux fins de l'ACEUM. Je pense que cela contribuerait grandement à satisfaire la curiosité des Américains, mais aussi, à rassurer nos amis canadiens du secteur de l'automobile et d'autres secteurs quant au fait que nos homologues du Mexique font également leur part dans leur sud lointain en ce qui concerne les règles d'origine.

Tout à l'heure, on a posé une question sur le genre de promesses que nous devons faire et sur les trois choses que nous recommanderions. Je conviens avec M. Volpe que le respect des règles d'origine a son importance, mais il faut également créer de la certitude, agir rapidement et tenir ses promesses, ce dernier élément étant primordial non seulement pour le Canada, mais aussi pour les États-Unis et le Mexique.

La présidente: Merci beaucoup.

Je suis désolée, monsieur McKenzie, mais votre temps de parole est écoulé.

Monsieur Lavoie, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

Steve Lavoie: Merci, madame la présidente.

Je vais continuer avec M. Bellisle.

Monsieur Bellisle, vous avez dit des choses intéressantes, tout à l'heure, en ce qui a trait à la chaîne d'approvisionnement. Vous avez parlé d'investissements.

Qu'arriverait-il si, demain matin, le Canada n'investissait pas pour suivre ce qui se fait présentement aux États-Unis et dans le reste du monde?

Comment voyez-vous cela? Quel est l'avenir, selon vous, sans ces investissements?

Robert Bellisle: Investir dans les infrastructures est essentiel. C'est le cœur névralgique de nos économies.

Je sais que, au cours des dernières années, le secteur des TI est devenu beaucoup plus attrayant que les économies traditionnelles. Lorsque des pays font un virement de cap pour l'amélioration de leur prospérité, cela se fait par le truchement des chaînes industrielles. Si on n'a pas une infrastructure, on ne peut pas avoir une chaîne industrielle. C'est aussi simple que cela.

On doit investir dans les chaînes industrielles. Cependant, pour ce faire, on doit avoir une fluidité sur le plan logistique. Comme je l'ai mentionné, 80 % de tout ce qui se fait et de tout ce qui se consomme transitent par navire. Si on n'a pas l'infrastructure nécessaire, on ne peut pas participer à la compétition. C'est comme vouloir jouer au hockey sans avoir une paire de patins.

• (1655)

Steve Lavoie: J'aime cela. Vous me donnez un exemple concret.

Pourriez-vous me donner un exemple d'infrastructure qui devrait être développée ou dans laquelle on devrait réinvestir? Donnez-moi un exemple concret pour M. et Mme Tout le Monde qui nous écoutent à la maison.

Robert Bellisle: Je vais vous donner un exemple qui touche le quotidien de tout le monde. Des navires viennent à Montréal avec une capacité réduite à cause du tirant d'eau dans le fleuve. La Société des alcools du Québec est l'un des plus importants clients du port de Montréal. Tout le monde aime bien son verre de vin, le vendredi soir. Le bateau va jusqu'à Montréal pour ensuite rapporter les bouteilles de vin dans une centrale de distribution à Québec.

Si on était en mesure de le décharger ici, on réduirait les coûts et on réduirait l'empreinte carbone. Normalement, cela devrait se traduire par une réduction des prix au consommateur. Si on améliore les chaînes logistiques, on réduit l'empreinte carbone, ce qui est important sur le plan de la durabilité environnementale, mais on réduit aussi les coûts et on apporte de la compétitivité pour nos entreprises et pour nos consommateurs.

Steeve Lavoie: J'aimerais connaître les trois plus grands défis actuels auxquels sont confrontées la chaîne d'approvisionnement mondiale et celle de l'Amérique du Nord. Quels seront les trois plus grands défis, selon vous, au cours des prochaines années?

Robert Bellisle: Pour comprendre ce qui se passe dans les chaînes logistiques, vous n'avez qu'à penser au problème du niveau d'eau dans le canal de Panama, au blocage du canal de Suez, aux dangers dans certaines mers en lien avec le piratage, et ainsi de suite. Je crois que le fait d'avoir un flux qui est assuré est un premier élément très important. C'est pour cela qu'il faut continuer à investir dans les infrastructures. On a vu ce qui s'est passé quand un navire a frappé un pont à Baltimore et toutes les interruptions qui en ont découlé.

Le deuxième élément important, surtout pour le Canada, c'est la réduction du fardeau administratif. Je parlais tantôt de l'Irlande, qui se classe maintenant au 15^e rang pour ce qui est du secteur manufacturier. Comment ces gens ont-ils réussi cela? Eh bien, ils sont passés du 20^e rang mondial sur le plan du fardeau administratif au 3^e ou au 5^e rang. Le Canada se classe actuellement au 20^e rang, ou plus loin, en matière de fardeau administratif.

On doit donc réduire le fardeau administratif pour faire avancer des projets. Je mentionnais le projet de Québec, mais il y en a aussi un à Sorel. On cherche à faire des avancées en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Le gros morceau, c'est naturellement le volet administratif. On parle d'années alors que les conséquences découlant des droits de douane se font sentir en jours, en semaines et en mois.

Steeve Lavoie: Parlez-vous avec des vis-à-vis américains présentement? Que pensent-ils de la guerre tarifaire?

Robert Bellisle: C'est très intéressant. Cette semaine, à Québec, a lieu la convention de l'Association américaine des autorités portuaires. Simultanément, comme on le sait, a eu lieu la rencontre des premiers ministres et des gouverneurs.

Ce qui est intéressant, c'est que c'est presque unanime. Les gens parlent de l'économie globale et de l'importance de garder ces flux. Je pense que tous les États qui comprennent bien les aspects maritimes saisissent bien l'importance d'avoir ce morceau-là, et je crois qu'à l'intérieur des provinces canadiennes, on commence à se rendre compte qu'il faut se parler beaucoup plus et faire tomber des barrières. C'est particulier de dire à un pays externe de faire tomber les barrières quand on a déjà des barrières entre ses propres provinces. Comme le mentionnait un témoin aujourd'hui, il faut agir et arrêter d'en parler.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Chambers, la parole est à vous pour cinq minutes.

Adam Chambers: Merci, madame la présidente.

Madame Tronnes, j'aimerais revenir sur quelques points.

N'est-il pas vrai que l'administration du président Biden a déconseillé au gouvernement canadien d'imposer des mesures comme la taxe sur les services numériques et la taxe sur la diffusion continue en ligne?

Jamie Tronnes: C'est exact.

• (1700)

Adam Chambers: Il y a des irritants commerciaux, réels ou perçus, peu importe qui occupe la Maison-Blanche. Est-ce juste?

Jamie Tronnes: Oui, je dirais que c'est juste.

Adam Chambers: D'après vous, le gouvernement canadien, la population générale et les députés devraient-ils prendre le temps de faire un travail d'introspection pour comprendre comment nous en sommes rendus là, au lieu de tout imputer à un seul individu? Ne vaut-il pas la peine de se demander comment les deux partis principaux aux États-Unis ont pu avoir de profonds différends avec le Canada au cours de la dernière décennie?

Jamie Tronnes: À cet égard, la raison pour laquelle l'Institut Macdonald-Laurier a décidé de faire ce qu'aucun autre groupe de réflexion canadien n'a fait, soit mettre sur pied un centre aux États-Unis, c'est que nous avons compris en 2023 que les rapports posaient de sérieux problèmes — des problèmes dont les Canadiens, et même certains Américains, n'avaient pas conscience. Nombre de ces problèmes étaient attribuables au fait que les Canadiens n'étaient tout simplement pas à l'écoute. On se rendait aux États-Unis, on prenait l'avion, on faisait des allers-retours, on participait à des réunions. Nous, les Canadiens, avons tendance à penser que nous comprenons les États-Unis simplement parce que nous regardons les actualités américaines. Or, c'est un pays étranger. Le Canada est également un pays étranger pour les Américains. Nous sommes en train de l'apprendre.

Nous reconnaissons que bien avant que Trump arrive au pouvoir, les rapports étaient tendus et les Canadiens devaient se mettre à l'écoute. C'est la raison pour laquelle nous avons établi le Center for North American Prosperity and Security.

Adam Chambers: Merci.

Trouvez-vous utile que les Canadiens se rendent aux États-Unis et disent aux Américains ce qui est bon pour eux?

Jamie Tronnes: Je pense que tout dépend des Canadiens qui s'y rendent et des gens à qui ils s'adressent. C'est une question délicate.

Adam Chambers: Je pose la question entre autres parce que nous avons échangé avec beaucoup de gens des deux partis. Nous avons eu des discussions. J'ai parlé et avec des démocrates et avec des républicains.

À votre avis, la notion de l'accès aux États-Unis en franchise de droits est-elle en train de disparaître sous nos yeux? Peu de politiciens américains défendent ouvertement le libre-échange aux États-Unis. Un seul me vient à l'esprit: le sénateur Paul. Il doit se sentir bien seul.

Jamie Tronnes: Je peux vous dire que j'ai beaucoup de discussions au Capitole. Les alliés sont discrets, mais nombreux. Nombre de membres du Congrès et certains sénateurs sont extrêmement inquiets, et leurs électeurs leur font aussi part de leurs préoccupations. Plus les élections de mi-mandat approchent, plus il sera difficile pour eux de surmonter les problèmes et de résister aux pressions. On le voit déjà notamment chez les agriculteurs du secteur du soja. L'administration Trump aime faire les choses en secret, dans les coulisses. Elle n'aime pas se faire critiquer ouvertement. Par conséquent, beaucoup de nos alliés s'affairent discrètement. Cependant, ils ne le font pas parce que c'est dans l'intérêt du Canada; ils le font parce que c'est dans l'intérêt de leurs électeurs et de leur secteur manufacturier, et parce que les droits de douane vont coûter cher.

Cela étant dit, il y a quelques mois, j'ai eu une discussion ici, à Ottawa, avec nul autre que M. Robert Lighthizer, le grand-père des droits de douane. Il m'a dit que la première règle, c'est qu'on n'impose pas de droits de douane sur ses intrants. À son avis, sans l'ACEUM, le régime douanier des États-Unis ne pourra pas fonctionner. Le secteur manufacturier des États-Unis a tout simplement besoin de trop d'intrants pour que le régime fonctionne. Étant donné que M. Lighthizer ne fait pas partie de l'administration — il est maintenant à la retraite —, je ne sais pas à quel point sa voix porte, mais il est bon de se rappeler que tout cela est négociable.

Je serais ravie que les droits de douane deviennent chose du passé, mais le président a été très clair: « droits de douane » est son terme favori, et il a pour objectif d'engranger des recettes douanières.

La présidente: Vous avez dépassé le temps imparti de 25 secondes.

Adam Chambers: J'ai dépassé le temps imparti de 25 secondes. Dans ce cas, je vous remercie pour votre indulgence, madame la présidente.

• (1705)

La présidente: J'allais permettre...

Adam Chambers: Vous êtes très généreuse.

Vous savez, je ne les nommerai pas, mais les présidences d'autres comités auxquels j'ai siégé dans le passé étaient un peu plus abruptes.

La présidente: Ah oui?

Eh bien, quand nous recevons des renseignements pertinents, peu importe qui pose la question, je trouve important d'aller jusqu'au bout de la réponse. C'est ce que nous faisons.

Adam Chambers: Je vous remercie, madame la présidente.

La présidente: Je vous en prie.

Monsieur Bellisle, je crois comprendre que vous devez partir.

Robert Bellisle: Oui. Je suis désolé, mais comme je l'ai mentionné, le congrès de l'Association américaine des autorités portuaires a lieu aujourd'hui, et c'est moi qui l'anime. J'ai dit au Comité que je devais malheureusement partir à 17 heures pour m'y rendre.

La présidente: Merci beaucoup pour les renseignements que vous nous avez fournis. Qui sait? Peut-être que nous vous recevrons à nouveau en 2026, ou même avant.

Robert Bellisle: Je vous remercie, et je remercie le Comité pour son bon travail.

La présidente: Madame Tronnes, pouvez-vous rester un peu plus longtemps pour répondre à quelques autres questions?

C'est au tour de M. Fonseca, suivi de M. Savard-Tremblay.

Peter Fonseca: Merci, madame la présidente.

M. Chambers m'a toujours paru comme une personne qui respecte le temps imparti avec zèle et qui suit la loi à la lettre, mais je suis très heureux de voir qu'il se sent très à l'aise ici de poser toutes ses questions. Ce sont de très bonnes questions. Nous avons reçu d'excellentes réponses de la part de nos témoins, dont Mme Tronnes.

Madame Tronnes, vous venez de parler de vos discussions avec M. Lighthizer. Je suis heureux d'entendre qu'elles sont très positives. Comme vous l'avez dit, M. Lighthizer est le grand-père des droits de douane. Est-ce bien le qualificatif que vous lui avez donné? Oui.

Je vous remercie d'avoir établi votre centre aux États-Unis. J'aimerais revenir là-dessus.

D'après vous, le Canada devrait-il mettre à contribution le secteur privé et les fonctions diplomatiques des groupes de réflexion aux États-Unis de manière plus énergique afin d'influencer les leaders d'opinion américains?

Jamie Tronnes: Oui, absolument. En ce moment, je me sens vraiment seule dans mon coin. Je constate qu'il en est de même pour les analystes canadiens du milieu universitaire. Nous sommes très peu nombreux non seulement à Washington, mais aussi aux quatre coins des États-Unis. C'est un grave problème pour le Canada.

Pour mettre les choses en perspective, je suis la seule employée. Je suis la seule à représenter le Canada à Washington. Le Mexique compte cinq instituts comme le nôtre, sans compter les centres d'études sur l'Amérique latine qu'ont près de la moitié des groupes de réflexion principaux aux États-Unis. Aucun groupe de réflexion aux États-Unis n'a de centre d'études sur le Canada. Si l'on se trouve quelque part, ce serait peut-être pour des dossiers liés à l'Arctique, mais c'est très difficile à trouver.

J'ai aussi beaucoup de difficulté à trouver des lobbyistes canadiens aux États-Unis, et pas nécessairement des associations industrielles qui représentent le Canada. Quand les entreprises me demandent quelles associations canadiennes elles devraient soutenir, je réponds simplement: « Oui. » Il faut toutes les soutenir. Il faut élargir la présence du Canada aux États-Unis. Il faut plus de voix canadiennes.

Les Canadiens n'ont pas l'habitude de devoir se battre pour obtenir de l'attention aux États-Unis; par conséquent, ils en ignorent le coût. Il est coûteux de se faire entendre, d'avoir des groupes de réflexion et des programmes universitaires, et de pousser les gens à s'intéresser à son pays et à l'étudier dans la capitale mondiale, où passent tous les problèmes. Toutefois, à un moment pareil, cela en vaut le coût.

Peter Fonseca: J'ai une dernière question.

Quelle stratégie serait la plus efficace pour faire en sorte que le Canada demeure indispensable aux États-Unis?

Je sais que c'est une grande question.

Jamie Tronnes: Oui, c'est une très grande question.

Eh bien, McDavid vient de signer son contrat, alors on ne peut pas l'échanger à nouveau — pas qu'on le voudrait.

D'après moi, il faut vraiment renforcer notre position auprès des États-Unis. Je sais qu'on parle en ce moment de diversifier nos marchés d'exportation. Qu'on le fasse ou non a peu d'importance aux yeux des États-Unis, pourvu qu'ils puissent toujours obtenir des produits de notre part. Ils ne s'opposent pas à ce que nous réalisions des profits ailleurs aussi. Ils n'en font pas une affaire personnelle, et nous devrions suivre leur exemple.

Cela étant dit, je trouve important que le Canada demeure indispensable aux États-Unis. Ils doivent pouvoir compter sur nous. Ils doivent avoir confiance que nous allons respecter nos engagements, que nous allons permettre la réforme, que nous n'allons pas réduire nos dépenses militaires et que nous allons tenir toutes nos autres promesses.

À ce point-ci, notre alliance peut seulement être renforcée. Elle a été légèrement affaiblie, mais la situation ne peut que s'améliorer.

Peter Fonseca: Je vous remercie.

La présidente: Monsieur Savard-Tremblay, avez-vous des questions?

• (1710)

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay: Si je comprends bien, il ne reste presque plus personne, à part Mme Tronnes.

Est-ce bien ça?

[Traduction]

La présidente: C'est votre tour.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je vais tout simplement clore la boucle du sujet précédent.

Madame Tronnes, admettons qu'il y ait des examens annuels et que ça devienne la norme de l'ACEUM, comme cela été évoqué. Je ne sais pas à quel point c'est plausible, mais ça a été évoqué. C'est une possibilité.

Cela offrirait-il à Pékin plus d'occasions d'exploiter les divisions internes?

Vous ne voyez peut-être pas de répercussions de ce côté. C'est peut-être plus du côté américain qu'on va essayer d'en profiter, ou alors, ce sera peut-être les deux.

[Traduction]

Jamie Tronnes: Toute occasion de rompre une alliance entre deux pays offre des possibilités aux acteurs malveillants. Ce n'est donc pas souhaitable. En plus, cela me donnerait probablement beaucoup de travail, et cette éventualité me déplaît.

[Français]

Simon-Pierre Savard-Tremblay: C'est tout.

[Traduction]

La présidente: La parole est à M. McKenzie.

David McKenzie: J'aimerais poser une dernière question, madame la présidente.

Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, je représente la circonscription de Calgary Signal Hill.

Nous exportons beaucoup d'énergie à partir du bassin sédimentaire de l'Ouest canadien, qui occupe une grande partie de l'Alberta. Nous envoyons des millions de barils de pétrole brut aux États-Unis.

Est-ce que vous voyez à Washington et dans les coulisses du pouvoir aux États-Unis que les Américains comprennent cette réalité, ainsi que l'interdépendance entre les différentes régions de l'Amérique du Nord pour ce qui est de l'énergie?

Jamie Tronnes: Récemment, j'ai eu l'honneur de m'entretenir à ce sujet avec le secrétaire adjoint à l'Énergie. Les Américains sont très conscients de la mesure dans laquelle ils dépendent du Canada non seulement pour le pétrole, mais aussi pour le gaz naturel.

Le secrétaire Wright a promis de doubler les exportations américaines de gaz naturel en cinq ans. Pour y arriver, les États-Unis devront aussi doubler les importations canadiennes de gaz naturel en cinq ans, étant donné que le bassin permien n'est peut-être pas à sec, mais que la production de pétrole de schiste a atteint son sommet. Par conséquent, il deviendra plus coûteux pour les États-Unis de produire de l'énergie.

Franchement, déjà, notre réseau de pipelines a presque atteint sa pleine capacité. C'est un sérieux problème. Au cours des cinq prochaines années, les États-Unis augmenteront de 100 gigawatts la production de leurs centrales au gaz naturel, et leur réseau de pipelines a presque atteint sa capacité maximale.

Que les États-Unis le veuillent ou non, la construction de pipelines connaîtra un essor, et une partie de l'acier et de l'aluminium pourrait devoir provenir du Canada. Les moteurs nécessaires pour acheminer leur produit vers le marché devront certainement venir du Canada. Les États-Unis offrent de nombreux débouchés lucratifs aux entreprises canadiennes et aux entreprises énergétiques.

Par ailleurs, ils sont très conscients que la dépendance à l'IA entraîne une dépendance au Canada. Qu'ils le sachent ou non, c'est un fait.

David McKenzie: Effectivement, en plus d'avoir la possibilité d'exporter de l'expertise canadienne aux États-Unis, une entreprise comme Enbridge détient déjà des intérêts importants aux États-Unis relativement à la possession et à la construction de pipelines. En même temps, il faut sans doute construire aussi de nouvelles infrastructures énergétiques au Canada pour pouvoir accroître le volume des exportations canadiennes.

Jamie Tronnes: C'est tout à fait vrai.

Soyons clairs: la demande de gaz naturel ne proviendra pas seulement des États-Unis. La Chine tente également d'obtenir le plus d'énergie possible, ainsi que le reste de l'Asie. Les gens font des pieds et des mains pour alimenter les centres de données, et la façon la plus rapide de bâtir une centrale de production d'électricité, et donc de commencer à exploiter un centre de données, c'est au moyen du gaz naturel. Si nous tardons à augmenter notre capacité à acheminer notre produit vers le marché, nous serons incapables de répondre à la demande croissante. Il faut beaucoup de temps pour construire un pipeline; il en faut moins pour construire une centrale.

David McKenzie: Merci beaucoup.

La présidente: Je donne la parole à Mme Lapointe.

[Français]

Linda Lapointe: Merci, madame la présidente.

Madame Tronnes, je vais en profiter pour vous poser des questions après avoir écouté tout ce que vous avez dit.

On a parlé un peu plus tôt du fait que les Américains sont nos alliés et nos voisins. Évidemment, nous sommes vraiment liés. Vous avez dit que ça ne dérangeait pas les Américains que nous ouvrons des marchés ailleurs, que c'est correct.

Selon vous, quels seraient les marchés à développer en prenant en considération tout ce que nous avons à offrir?

● (1715)

[Traduction]

Jamie Tronnes: Sauf erreur, le Canada a conclu 16 accords de libre-échange. Cela signifie qu'il en reste beaucoup à faire. Nous devrions certainement tirer parti des accords de libre-échange déjà en place. Nous devrions également négocier de nouveaux accords avec d'autres pays.

M. John Denton, le secrétaire général, je crois, de la Chambre de commerce internationale, a rencontré beaucoup de monde pour discuter de la possibilité d'augmenter le nombre d'accords de libre-échange à l'échelle mondiale.

Je pense qu'il vaudrait la peine — je réfléchis à voix haute — de considérer la possibilité d'établir une zone internationale de libre-échange. Pourquoi ne pas unir les accords de libre-échange en vigueur pour créer une plus grande zone d'influence?

Le Canada pourrait se pencher sur toutes sortes de solutions. Pour multiplier les échanges commerciaux, il faut prendre des mesures visant à favoriser les échanges et il faut créer de la certitude quant à l'environnement commercial. C'est ce que font les accords.

[Français]

Linda Lapointe: Merci beaucoup.

Nous avons beaucoup parlé des ressources naturelles. Nous sommes chanceux, au Canada. Nous avons des minéraux critiques, de l'aluminium que nous pouvons transformer au Québec. Par contre, nous ne sommes pas très actifs dans la deuxième transformation.

Que suggérez-vous de faire si nous voulons envoyer ces produits dans d'autres pays? Sur quoi devrions-nous nous concentrer?

[Traduction]

Jamie Tronnes: Je pense que c'est une très bonne question pour les gens du secteur de l'aluminium. Je ne sais pas exactement ce qu'il faudrait faire.

J'espère que si nous créons des produits, le marché les dévorera à belles dents. C'est ce que j'espère.

[Français]

Linda Lapointe: Je vous remercie beaucoup de votre présence. Nous l'avons grandement appréciée.

[Traduction]

La présidente: Avez-vous d'autres questions?

Madame Tronnes, merci beaucoup d'être restée avec nous pendant presque deux heures complètes. Merci surtout pour le travail que vous faites en notre nom aux États-Unis. Avoir une voix aussi ferme que la vôtre et leur montrer à quel point ils ont besoin de nous... Ils ne devraient pas l'oublier. Merci beaucoup d'avoir été des nôtres.

Je propose que la séance soit 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>