



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

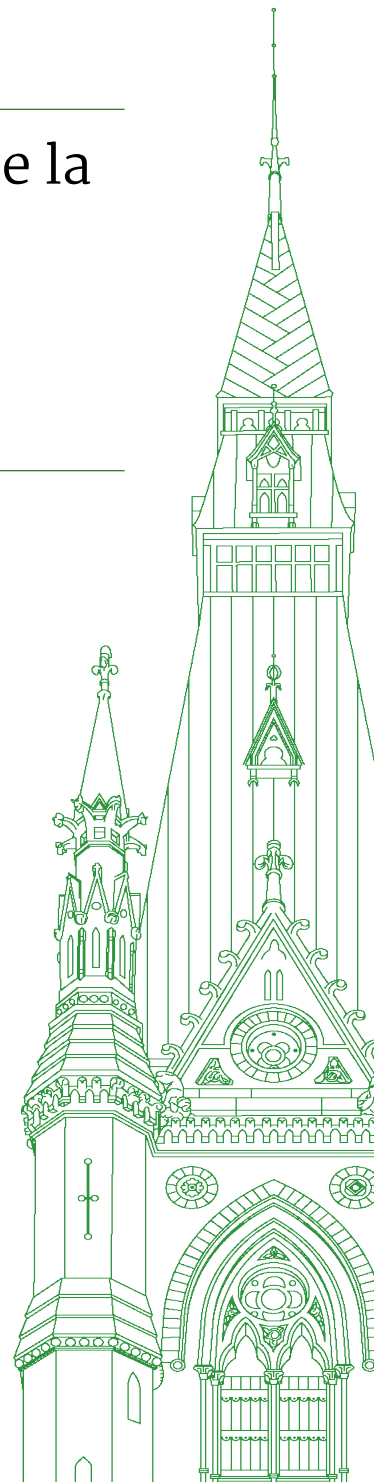
Comité permanent de l'industrie et de la technologie

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 011

Le mercredi 29 octobre 2025

Président : Ben Carr



Comité permanent de l'industrie et de la technologie

Le mercredi 29 octobre 2025

• (1630)

[Traduction]

Le président (Ben Carr (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.)): Bonjour tout le monde. La séance est ouverte.

J'entends de nombreuses conversations parallèles. Je comprends que nous soyons heureux de nous retrouver, mais nous avons deux heures très chargées et j'aimerais beaucoup que nous commençons.

Cette réunion est la deuxième des trois réunions prévues dans le cadre de notre étude urgente sur la situation du secteur automobile et divers autres aspects connexes. Nous entendrons un témoin pendant la première heure, puis plusieurs autres pendant la deuxième heure.

Nous allons commencer tout de suite. Tous les témoins ont effectué les tests de connexion requis avant la réunion.

Je vous rappelle que, pour préserver la santé et le bien-être de nos interprètes, si votre écouteur est branché, mais que vous ne le portez pas à l'oreille, assurez-vous qu'il se trouve sur l'autocollant devant vous.

Nous avons le plaisir d'accueillir aujourd'hui, par vidéoconférence, Jeff Hines, qui représente Stellantis.

Monsieur Hines, comme vous le savez, vous disposez de cinq minutes pour présenter votre déclaration liminaire, qui sera suivie d'une période de questions. Un temps de parole précis est alloué à chaque parti politique représenté à cette table, et nous tâcherons de respecter ces temps.

Monsieur Hines, vous avez la parole.

Jeff Hines (président, Stellantis): Merci beaucoup.

Bonjour tout le monde. Je vais prendre quelques minutes pour faire une déclaration liminaire.

Monsieur le président et membres du Comité, je vous remercie encore une fois de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui.

Pour vous présenter brièvement Stellantis, je vous dirais que nous sommes fiers de contribuer à l'histoire automobile du Canada depuis plus d'un siècle. Nous célébrons d'ailleurs notre centenaire ici, au Canada. Nous avons vu le jour à Windsor le 17 juin 1925, 11 jours à peine après la création de la Chrysler Corporation aux États-Unis.

Depuis lors, notre entreprise et les différentes entités de Stellantis ont créé, directement et indirectement, des dizaines de milliers d'emplois, soutenu l'économie canadienne dans tout le pays et construit des véhicules novateurs et fiables qui permettent aux Canadiens de se déplacer dans leur vie quotidienne.

Depuis 2022 et plus récemment, nous avons annoncé des investissements de 8,6 milliards de dollars au Canada. La quasi-totalité de ces projets sont soit achevés, soit bien avancés. Ils comprennent l'usine de batteries NextStar Energy à Windsor, d'importantes modernisations de l'usine d'assemblage à Windsor, le renforcement des capacités de recherche et développement, ainsi que 1 milliard de dollars réservé à la modernisation de l'usine d'assemblage de Brampton.

Aujourd'hui, Stellantis emploie quelque 9 000 Canadiens dans ses usines de fabrication, son centre de recherche et développement et ses activités commerciales et de distribution à l'échelle nationale. Au cours des 100 dernières années, nous avons construit plus de 25 millions de véhicules au Canada et les avons vendus par l'intermédiaire d'un réseau de plus de 144 concessionnaires.

Nous sommes par ailleurs fiers d'être l'un des trois seuls constructeurs automobiles au Canada à produire plus de véhicules ici que nous n'en vendons dans le pays. Cette distinction témoigne de notre engagement profond envers ce pays et son rôle dans notre production nord-américaine.

Nous entretenons des relations solides et fructueuses avec nos syndicats et tous les ordres de gouvernement, et nous sommes très reconnaissants de ce partenariat et du soutien qui nous a été apporté à des moments charnières de notre histoire. Cette collaboration a joué un rôle déterminant pour que le Canada reste un élément clé de la stratégie mondiale de Stellantis.

Pour nos dévoués employés et leurs familles à Brampton, je m'adresse directement à vous qui nous regardez. Les récentes décisions concernant l'usine de Brampton n'ont manifestement pas été prises à la légère, et nous sommes conscients de leur impact, non seulement sur vous, mais aussi sur la collectivité et les familles concernées. Nous avons déployé de solides mesures de soutien pour aider à atténuer les effets de la situation actuelle, et nous offrons des transferts vers d'autres sites Stellantis dans la mesure du possible et lorsque les employés et leurs familles le jugent opportun.

Dans l'ensemble, notre priorité reste inchangée: la stabilité à long terme de notre main-d'œuvre canadienne. Bien que le contexte économique ait indéniablement évolué et soit aujourd'hui difficile, l'importance du Canada pour Stellantis se maintient. Nous restons profondément engagés dans l'avenir de la fabrication et de l'innovation au Canada.

Depuis 2022, nous avons créé 600 emplois hautement spécialisés dans le domaine de l'ingénierie à notre centre de recherche et développement. D'ici le début de 2026, nous ajouterons également quelque 1 500 nouveaux emplois canadiens à notre usine d'assemblage de Windsor. Parallèlement, nous continuons à travailler de manière constructive avec nos partenaires gouvernementaux, les parties prenantes et les syndicats, afin de trouver de nouvelles possibilités de produits pour Brampton.

Quant au privilège de diriger Stellantis Canada, je peux vous affirmer ceci: la réussite de notre entreprise est directement liée à celle du Canada. Ce n'est pas un simple marché pour nous; c'est notre foyer. Il est bâti par les collectivités, par nos concessionnaires, par nos employés et par toutes les localités qu'ils représentent, et ils nous représentent depuis des générations.

L'industrie automobile a déjà connu des périodes difficiles et, chaque fois, elle a su s'adapter. Elle a persévéré et en est ressortie plus forte. Je suis convaincu que l'industrie automobile canadienne peut y parvenir une fois de plus.

Pour conclure, monsieur le président, je voudrais simplement souligner trois points qui, à mon avis, sont importants pour l'avenir.

Tout d'abord, depuis plus de 100 ans, Stellantis contribue à façonner l'industrie automobile canadienne. Cette histoire est pour nous une source de fierté et nous donne un but. Nous voulons maintenant nous tourner vers le prochain chapitre de l'innovation, de la fabrication et de la croissance canadiennes dans tout le pays.

Deuxièmement, avec des milliards de dollars investis, des milliers de nouveaux emplois en cours de création et d'importants projets presque achevés, nous nous engageons à produire une valeur économique durable et à renforcer le rôle du Canada dans la chaîne mondiale de l'approvisionnement automobile.

Et troisièmement, nous restons pleinement engagés à collaborer avec le gouvernement, les syndicats et nos partenaires communautaires afin d'assurer un avenir concurrentiel durable à l'industrie manufacturière canadienne et, surtout, aux personnes qui en sont le moteur.

• (1635)

Merci, monsieur le président.

Je répondrai avec plaisir aux questions des députés.

Le président: Merci beaucoup.

Nous commençons par Mme Dancho, qui aura six minutes.

Raquel Dancho (Kildonan—St. Paul, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Hines, d'être avec nous aujourd'hui.

Vous êtes le président de Stellantis Canada et vous avez été invité à parler de la nouvelle assez choquante que le Canada a reçue il y a quelques semaines. Votre entreprise déménage l'usine de production du Jeep Compass de Brampton à l'Illinois, aux États-Unis. Elle a licencié 3 000 travailleurs, assenant un coup à 3 000 familles dans cette région. Parallèlement, vous avez annoncé un investissement de 13 milliards de dollars aux États-Unis, qui permettra de créer 5 000 emplois directs et d'innombrables emplois indirects américains.

C'est très troublant, surtout compte tenu des très importants contrats de subvention que vous avez conclus, entre autres, avec le

gouvernement libéral. J'aimerais vous poser des questions au sujet de ces contrats, monsieur.

Tout d'abord, est-ce que l'un des accords que vous avez conclus avec le gouvernement libéral comprenait des conditions garantissant que Stellantis maintienne le nombre de ses employés au Canada?

Jeff Hines: Ce que je peux vous dire, c'est que nous maintenons notre engagement envers nos employés à Brampton et au Canada.

Certaines modalités du contrat et le contrat signé resteront confidentiels, comme l'exige la nature même de tels contrats. Nous nous engageons toutefois à maintenir la main-d'œuvre au Canada dans la mesure du possible.

Raquel Dancho: Merci, monsieur Hines.

Je comprends cela, mais je ne pense pas que je vous demande de divulguer des renseignements commerciaux confidentiels. Je vous demande simplement si vous avez accepté de recevoir — et je peux même vous donner le détail — environ 16,5 milliards de dollars en argent des contribuables, dans le cadre d'accords avec le gouvernement libéral, en échange, entre autres, d'une garantie d'emplois à l'échelle du Canada. Je ne pense pas que cela soit commercialement confidentiel.

Jeff Hines: Ce point est important pour le Comité: l'usine n'est pas fermée. Les employés restent en arrêt de travail, et notre engagement envers eux demeure le même. Nous étudions les possibilités de reconversion de cette usine afin de permettre à ces employés de retrouver un emploi de manière commercialement viable.

Raquel Dancho: Merci, monsieur Hines.

D'après ce que nous avons compris des témoignages de lundi, je crois que, même si vous affirmez publiquement que vous avez des plans, ceux-ci dépendent en réalité de la conclusion d'un accord sur le secteur automobile avec le Canada. Malheureusement, le gouvernement libéral ne s'est pas engagé à conclure un tel accord dans un avenir proche. En réalité, on ne nous a tout simplement pas indiqué qu'un accord était imminent.

Si j'ai bien compris, il n'y a pas de projet pour Brampton, à moins qu'il n'y ait un accord sur l'automobile, un accord avantageux pour le Canada. Est-ce exact?

Jeff Hines: Il est certain que la situation commerciale actuelle nécessite davantage de clarté. Elle est fluctuante. J'ai récemment pris connaissance des annonces faites la semaine dernière. Il est évident que la situation est très fluctuante.

Ce dont nous avons certainement besoin, et ce dont je pense que l'industrie tout entière a besoin, c'est une certaine stabilité dans les négociations commerciales pour que nous puissions nous adapter et investir en conséquence.

• (1640)

Raquel Dancho: C'est exact.

Selon toute évidence, l'administration Trump est fermement résolue à imposer ces droits de douane. En effet, elle l'a déclaré, et je vais le paraphraser. J'en conclus qu'elle cherche à saigner à blanc le secteur automobile canadien. Nous perdons beaucoup d'emplois dans ce secteur, et cela semble être sa mission. Encore une fois, le gouvernement libéral ne nous donne aucune assurance qu'il conclura un accord sur l'automobile pour les Canadiens, que ce soit dans l'immédiat ou dans un avenir proche.

Toutes choses étant égales par ailleurs, si la situation dans laquelle vous vous trouvez aujourd'hui reste inchangée dans un an, l'usine de Brampton sera-t-elle opérationnelle?

Jeff Hines: Je ne peux pas me prononcer sur cette hypothèse. Nous voulons assurément collaborer avec les deux gouvernements pour trouver une solution qui permette de préserver ces emplois, et nous voulons faire tout notre possible pour maintenir les emplois canadiens, préserver l'industrie manufacturière canadienne et permettre à nos employés de Brampton de continuer à travailler dans le cadre d'une activité durable à long terme. C'est certainement ce que nous souhaitons.

Raquel Dancho: Merci, monsieur Hines.

Je vais simplement passer en revue certains des engagements financiers pris par le gouvernement libéral, engagements dont vous êtes actuellement les bénéficiaires.

Au cours des trois dernières années, Stellantis a reçu des subventions directes d'environ 1 milliard de dollars pour la modernisation et le rééquipement de ses usines de Windsor et de Brampton en fonction d'une production de véhicules électriques et hybrides. Une part de cet engagement, soit 529 millions de dollars, provenait du Fonds stratégique pour l'innovation du gouvernement fédéral. À ma connaissance, plus de 105 millions de dollars ont déjà été versés à votre entreprise.

En outre, le gouvernement libéral s'est également engagé à vous fournir une aide pouvant atteindre 500 millions de dollars, également par l'intermédiaire du Fonds stratégique pour l'innovation, pour les dépenses en capital de votre usine de batteries NextStar Energy à Windsor, dont 268 millions de dollars vous ont déjà été versés.

Je vous demande à nouveau: dans le cadre de ces accords, y avait-il une garantie d'emploi à l'échelle du Canada?

Jeff Hines: Tout a été mis en œuvre pour garantir le bon fonctionnement de tous ces investissements.

Je reviens simplement à ce que j'ai dit initialement. Nous avons plus de 1 000 emplois dans notre usine NextStar Energy. Nous avons créé, ou sommes en train de créer, 1 500 emplois supplémentaires à Windsor.

Les personnes de Brampton continuent de faire partie de notre effectif, ce sont toujours nos employés. Nous souhaitons maintenir cette situation. C'est ce que nous nous efforçons de faire.

Nous voulons certainement collaborer avec nos collègues des syndicats et avec le gouvernement pour y parvenir.

Raquel Dancho: Merci.

Je vous repose la question concernant l'usine NextStar Energy et l'autre accord de subvention conclu par le gouvernement libéral en partenariat avec le gouvernement de l'Ontario. Il s'agissait d'un montant pouvant atteindre 15 milliards de dollars. Cet accord prévoyait-il une garantie d'emploi à l'échelle du Canada? Cette question me tient particulièrement à cœur, je vous la repose donc.

Jeff Hines: Je répète que nous continuons à employer du personnel sur place. Nous comptons actuellement 1 000 employés, et nous prévoyons d'en embaucher d'autres au fur et à mesure que l'usine s'agrandit et que notre activité s'y développe. Nous avons donc des employés sur place aujourd'hui, et d'autres viendront s'y ajouter.

Raquel Dancho: Merci, monsieur Hines.

Je suis un peu perturbée, car, encore une fois, je ne pense pas que ce soit des renseignements commercialement confidentiels que de demander si, oui ou non, vous vous êtes engagés à recevoir jusqu'à 16,5 milliards de dollars des contribuables et de subventions du gouvernement libéral et autres... Je ne pense pas que ce soit commercialement confidentiel de vous demander et que vous nous disiez si, dans le cadre de l'un de ces multiples accords, le gouvernement libéral a exigé une garantie d'emploi à l'échelle du Canada en échange de ce financement considérable provenant des contribuables. Que vous ne le disiez pas m'inquiète et me permet de supposer qu'il n'y en a pas.

Jeff Hines: Nous continuons à créer des emplois et à agrandir cette usine. Nous poursuivons également l'expansion de notre usine de Windsor. Nous remercions sincèrement le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral de leur soutien. Il est certain que nous traversons une période inhabituelle, en particulier depuis neuf mois. La situation est assurément plus instable que ce à quoi nous nous attendions lorsque ces accords ont été conclus.

Raquel Dancho: Merci, monsieur Hines.

Le président: Merci, madame Dancho.

Madame O'Rourke, vous disposez de six minutes.

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur Hines, j'espère sincèrement que vous serez en mesure de respecter les engagements envers le Canada et les travailleurs de l'automobile que vous avez mentionnés dans votre déclaration liminaire.

Vous comprenez qu'en cette période particulièrement pénible, alors que le gouvernement soutient notre secteur et nos travailleurs de l'automobile, l'annonce du transfert de l'usine Jeep Compass de Brampton à l'Illinois et la réalisation d'investissements substantiels aux États-Unis sont particulièrement difficiles à accepter quand nous essayons de renforcer notre secteur automobile face à ces droits de douane américains punitifs et injustifiés.

Je me permets de dire, monsieur, que les actions de Stellantis contribuent à cette instabilité. Je présume que vous ne traitez pas toutes vos obligations contractuelles de cette manière, quelles que soient les fluctuations du marché. Un contrat est un contrat.

Vous, monsieur, êtes redevable de plusieurs millions de dollars, et j'aimerais savoir comment cela influence vos décisions d'affaires.

• (1645)

Jeff Hines: J'aurais plusieurs choses à dire à ce sujet. C'est beaucoup à assimiler.

Tout d'abord, nous aimerions bien que la situation économique et commerciale actuelle soit plus claire. Comme vous pouvez l'imaginer, ce problème ne concerne pas uniquement Stellantis, ni même l'industrie automobile seulement. Il est extrêmement difficile de prendre des décisions d'investissement dans le contexte actuel.

La première chose que nous souhaitons obtenir est un certain degré de clarté, que ce soit par l'intermédiaire de l'ACEUM, l'Accord Canada-États-Unis-Mexique, ou de toute autre chose, qui nous permettra de mieux comprendre le contexte commercial actuel, de prendre les bonnes décisions en matière d'investissement et de nous remettre sur les rails ici, au Canada.

Dominique O'Rourke: C'est certainement l'objectif du gouvernement du Canada également. Vous conviendrez que nous voulons collaborer avec nos partenaires industriels et les travailleurs de l'automobile pour atteindre cette stabilité, et que nous déployons tous les efforts nécessaires pour y parvenir.

Je voudrais maintenant parler de Brampton. Même si l'ajout d'une troisième équipe à Brampton ne vous libère pas vraiment de vos obligations contractuelles, cette initiative est la bienvenue. Je serais curieuse de connaître vos projets pour Brampton.

Jeff Hines: Comme vous pouvez le comprendre, les projets concernant Brampton sont plutôt confidentiels sur le plan commercial. Nous n'allons donc pas en parler publiquement. Je peux vous dire que j'ai examiné deux options pour l'usine de Brampton. Je pense que les deux sont pertinentes pour le Canada. Nous attendons avec impatience que la situation actuelle se stabilise. Je pense que cela pourrait être bénéfique pour l'usine et pour nos clients dans tout le Canada.

Dominique O'Rourke: J'aimerais savoir si vous avez collaboré avec le gouvernement avant de faire cette annonce et si vous avez consulté Unifor ou les travailleurs de l'automobile. Comment êtes-vous parvenus à cette conclusion surprenante?

Jeff Hines: Nous avons eu de nombreuses conversations avec un grand nombre de parties prenantes au cours des neuf derniers mois. Il est vrai que certaines communications portaient sur des renseignements commerciaux confidentiels que nous n'avons pas pu divulguer. D'autres ont été partagés. Nous avons communiqué avec tous les ordres de gouvernement, surtout au cours des neuf derniers mois.

Je dirais qu'une partie de notre défi résidait dans la conversation directe que nous avons eue avec notre personnel de Brampton il y a quelques semaines. C'est un message difficile à transmettre, et je suis certain qu'il était encore plus difficile à recevoir lorsque nous avons fait cette annonce. Nous avons beaucoup d'empathie pour nos employés dans cette situation. Toutefois, nous avons eu de nombreuses conversations avec tous les ordres de gouvernement au cours des six à neuf derniers mois.

Dominique O'Rourke: C'est très bien.

J'ai une dernière question, monsieur Hines. Il est évident que tout le monde a été bouleversé par ces droits de douane injustes et injustifiés imposés par les États-Unis au cours des neuf derniers mois. Si l'on remonte cinq ans en arrière, comment décririez-vous la solidité de ces investissements compte tenu de la qualité de notre main-d'œuvre et de celle des constructeurs automobiles canadiens? Diriez-vous que ces investissements étaient conformes aux tendances mondiales et qu'ils contribuaient à l'efficacité des installations de production?

Jeff Hines: Je dirais qu'ils représentaient il y a cinq ans une part importante de l'ancienne Fiat Chrysler Automobiles et maintenant de Stellantis. Ils constituaient une part importante de nos activités et une main-d'œuvre remarquable dans l'ensemble de notre présence au Canada. Ils ont largement contribué à notre succès au cours des cinq dernières années et bien avant cela, comme je l'ai mentionné. C'est un élément du Canada qui a joué un rôle important dans nos activités collectives pendant de nombreuses années.

Dominique O'Rourke: Avez-vous une idée du moment où nous pourrions connaître les prochaines étapes pour Brampton, afin de donner de l'espoir à ces familles?

Jeff Hines: J'aurais bien aimé pouvoir vous préciser une date, mais comme vous pouvez l'imaginer, la situation actuelle est très instable. Compte tenu de l'incertitude qui plane actuellement sur l'univers commercial et économique, je ne suis pas en mesure de vous donner une date précise. Ce que je sais, c'est que plus tôt nous aurons des éclaircissements sur la situation commerciale et l'environnement économique dans lequel nous vivons tous, plus tôt nous pourrions faire ces annonces et plus tôt nous pourrions travailler à ce projet avec nos collègues syndiqués, nos travailleurs à Brampton et le gouvernement fédéral.

Dominique O'Rourke: J'espère sincèrement que nous pouvons compter sur vous pour rester au Canada et continuer à créer des débouchés pour les travailleurs de l'automobile.

Le président: Merci.

[Français]

Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole pour six minutes.

Gabriel Ste-Marie (Joliette—Manawan, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Hines. Je vous remercie beaucoup de votre participation à cette étude très importante que mène notre comité.

Comprenez-vous bien: nous sommes très inquiets. Le président américain, Donald Trump, dit qu'il veut ramener les emplois du secteur manufacturier de l'automobile vers les États-Unis. Pour ce faire, il impose des droits de douane et mène une guerre commerciale. En parallèle, on apprend que votre entreprise va déménager la production du modèle Compass de Jeep de l'Ontario vers l'Illinois. On apprend aussi que vous allez investir des milliards de dollars aux États-Unis. En tant que parlementaires, nous nous inquiétons de voir un effritement de l'industrie de l'automobile au Canada et en Ontario.

À quel moment avez-vous annoncé au gouvernement canadien votre décision de déménager la production du modèle Compass de Jeep de l'Ontario à l'Illinois?

• (1650)

[Traduction]

Jeff Hines: Nous avons informé le gouvernement canadien en même temps à peu près que nous avons annoncé la nouvelle au monde entier. En réalité, cela s'est produit un peu avant. Je dirais que nous avons eu d'autres entretiens sur certains des défis que nous avions à relever dans tous les domaines, plusieurs mois auparavant.

Pour revenir à vos observations concernant notre engagement envers l'Ontario et l'industrie automobile canadienne, nous voulons rester au Canada. Nous avons une longue et solide histoire au Canada. Nous avons créé environ 2 500 emplois entre Windsor et notre usine de batteries. À cela s'ajoutent les emplois supplémentaires dans le domaine de l'ingénierie que nous avons créés ici dans notre service de recherche et développement.

Le Canada nous tient à cœur. Nous voulons maintenir notre présence au Canada. Nous avons une histoire remarquable et nous souhaitons continuer à la bâtir.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Pouvez-vous nous garantir, ici et maintenant, que Stellantis ne réduira pas ses activités ni son nombre d'employés au Canada?

[Traduction]

Jeff Hines: Ce que je peux affirmer, c'est que nous sommes fermement engagés envers le Canada. C'est pourquoi nous procédons, à l'heure actuelle, au recrutement pour combler les postes supplémentaires à Windsor que j'ai mentionnés. La production débutera en février, ce qui n'est pas si loin. Nous sommes déterminés à poursuivre cette expansion. Nous sommes déterminés à travailler et à agrandir notre usine de batteries. Nous sommes engagés envers le Canada et nous souhaitons continuer sur cette voie. Compte tenu de l'incertitude qui règne actuellement dans le domaine commercial, la situation est évidemment très instable pour nous tous, mais nous avons l'intention de poursuivre notre expansion et nos activités au Canada.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie de votre réponse, mais je dois dire que celle-ci m'inquiète grandement.

Je comprends que, dans la conjoncture actuelle, beaucoup d'entreprises se trouvent devant l'incertitude, dont l'industrie automobile. Vous voulez poursuivre vos activités et vous aimeriez que le nombre d'emplois soit maintenu ou accru, comme on l'avait estimé ou prévu, mais, aujourd'hui, vous n'êtes pas en mesure de nous dire que vous allez maintenir le même niveau d'activités, d'emplois et de croissance. C'est ce que je comprends de votre réponse. Évidemment, je pense que ça a de quoi inquiéter tous mes collègues ici présents.

Concernant le projet...

[Traduction]

Jeff Hines: Pour être clair, nous envisageons uniquement de grandir. C'est pourquoi nous travaillons actuellement à la création des emplois supplémentaires que je viens de mentionner. Nous n'envisageons pas de réduire notre présence. En fait, c'est tout le contraire, avec la création de 1 500 emplois et la mise en place d'une troisième équipe à Windsor. Nous ne faisons pas cela à court terme; nous voulons maintenir la situation à long terme. Nous voulons augmenter notre présence dans l'emploi par rapport à ce que nous avons aujourd'hui.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie de ces clarifications; c'est plus rassurant.

Concernant le projet de fabriquer le modèle Compass de Jeep en Ontario, quel montant d'aide publique avait été alloué ou quelles mesures incitatives avaient été promises par le gouvernement fédéral pour la modernisation de l'usine de Brampton? Comment évaluez-vous l'impact de cette délocalisation sur les investissements du gouvernement fédéral? Qu'en est-il maintenant de ce qui avait été promis?

[Traduction]

Jeff Hines: Ce à quoi nous aspirons et sur quoi nous souhaitons continuer à travailler et à collaborer, tant avec nos collègues syndicaux qu'avec le gouvernement, c'est une solution pour Brampton qui respecte les engagements que nous avons tous pris collectivement et qui pourrait déboucher sur un produit — qui ne serait pas le Jeep Compass, comme prévu initialement, certes, mais autre chose — qui, selon nous, serait mieux adapté au contexte actuel que le Jeep Compass ne l'est aujourd'hui.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Quels principaux facteurs vous ont motivé à déplacer la production du modèle Compass de Jeep vers les États-Unis?

• (1655)

[Traduction]

Jeff Hines: Il ressort nettement de nos observations que c'est un segment important pour l'Amérique du Nord. C'est un segment important, tant pour le Canada que pour les États-Unis, et c'est un domaine dans lequel nous devons mettre un nouveau produit sur le marché le plus rapidement possible. La situation actuelle que nous vivons tous, l'incertitude et l'évolution du marché au cours des neuf derniers mois ont rendu cette tâche pour le moins difficile et complexe. C'est pour ces raisons que l'entreprise a pris cette décision.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: J'ai une dernière question très rapide à vous poser, du moins pour ce tour de questions.

S'il n'y avait pas eu les droits de douane et la guerre commerciale de Donald Trump, est-ce que le modèle Compass de Jeep aurait été produit à Brampton?

[Traduction]

Jeff Hines: Je pense que de nombreux facteurs dynamiques du marché ont eu un impact non seulement sur ce secteur, mais sur l'ensemble de l'industrie aussi. Il est certain que plusieurs facteurs ont eu un impact important. La situation actuelle a certainement eu des conséquences.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

Madame Borrelli, vous disposez de cinq minutes.

Kathy Borrelli (Windsor—Tecumseh—Lakeshore, PCC): Monsieur le président, avant de commencer mes questions, je voudrais faire une déclaration pour le compte rendu. Quelques heures avant l'annonce officielle du transfert de la production de l'usine de Brampton vers l'Illinois, Stellantis a adressé des appels automatisés à ses employés pour les informer qu'ils seraient mis à pied. Ces employés, qui ont contribué à la croissance de l'entreprise et lui sont restés fidèles, ont été traités de la manière la plus inhumaine qui soit. Pour la gouverne du Comité et de mes collègues de l'autre côté de la table, je demande le consentement unanime pour que l'on fasse jouer l'appel automatisé qui a été envoyé aux employés de Brampton.

Le président: Madame Borrelli, j'arrête le chronomètre quelques instants. Le problème, c'est que, à moins que vous ne disposiez d'une traduction appropriée fournie à l'avance et que les députés aient la possibilité d'écouter la vidéo ou l'enregistrement audio auquel vous faites référence, cela rend la tâche assez difficile. Je dois avant tout respecter les deux langues officielles. Et je ne suis pas certain que la qualité de cet enregistrement audio, sans l'avoir testé, nous permettra de travailler.

Je vous recommanderais, si cela est important pour la suite de votre projet, d'en parler avec nos collègues autour de la table. Si tout le monde est d'accord pour aller de l'avant, nous prendrons les mesures nécessaires pour garantir que le projet soit mené à bien avec la qualité requise.

Est-ce un rappel au Règlement, madame Dancho?

Raquel Dancho: Oui. Nous avons la traduction de la transcription, que nous pouvons remettre tout de suite aux membres du Comité. Encore une fois, je pense que cela permettrait au président d'entendre ce que les travailleurs ont entendu, monsieur le président. C'est un enregistrement assez simple. Je pense que les travailleurs seraient heureux que le président et les membres du Comité sachent ce qui leur a été dit lorsqu'ils ont été mis à pied, lorsque 3 000 familles ont appris la nouvelle. Je vous demanderais simplement de revoir votre décision. Nous avons la version française de la transcription, que nous pouvons distribuer à tout le monde. Je pense qu'il serait juste pour les travailleurs que cela soit consigné dans le procès-verbal.

Le président: Veuillez m'accorder une minute pour consulter la greffière. C'est une demande inhabituelle. Cela ne signifie pas nécessairement que je doive la refuser, mais je dois en parler avec la greffière.

En tant que président, autoriser un enregistrement audio ou vidéo que je n'ai pas entendu ou vu, ni vu la transcription et la traduction de l'enregistrement en français, me met mal à l'aise.

Cela étant dit, vous avez demandé le consentement unanime, donc, si telle est la volonté du Comité, je m'y plierai.

Ma position, comme je viens de le mentionner, est que cela ne me plaît pas vraiment. Cependant, étant donné que vous avez obtenu le consentement unanime, je vais faire un tour de table.

Ceci est quelque peu inhabituel. Madame Borrelli, cela va empiéter sur votre temps de questions. Je ne peux pas vous rendre les minutes perdues.

Je vais faire une pause ici un instant au cas où un membre souhaiterait s'exprimer à ce sujet. Encore une fois, cela est très peu conventionnel. Mais, dans un esprit de collaboration, je suis disposé à accorder un peu de temps à cela.

Souhaitez-vous parler de cette question?

• (1700)

Karim Bardeesy (Taiaiaiko'n—Parkdale—High Park, Lib.): Oui, je voudrais intervenir.

Je préférerais, à titre de membre du Comité, que la transcription soit consignée au compte rendu. Je pense que c'est la chose à faire.

Le président: Si je comprends bien, vous vous opposez au consentement unanime sur l'écoute de l'appel automatisé.

Karim Bardeesy: Exact.

Le président: Il n'y a pas consentement unanime. Par conséquent, madame Borrelli, je vais vous accorder du temps pour poser une question. Je vais essayer d'être raisonnable.

Raquel Dancho: Elle a seulement pris une minute de son temps de parole.

Le président: Je suis désolé, madame Dancho, souhaitez-vous invoquer le Règlement?

Raquel Dancho: Oui.

Je crois comprendre, monsieur le président, qu'elle a seulement pris une minute de son temps de parole et que nous avons parlé de consentement unanime ensuite. Il devrait lui rester environ quatre minutes...

Le président: Tout à fait. Je vais lui accorder un peu de temps, mais il ne s'agit pas vraiment d'un rappel au Règlement. Je l'ai accueilli parce que je veux me montrer raisonnable.

Madame Borrelli, vous pouvez commencer à poser vos questions. Je vais vous interrompre quand nous aurons dépassé les limites du raisonnable. Je vous donne la parole, mais je ne peux pas vous accorder ce temps en entier.

Allez-y.

Kathy Borrelli: Merci, monsieur le président.

En fait, nous pouvons passer en revue le contenu de l'appel automatisé.

Au début de l'appel automatisé, on parle de l'investissement de 13 milliards de dollars qui va être fait aux États-Unis. Avant même de dire aux employés qu'on va leur couper les vivres et qu'ils vont perdre leur emploi. Ces employés sont déjà en mise à pied pour deux ans et ils s'attendent à retourner au travail. On leur apprend maintenant que cette mise à pied sera d'une durée indéterminée.

Monsieur Hines, est-ce qu'il est courant pour votre société d'informer les employés par appel automatisé qu'ils doivent dire adieu à leur avenir chez vous?

Jeff Hines: Tout d'abord, je tiens à rappeler qu'il y a encore un avenir, un potentiel et des possibilités pour tous les employés à Brampton. À court terme, nous mettons de l'avant toutes les possibilités et tous les emplois additionnels offerts à Windsor, si une famille ou un employé qui a été mis à pied à Brampton veut... Nous collaborons avec nos collègues du syndicat pour rallonger la période de prestations initialement prévue au contrat pour ces employés. Nous voulons prendre soin d'eux.

Je peux vous affirmer, sincèrement, que je comprends tout à fait que les employés et vous êtes frustrés de la manière dont les choses se sont passées. C'est un message qui est difficile à encaisser, c'est le moins qu'on puisse dire. Nous voulons essayer de faire de notre mieux pour soutenir ces employés dans le futur.

Kathy Borrelli: Monsieur Hines, les prestations d'assurance-emploi sont une mesure à court terme. Toucher des prestations d'assurance-emploi pendant des années ne permettra pas aux employés de Brampton de payer l'hypothèque et l'épicerie, et j'espère qu'ils vont retourner au travail très rapidement.

J'ajouterai que depuis 100 ans, les travailleurs de Windsor dépendent des emplois offerts à l'usine d'assemblage. Cette usine a assuré un revenu stable aux travailleurs de ma communauté. Dans ma communauté, 24 000 travailleurs dépendent des emplois sûrs et bien rémunérés offerts par l'industrie automobile pour nourrir leur famille.

Cela comprend le troisième quart de travail qui vient d'être ajouté dans votre usine. Allez-vous garantir une sécurité d'emploi aux travailleurs de la région de Windsor? Avez-vous l'intention de maintenir votre présence à Windsor et au Canada en général?

Jeff Hines: Oui, c'est notre ferme intention, et nous sommes très enthousiastes à l'idée d'intégrer 1 500 nouveaux employés. Nous sommes très enthousiastes à l'idée d'amener notre production à 200 000, 210 000, et même 220 000 voitures par année au Canada. Nous sommes très enthousiastes à l'idée de faire venir ces employés et d'augmenter la production de cette usine au-delà du niveau actuel.

• (1705)

Kathy Borrelli: Vous m'en voyez ravie. Merci.

Vous avez promis à ma communauté que l'usine de production de batteries de NextStar créerait 2 500 emplois directs.

Est-ce que ce chiffre tient toujours? Quand atteindrez-vous le nombre d'emplois promis à cette usine?

Jeff Hines: Comme je l'ai déjà dit, nous en sommes à quelque chose comme 1 000 emplois en ce moment. Ce nombre continue d'augmenter.

Les dynamiques ont un peu changé dans le marché nord-américain, y compris au Canada. C'est un facteur dont nous tenons compte, mais nous maintenons notre plan de croissance de NextStar. Nous allons continuer d'accroître la capacité de l'usine et d'avancer.

Kathy Borrelli: C'est rassurant, mais je crois que vous aviez pris l'engagement de fournir 2 500 emplois dans l'année suivant l'ouverture de l'usine. N'est-ce pas ce que vous aviez promis?

Jeff Hines: Comme je n'ai pas le calendrier sous les yeux, je ne peux pas répondre à cette question. C'était une année après l'ouverture... Je suis désolé.

Ce que je peux dire, c'est que la croissance se poursuit et, je le répète, nous voulons qu'elle se poursuive. Notre investissement collectif y est très important et nous voulons poursuivre sur cette lancée.

Kathy Borrelli: Merci beaucoup.

Êtes-vous en train de me dire que les Canadiens peuvent être rassurés quant à votre détermination à trouver un nouveau produit pour l'usine de Brampton, à maintenir votre présence partout au Canada et à agrandir vos usines de Brampton et de Windsor?

Jeff Hines: Oui, je l'ai dit et je le répète. La première étape pour augmenter le nombre d'emplois au Canada sera la venue de ces 1 500 travailleurs à Windsor. C'est en cours et nous en sommes ravis, mais force est d'admettre que nous avons besoin de stabilité dans les dynamiques du marché. Nous avons besoin de constance dans les politiques commerciales. C'est ce qui est le plus important pour franchir une première étape, pour accomplir toutes ces choses et poursuivre les projets dont vous avez parlé.

Cela dit, nous ajoutons 1 500 emplois. Nous sommes très enthousiastes et nous sommes impatients d'aller de l'avant.

Kathy Borrelli: Ma communauté compte sur vous pour respecter votre parole.

Merci.

Le président: Monsieur Erskine-Smith, vous avez cinq minutes.

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith (Beaches—East York, Lib.): Merci, monsieur le président.

Dans votre déclaration liminaire, et je crois avoir bien compris, vous avez affirmé que ce n'est pas un simple marché pour vous, mais que c'est votre foyer. C'est ce que vous avez déclaré au sujet du Canada.

Vous avez parlé en termes assez généraux, plutôt vagues. Vous avez évoqué le paysage économique changeant, les temps inhabituels que nous vivons, la conjoncture instable.

Vous serait-il possible d'être un peu plus précis? Pouvez-vous me parler de la décision commerciale qui a été prise d'abandonner des

milliers de travailleurs chez vous, au pire moment qui soit considérant les attaques contre notre secteur automobile? Pouvez-vous me parler un peu plus en détail de cette décision?

Jeff Hines: Donnez-moi un instant pour digérer tout cela.

Ce n'est certes pas une décision qui a été prise à la légère par qui-conque chez Stellantis ou ici au Canada. Ce n'est certes pas une décision qui a été facile à prendre.

L'imposition de droits de douane et les incertitudes provenant du marché ébranlent non seulement Stellantis et le secteur de la construction automobile, mais également nos partenariats de longue date pour les produits que nous fabriquons. C'est avant tout cet environnement qui nous a poussés à prendre certaines de ces décisions.

Cela dit...

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith: Je dois vous interrompre. En février 2025, la modernisation a été interrompue, et votre société a fait une déclaration officielle comme quoi cela ne modifiait en rien les plans d'investissement précédemment annoncés pour Brampton.

Moins d'une année après, la société fait volte-face et rompt son engagement. Pouvez-vous nous expliquer ce qui s'est passé?

Jeff Hines: Volontiers. Ce qui s'est passé entre ce moment et celui de notre annonce a été la plongée dans l'incertitude de nos politiques commerciales. C'est la principale cause.

De toute évidence, nous...

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith: Vous avez été très clair.

Dans une réponse à une question précédente d'un député du Bloc, vous avez dit que les facteurs étaient multiples, mais tout cela est dû aux droits de douane. Soyons honnêtes: tout cela est dû aux droits de douane.

Tout à l'heure, vous...

Jeff Hines: Effectivement, dans une large mesure.

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith: Ce sont les seuls coupables.

Vous avez dit que le Canada, c'est votre foyer, et que vous êtes fiers de contribuer à son histoire automobile.

Pouvez-vous me dire, en termes clairs, ce que vous pensez des droits de douane? Le président Trump devrait-il les annuler? Devrait-il mettre fin à ses attaques contre le Canada? Les droits de douane imposés à notre secteur automobile sont-ils une mauvaise idée?

Jeff Hines: Je dirai ceci: de notre point de vue, nous avons besoin de clarté en matière de politiques commerciales pour investir à court, à moyen et à long terme. Aucun doute là-dessus.

Le fait de ne pas savoir...

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith: Oubliez la clarté pour un instant. Vous avez affirmé que vous étiez « fiers de contribuer à l'histoire automobile du Canada » et que vous voulez jouer un rôle important dans notre avenir. Vous avez affirmé que le Canada n'est pas un simple marché, mais que c'est un foyer pour vous.

Il devrait être facile pour vous de déclarer que les droits de douane imposés au secteur automobile canadien sont une très mauvaise idée.

Pouvez-vous le dire avec moi?

• (1710)

Jeff Hines: Je vais utiliser mes propres mots, pas les vôtres, si vous voulez bien me permettre de poursuivre et de donner ma propre réponse. Je considère vraiment le Canada comme un foyer. Nous sommes ici depuis 100 ans. Nous continuons d'investir dans ce pays, et nous voulons continuer à le faire.

Bien entendu, nous voulons des politiques qui nous permettront de maintenir notre capacité manufacturière au Canada, de poursuivre notre croissance et notre expansion.

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith: Parlons d'une politique qui soutiendrait les travailleurs de Brampton.

Vous avez mentionné votre engagement à l'égard des employés de Brampton. Vous avez fait cette déclaration aujourd'hui même. Dans vos réponses à d'autres questions, vous avez fait allusion à quelques options possibles dont vous ne pouvez pas nous donner le détail.

Pouvez-vous me donner un échéancier? Quand les travailleurs canadiens peuvent-ils s'attendre à la réalisation de vos engagements?

Jeff Hines: Comme je l'ai mentionné, il faudra attendre d'avoir une certitude économique. C'est clair que la certitude commerciale nous permet de prendre des décisions éclairées.

Actuellement, nous n'avons pas de certitude commerciale, et Stellantis n'est pas la seule à se préoccuper...

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith: Votre engagement semble conditionnel à quelque chose qui n'est pas du tout de votre ressort. Votre engagement semble loin d'être ferme.

Des centaines de millions de dollars du Trésor fédéral, sans parler des octrois de la province d'Ontario, ont été engagés pour cette usine de Brampton. On parle précisément de plus de 100 millions de dollars dépensés.

Comment envisagez-vous vos obligations à l'égard des contribuables canadiens, de la population?

Jeff Hines: Je suis très reconnaissant de toute l'aide reçue du gouvernement fédéral et de la province d'Ontario.

Notre idée, notre plan et notre stratégie...

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith: Votre obligation se résume à de la reconnaissance?

Comment envisagez-vous votre obligation à l'égard de l'usine de Brampton et de l'argent des contribuables investi? Je me fiche de savoir si vous êtes reconnaissant. Quelle est votre obligation?

Jeff Hines: Nous voulons nous assurer de soutenir ces employés. C'est ce que j'ai dit plus tôt. Nous voulons leur donner la priorité pour les emplois à Windsor. Il s'agit de nouvelles possibilités d'emploi qui leur sont offertes.

À court terme, dans l'actuel climat de grande incertitude, nous voulons qu'ils continuent à toucher les prestations accumulées. Je sais que ce n'est pas la même chose que les perspectives offertes à Windsor. Nous voulons aider de notre mieux les employés, mais nous avons besoin de certitude économique avant de prendre ces décisions.

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith: En attendant le retour à la certitude économique, pouvons-nous compter sur vous pour rembourser cet argent?

Jeff Hines: Nous avons pris l'engagement clair d'aider de notre mieux nos employés. Nous voulons maintenir les engagements que nous avons pris, à commencer par l'obtention de conditions qui fonctionnent sur le plan commercial. Nous pourrions alors poursuivre l'expansion de Brampton et l'autre projet d'expansion que j'ai mentionné.

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith: J'ai entendu, et corrigez-moi si je me trompe, que le Canada, c'est votre foyer. Pourtant, vous abandonnez des milliers de travailleurs.

J'ai entendu que vous avez accepté des engagements de centaines de millions de dollars, dont 100 millions de dollars destinés précisément à l'usine de Brampton. Or, vous n'avez aucune intention de respecter vos engagements à l'égard des travailleurs de Brampton, si ce n'est une vague possibilité d'obtenir un emploi quand vous serez convaincus de la certitude économique. Qui plus est, vous refusez d'admettre que les droits de douane qui frappent le secteur automobile canadien sont une mauvaise idée.

Jeff Hines: C'est effectivement difficile sur le plan économique, il n'y a aucun doute là-dessus. Je le redis, Stellantis n'est pas la seule touchée. C'est l'ensemble de l'industrie qui est touché.

C'est clair qu'il faudra trouver une solution le plus rapidement possible. Nous voulons absolument aider nos employés et discuter des engagements que nous avons pris envers eux, et nous voulons continuer d'explorer le potentiel de nouveaux produits qui, je pense, pourraient représenter une amélioration par rapport au plan précédent.

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith: Merci.

[Français]

Le président: Merci.

Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Gabriel Ste-Marie: Merci, monsieur le président.

Monsieur Hines, est-ce que Stellantis avait signé avec le syndicat une entente selon laquelle elle s'engageait à produire le modèle Compass de Jeep à l'usine de Brampton?

[Traduction]

Jeff Hines: À l'origine, il avait été prévu de construire le Jeep Compass. C'était le plan.

Bien évidemment, les nouvelles dynamiques du marché depuis à peu près neuf mois compliquent passablement la mise en marché et nous avons dû apporter des ajustements.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Je vais reposer ma question.

Aviez-vous signé avec le syndicat, en 2023, une entente au sujet de l'assemblage du modèle Compass de Jeep à Brampton?

[Traduction]

Jeff Hines: L'entente originale visait la production du Jeep Compass à l'usine de Brampton.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie de cette clarification.

Comme vous nous l'avez dit, ce sont donc les changements dans la conjoncture, les droits de douane et la situation globale qui vous ont fait changer votre décision.

Si les conditions changeaient, que le président américain suspendait ses droits de douane ou qu'ils étaient déboutés par la cour de justice américaine, est-ce que vous reviendriez sur votre décision pour que la construction du modèle Compass de Jeep se fasse à l'usine de Brampton?

• (1715)

[Traduction]

Jeff Hines: Nous serons très heureux de retrouver un certain degré de certitude en matière commerciale. Ce serait bienvenu non seulement pour Stellantis, mais pour tout le secteur automobile, y compris au Canada, bien sûr.

Nous souhaitons donner suite à notre engagement concernant l'expansion de l'usine de Brampton. À l'heure actuelle, je crois que les autres produits que j'ai mentionnés comme des possibilités conviendraient mieux pour le Canada, et pour Brampton en particulier, que les produits précédents. Pour cela, je le répète, nous avons besoin avant tout d'un certain degré de certitude sur le plan commercial, et il faut aussi trouver un terrain d'entente pour continuer d'avancer.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: C'est très clair; nous nous entendons là-dessus.

Est-ce que le site américain offre à Stellantis de nouvelles mesures incitatives, des subventions ou de possibles déductions? Est-ce que l'État de l'Illinois ou le gouvernement fédéral offre des avantages à Stellantis pour l'assemblage du modèle Compass de Jeep?

[Traduction]

Jeff Hines: Je n'ai pas vu les ententes. Là encore, je ne peux pas répondre à cette question parce que je suis au Canada. En tout respect, si je le pouvais, j'y répondrais, mais je ne connais pas la réponse.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Si vous êtes en mesure de vérifier l'information auprès de vos collègues américains, pourriez-vous nous fournir une réponse par écrit? Nous vous en serions reconnaissants.

Je crois que mon temps de parole est écoulé.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

Monsieur Falk, vous avez la parole pour cinq minutes.

Ted Falk (Provencher, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Hines, de comparaître devant le Comité aujourd'hui.

Comme vous l'aurez constaté, nous sommes très préoccupés par le fait que 3 000 travailleurs ont reçu un appel automatisé et ont été mis à pied pour une période prolongée, sans aucune garantie quant à leur retour au travail.

Vous avez abondamment parlé de dynamiques du marché, d'inconnues et d'incertitude dans votre déclaration et dans vos réponses. Pouvez-vous m'éclairer un peu sur le sens que vous donnez à ces mots? Vous avez pointé les droits de douane en vigueur parmi les difficultés associées aux États-Unis, mais pouvez-vous nous

dire quelles sont les autres inconnues ou dynamiques du marché avec lesquelles vous devez composer?

Jeff Hines: La principale difficulté pour l'instant est de trouver un terrain d'entente. C'est essentiel pour retrouver un certain degré de certitude. Nous devons trouver quelque chose qui sera commercialement viable pour l'usine de Brampton. Nous avons besoin de quelque chose qui conviendra pour le Canada et les consommateurs canadiens, mais également pour ceux de l'extérieur du Canada. C'est la priorité. Une fois que nous l'aurons trouvé et qu'il y aura consensus, nous sommes tous convaincus que les possibilités seront énormes et que les employés de Brampton pourront retourner au travail.

Ted Falk: Une société comme Stellantis ne décide pas du jour au lendemain de dépenser 13 milliards de dollars pour s'installer en Illinois et de délaisser temporairement l'usine de Brampton. Il est évident que vous avez été en contact avec Unifor et le gouvernement canadien. À quelle date les discussions ont-elles commencé concernant l'éventuelle fermeture prolongée?

Jeff Hines: Sans entrer dans les détails, je pense que dans certains cas, comme je l'ai dit, il y a une grande importance pour nous sur le plan commercial. Je peux confirmer que nous avons des discussions depuis neuf mois, et que certaines des difficultés... Nous pensons, depuis neuf mois, que nous serions en meilleure posture aujourd'hui si une entente...

Ted Falk: Monsieur Hines, il y a des discussions sur la pause prolongée à l'usine de Brampton depuis neuf mois avec le gouvernement canadien

Jeff Hines: Pas du tout. Depuis neuf mois, les discussions avec le gouvernement portent sur les difficultés que les droits de douane sont susceptibles de nous causer. Comme vous pouvez l'imaginer, dans une grande société comme Stellantis, nous évaluons toujours une diversité d'options et de manières de procéder, et beaucoup d'éléments pris en compte...

Ted Falk: Vous avez été en contact régulier avec notre gouvernement depuis neuf mois concernant certaines des difficultés rencontrées et les options envisagées.

Jeff Hines: Oui, c'est exact.

Ted Falk: D'accord. Merci.

D'autres témoins qui ont comparu devant le Comité dans le cadre de cette étude nous ont indiqué que l'une des incertitudes auxquelles vous faites probablement allusion vient de ce que l'exigence liée aux véhicules électriques a seulement été suspendue. Je siège au caucus conservateur de l'automobile. Lors d'un exposé de l'industrie avant la suspension, on nous avait affirmé que l'exigence a posé un véritable défi aux constructeurs.

Dans quelle mesure cette exigence a-t-elle pesé sur votre décision? Le président Trump a aboli cette exigence, mais elle demeure une réalité pour vous ici.

• (1720)

Jeff Hines: C'est une excellente question. Je vais réfléchir à voix haute en y répondant.

Nous sommes un des constructeurs de véhicules électriques au Canada, sinon le seul. Nous fabriquons aussi des véhicules à essence traditionnels ici. Nous croyons à la liberté de choix pour le consommateur, et nous sommes donc d'accord avec la suspension de l'exigence liée aux véhicules zéro émission. À notre avis, les consommateurs doivent pouvoir choisir ce qu'ils préfèrent et ce qu'ils veulent. Cela dit...

Ted Falk: La suspension ne crée-t-elle pas de l'incertitude pour vous?

Jeff Hines: Cela dit, nous construisons des véhicules électriques au Canada, de même que des véhicules à essence, et nous voulons que nos consommateurs soient libres de choisir le modèle qu'ils préfèrent partout au pays.

Ted Falk: Nous avons entendu lors de témoignages précédents que la demande a reculé de 8 %. Est-ce que cela concorde avec vos chiffres de ventes?

Jeff Hines: Oui, tout à fait.

Ted Falk: D'aucuns ont parlé de chute des ventes.

Si vous aviez le choix aujourd'hui, compte tenu de la demande des consommateurs, quel type de véhicules construiriez-vous?

Jeff Hines: Nous voulons construire des véhicules qui offrent une excellente valeur et une excellente fiabilité aux consommateurs canadiens, qui conviennent à leur mode de vie, sur l'ensemble du territoire canadien. C'est...

Ted Falk: S'agit-il de véhicules à essence?

Jeff Hines: Il pourrait s'agir de véhicules à essence, tout à fait.

Comme vous l'avez mentionné, plus de 90 % des véhicules fonctionnent à l'essence actuellement. Ils représentent la grande majorité du marché actuel.

Ted Falk: Selon ce que j'ai compris, vous auriez vendu beaucoup plus de Challenger 170 si vous les aviez construits.

Jeff Hines: C'est un très beau produit.

Ted Falk: Merci.

Le président: Madame Sidhu, vous avez la parole pour cinq minutes.

Sonia Sidhu (Brampton-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

À titre de fière Bramptonienne et de députée de Brampton-Sud, je dois vous dire, monsieur Hines, que je suis profondément troublée par la décision de Stellantis.

L'engagement que vous invoquez à l'égard du Canada concerne aussi les Canadiens.

Par votre entremise, monsieur le président, je demande à M. Hines de nous faire part de ce qu'il voudrait dire à mes concitoyens de Brampton qui perdent leur emploi. Qu'a-t-il à dire aux travailleurs de l'automobile et à leur famille? De quoi parlez-vous quand vous évoquez votre engagement à l'égard du Canada et de votre foyer?

Jeff Hines: D'emblée, je veux dire aux employés de Brampton que le message est difficile à porter, mais je comprends qu'il est encore plus difficile à recevoir.

Tout d'abord, nous voulons leur offrir des perspectives d'emploi. Ils auront la priorité pour ce qui est des postes supplémentaires à

Windsor. C'est une offre qui conviendra à certains, mais pas à tous. Nous leur offrirons directement le premier choix.

Ensuite, à court terme, nous allons offrir des prestations supplémentaires et prolonger celles qu'ils touchent actuellement. Après avoir entendu vos observations précédentes et celles du Comité, nous voulons nous assurer que ce sera fait.

Enfin, je leur dis que nous voulons continuer de construire des véhicules à Brampton et trouver quelque chose qui va fonctionner, mais nous avons besoin d'un environnement propice pour y arriver.

Sonia Sidhu: Est-ce que Stellantis va s'engager à maintenir sa capacité manufacturière à Brampton? Je veux le savoir.

Quand vous évoquez une réinstallation, comptez-vous payer les frais de déménagement ou soutenir les travailleurs dans leur nouveau rôle? Savez-vous que ce n'est pas juste, monsieur Hines, de leur demander de déménager? Il y a 3 000 travailleurs qui viennent jour après jour à l'usine. Ils travaillent fort pour votre usine. Est-ce juste pour eux?

Jeff Hines: C'est très difficile, assurément. Nous comprenons que ce ne sera pas possible pour tous les employés de cette usine. Toutefois, pour ceux qui acceptent, nous collaborons avec nos collègues du syndicat pour déterminer ce qu'une réinstallation entraîne pour les employés de Brampton et ce que nous pouvons faire pour que tout se passe bien.

Les employés de Brampton traversent une période difficile, c'est clair.

Sonia Sidhu: Pour terminer, monsieur Hines, je vous rappelle que vous devriez traiter avec respect les travailleurs de l'automobile de Brampton qui ont contribué à la réputation de votre société.

Merci.

Je cède le reste de mon temps à M. Bardeesy.

Karim Bardeesy: Merci.

Je vais poursuivre sur le même thème. La société va-t-elle offrir une aide à la réinstallation aux employés qui sollicitent et obtiennent un emploi à Windsor?

Jeff Hines: Nous sommes à établir les modalités avec nos collègues du syndicat, mais nous voulons leur offrir de l'aide pour leur déménagement. Absolument.

Karim Bardeesy: Combien y a-t-il d'offres d'emplois en mutation actuellement?

● (1725)

Jeff Hines: Actuellement, de 100 à 200 employés de Brampton ont manifesté leur intérêt... Si ce nombre augmente, nous allons adapter l'offre de postes en conséquence.

Karim Bardeesy: L'usine de Brampton est-elle considérée comme étant productive dans la famille Stellantis?

Jeff Hines: Historiquement, l'usine de Brampton a une réputation d'excellence et de grande qualité. C'est pourquoi nous espérons retrouver une situation qui favorisera la reprise des activités de construction de véhicules à Brampton. Nous avons besoin d'un environnement et de politiques commerciales qui assureront la viabilité de ces véhicules. Nous voulons reprendre les activités. Nous voulons que nos employés retournent au travail.

Karim Bardeesy: Dans sa lettre à M. Filosa, la ministre Joly lui intime d'étendre le programme de transition des employés, convenu avec Unifor, jusqu'à 2027 au moins.

Quelle est la situation du programme de transition des employés actuellement?

Jeff Hines: Nous voulons continuer de soutenir nos employés en ces temps difficiles. Nous travaillons à ce programme avec nos collègues du syndicat en ce moment même. Nous voulons prendre le plus grand soin possible des employés pour pouvoir aller de l'avant, et nous sommes d'accord avec ce que vous avez dit.

Karim Bardeesy: Je vais revenir à certaines questions posées par mon collègue Erskine-Smith concernant les droits de douane. Je sais que vous n'avez plus ce rôle à titre de président de Stellantis Canada, mais quand il vous incombait, avez-vous fait des pressions auprès des fonctionnaires américains présents au Canada afin de conclure une entente sur la réduction au minimum des droits de douane?

Jeff Hines: C'est un sujet récurrent de discussion avec le gouvernement. C'est primordial. Je crois que c'est primordial pour l'industrie. Je le répète, Stellantis n'est pas la seule touchée. Nous avons tous besoin d'un consensus si nous voulons continuer d'avancer.

Karim Bardeesy: Plus précisément, avez-vous fait des démarches auprès de l'ambassadeur des États-Unis au Canada relativement à l'urgence d'en arriver à une entente qui réduira les droits de douane au minimum, ou mieux, qui les éliminera?

Jeff Hines: Nous avons eu des discussions soutenues à ce sujet avec tous les échelons de gouvernement.

Le président: Merci.

[Français]

Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole.

Gabriel Ste-Marie: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'aimerais revenir sur ce qui a été discuté un peu plus tôt au sujet de la diffusion d'une vidéo. Je crois qu'il aurait été opportun de la diffuser, mais je comprends tout à fait votre intervention et celle de M. Bardeesy visant à s'assurer que les élus francophones ont les mêmes droits que les élus anglophones.

Monsieur le président, je suggérerais à vous ainsi qu'à mes collègues de s'y prendre d'avance les prochaines fois, afin de s'assurer d'avoir une traduction pour les interprètes. Ça permettrait de protéger l'audition de nos interprètes et d'augmenter l'efficacité du Comité.

Je comprends que les interventions ont été faites pour défendre les droits des élus francophones, mais j'aurais quand même aimé que tout ça soit fait d'avance. Ainsi, nous aurions pu obtenir la réaction du président de Stellantis Canada à cette vidéo.

Je le dis pour la prochaine fois, j'imagine.

Le président: Merci, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

Madame O'Rourke, s'agit-il du même rappel au Règlement?

[Français]

Dominique O'Rourke: Oui, monsieur le président.

J'abonde dans ce sens: il est important de respecter les langues officielles.

[Traduction]

Il est clair que les langues officielles doivent être respectées au sein du Comité.

J'invite également Mme Borrelli à soumettre la transcription en anglais et en français afin qu'elle soit consignée au compte rendu de nos audiences et qu'elle fasse partie intégrante de nos délibérations et de notre étude. Je crois qu'il faut faire preuve de prudence avant de diffuser un quelconque extrait d'une publication sur un média social qui n'a pas été vérifié au préalable par la présidence. C'est un point de gouvernance qui devrait faire l'objet d'un débat éclairé. Personne ne souhaite entendre parler de telles pertes d'emplois. C'est tragique et certainement dévastateur pour les familles.

Du point de vue du Comité et de la transparence, le contenu ne pose pas problème. C'est plutôt la manière dont il a été soumis au Comité qui, je pense, mérite qu'on s'y attarde. Il pourra être soumis selon le processus habituel, évidemment. Beaucoup de gens envoient des lettres au Comité et sont traités comme des témoins.

[Français]

Le président: Je vous remercie d'avoir invoqué le Règlement à ce sujet.

[Traduction]

Merci beaucoup.

Alors que nous arrivons au terme de cette première heure, je tiens à préciser à nouveau que vous avez bien sûr toute latitude, madame Borrelli, de fournir au Comité la transcription dans les deux langues officielles.

Chers collègues, le moment est peut-être bien choisi pour rappeler à tous que ce n'est pas une simple courtoisie, mais bien une obligation de fournir tous les documents dans les deux langues officielles. Nous le demandons généralement, par exemple, lorsqu'une motion est présentée, sauf s'il s'agit d'une intervention spontanée comme un sous-amendement.

Cela me facilite la vie. Cela facilite la vie de la greffière. Cela facilite la vie des analystes, et surtout, cela facilite la vie des interprètes. Pouvons-nous faire de notre mieux dorénavant? En règle générale, si nous avons l'intention de présenter quelque chose au Comité, nous le fournissons à l'avance à la greffière ou à moi-même dans les deux langues officielles afin d'éviter tout débat sur le contenu et de nous assurer que les aspects techniques sont respectés.

Cela dit, monsieur Hines, merci d'être venu témoigner devant nous aujourd'hui.

Chers collègues, nous allons suspendre la séance et nous reprendrons dans quelques instants pour la deuxième heure.

● (1730)

(Pause)

● (1738)

● (1735)

Le président: Chers collègues, nous entamons la deuxième heure de questions. Nous avons de nouveaux témoins, alors je vais simplement répéter, pour ceux qui n'étaient pas là, qu'il s'agit de la deuxième heure de la deuxième réunion de notre discussion sur les difficultés que rencontre l'industrie automobile canadienne — chez Stellantis en particulier — et plus largement sur la situation de l'industrie à cet égard.

Pour les témoins qui se trouvent ici dans la salle, veuillez prendre soin de placer votre écouteur sur l'autocollant devant vous s'il n'est pas dans votre oreille. Sinon, vous devriez être prêts. Tous les témoins ont effectué les tests de connexion requis avant ces réunions.

Chers collègues, nous accueillons trois témoins aujourd'hui, soit, en mode virtuel, Flavio Volpe, président de l'Association des fabricants de pièces d'automobile, ainsi que, d'Unifor, Lana Payne, présidente nationale, et Angelo DiCaro, directeur de la recherche.

Monsieur Volpe, je vous cède la parole pour votre déclaration liminaire.

• (1740)

Flavio Volpe (président, Association des fabricants de pièces d'automobile): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs.

Je suis toujours heureux d'être invité à participer à vos discussions.

L'industrie automobile canadienne repose sur l'assemblage. Certains commentateurs, dont le Conseil canadien des affaires, ont déclaré cette semaine que nous pouvons survivre à la guerre tarifaire avec les États-Unis, car il y aura toujours un marché de pièces d'automobile et que nous pouvions abandonner la lutte, si nécessaire, pour l'assemblage automobile.

Je représente ces fournisseurs, soit plus de 200 entreprises responsables de 95 % de la production indépendante de pièces d'automobile au Canada. Je dirais que nous sommes tout à fait contre cette affirmation. La moitié des pièces fabriquées dans les usines canadiennes sont utilisées pour assembler des véhicules canadiens.

Nous avons eu de mauvaises nouvelles ces dernières semaines, avec l'arrêt de la production dans les usines de Brampton et d'Ingersoll. À mon avis, cela annonce probablement leur fermeture définitive, car la disparition de ces sites d'assemblage au Canada affaiblit les fondements du secteur canadien des pièces automobiles.

Le secteur des pièces n'a jamais demandé d'aide financière. Dans le cadre des discussions sur l'automobile, on entend souvent dire que ces entreprises doivent toujours recevoir l'aide du gouvernement canadien, et nous sommes souvent déçus. Les fournisseurs de pièces d'automobile ont toujours dit que, si nous maintenons les possibilités d'assemblage ici, ils s'arrangeront pour vendre à leurs clients.

En demandant au gouvernement de se concentrer sur l'assemblage, nous employons également 100 000 Canadiens pour fabriquer des pièces d'automobile, des outils pour les voitures et des systèmes qui les équipent. Il s'agit d'investissements canadiens d'entités canadiennes ou étrangères pour ces assemblages canadiens.

Stellantis est un partenaire centenaire de l'industrie automobile canadienne. Bien sûr, elle a commencé sous les noms de Chrysler, puis Dodge, puis DaimlerChrysler, puis Fiat Chrysler, et maintenant Stellantis. La meilleure option pour ce partenariat centenaire est d'obtenir un autre produit à Brampton afin d'associer également ce produit à Windsor.

Notre association soutient fortement l'investissement dans les véhicules électriques à Windsor et dans le centre de recherche et développement à Windsor, mais nous avons toujours dit qu'il fallait inclure une garantie absolue d'assemblage à Brampton.

Lors de la dernière session, nous avons entendu l'angoisse que l'obligation relative aux véhicules électriques a suscitée au sein de l'industrie. Nous avons été très clairs, dès le début, sur le réalisme du rythme d'adoption des véhicules électriques qui a été fixé au Canada. La plupart d'entre vous m'ont entendu répéter abondamment dans les médias que nous n'atteindrons jamais la cible de 100 % en 2035, mais que nous devons trouver un rythme adapté aux sociétés qui ont investi conjointement avec nous et peut-être les pousser un peu, mais cela pourrait aussi être réaliste.

La Maison-Blanche a mis ce secteur dans sa mire. Elle a supprimé les incitatifs pour les acheteurs américains et les subventions à la production pour les entreprises du secteur, et elle nous a également imposé des droits de douane illégaux et sans précédent, dans l'espoir, selon ce qu'aurait dit le président, de mettre fin à la production de véhicules au Canada.

J'ai passé 20 ans dans ce secteur à plaider pour l'investissement dans l'industrie automobile canadienne, et en Ontario, j'ai personnellement travaillé avec Fiat pour obtenir des investissements au Canada en 2006 et 2007. J'ai ensuite travaillé directement à la restructuration de DaimlerChrysler pendant la crise financière de 2009 et 2010 afin de mettre en place de nouveaux programmes, en collaboration avec son grand dirigeant canadien, Sergio Marchionne, de 2015 à 2020. Nous avons ensuite moussé, une fois de plus, les investissements dans l'usine d'assemblage de batteries NextStar à Windsor et dans l'usine d'assemblage de Brampton en 2022 et 2023.

Je ne suis pas rémunéré par les équipementiers. Ils ne sont pas nos clients. Je travaille uniquement dans l'intérêt des fournisseurs canadiens. La plupart du temps, nos intérêts coïncident avec ceux des équipementiers, et je n'hésite pas à le dire lorsque c'est le cas.

Ces trois dernières années, marquées par des investissements âprement disputés, j'ai passé beaucoup de temps à défendre pour les fournisseurs et les 100 000 travailleurs que nous y employons les calculs qui justifient ces investissements et ces usines. Je n'hésite pas non plus à dire quand ce n'est pas vrai. Les sociétés — Stellantis et, bien sûr, General Motors — ont fait des choix qui ont favorisé les États-Unis.

• (1745)

Ce sont tous des adultes. Ces décisions ont des conséquences, et ils doivent les défendre — ici, devant le Comité, dans la sphère publique et auprès de leurs travailleurs. Ils peuvent mettre des produits dans ces usines. Ils devraient mettre des produits dans ces usines. Ils sont obligés de mettre des produits dans ces usines. Les contribuables canadiens, y compris les entreprises que je représente et qui paient les impôts qui contribuent à la réalisation de ces investissements, ont besoin que ces investissements soient complets. Les personnes qui se rendent au travail tous les jours et rentrent chez elles tous les jours devant les caméras de télévision, qui n'ont pas choisi d'être des politiciens, mais qui sont simplement des travailleurs de l'automobile qui travaillent dur, qui ont des bouches à nourrir et des factures à payer, ont des obligations à respecter ici.

Nous avons tous investi plus de 100 ans dans un partenariat qui devrait être plus durable que neuf mois d'angoisse de la part de la Maison-Blanche.

Enfin, je vais parler personnellement de Brampton. J'ai acheté une Chrysler 300C 2005, une Chrysler 300 SRT8 2006, une Charger SRT8 2010, une Challenger Demon 2018 et une Challenger Demon 170 2022. Je conduis et j'achète le produit que, selon moi, les meilleurs fournisseurs et les meilleurs travailleurs au monde ont assemblé. Donc, non seulement comme président de l'AFPA, mais comme consommateur, j'aimerais que ces entreprises honorent leur part du marché ou en subissent les conséquences.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Volpe.

Madame Payne, vous avez la parole pour au plus cinq minutes.

Lana Payne (présidente nationale, Unifor): Merci beaucoup. Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs. Je vous suis très reconnaissante de m'avoir invitée et de m'avoir fait passer après M. Volpe, car j'avais besoin d'un peu de temps pour faire baisser ma tension artérielle après votre témoignage précédent.

Comme vous le savez tous, je m'appelle Lana Payne et je suis la présidente nationale d'Unifor, le plus grand syndicat du secteur privé au Canada. Nous représentons 320 000 travailleurs dans plus de 25 secteurs de l'économie, dont 40 000 dans l'industrie automobile, et nous sommes le syndicat canadien de l'automobile.

Comme vous le savez, la semaine dernière a été marquée par des nouvelles dévastatrices pour des dizaines de milliers de travailleurs, tant dans les usines d'assemblage canadiennes que dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Tout cela est bien sûr lié à la guerre commerciale de Donald Trump. Je vous invite à réfléchir à ceci: au cours des 15 derniers jours, notre syndicat a appris que l'usine Paccar du Québec allait réduire sa production à Sainte-Thérèse, alors que de nouveaux droits de douane sur les camions lourds doivent entrer en vigueur le 1^{er} novembre. Cela porte à 775 le nombre total de licenciements dans cette usine cette année.

General Motors a mis fin à son programme de fourgonnettes électriques BrightDrop, laissant 1 100 travailleurs sans emploi pour une durée indéterminée. À ce jour, aucun programme de remplacement n'a été annoncé pour Ingersoll, bien que notre syndicat soit déterminé à travailler avec l'entreprise sur un nouveau produit et sur l'avenir de cette usine.

Comme vous le savez tous, Stellantis a transféré de Brampton aux États-Unis son programme de véhicules Jeep Compass, qui comprend la plateforme pour ce programme, mettant ainsi en péril l'avenir de cette usine et de 3 000 travailleurs. Cela s'ajoute bien sûr à la suppression prévue du troisième quart de travail chez GM Oshawa, prévue pour janvier, ainsi qu'à de nombreuses fermetures d'usines de pièces d'automobile auxquelles nous sommes également confrontés en tant que syndicat.

N'oublions pas que ce qui se passe dans l'industrie automobile se produit également dans les aciéries, les usines de pâte à papier, les papeteries, les scieries et les usines de fabrication d'aluminium, ainsi que chez les fabricants de meubles, autant d'industries à forte valeur ajoutée au Canada qui subissent toutes des pertes. La situation est très difficile pour les travailleurs, et j'ai besoin que vous le compreniez. Notre économie industrielle traverse une crise majeure, et nous devons faire tout en notre pouvoir pour la sauver. Toute notre stratégie commerciale actuelle doit viser à la défendre, ainsi que les plus de deux millions de Canadiens dont la vie et l'emploi en dépendent.

Maintenant, dans le temps qu'il me reste, je voudrais parler de Brampton et de Stellantis, la raison pour laquelle vous m'avez de-

mandé de comparaître ici aujourd'hui. En 2023, notre syndicat a négocié un engagement avec cette entreprise, clair comme de l'eau de roche, noir sur blanc. Le programme Jeep Compass allait être mis en place à Brampton. En fait, 3 000 membres d'Unifor ont ratifié une convention collective sur la base de cette promesse, et à ce moment, ils savaient qu'ils seraient sans emploi pendant une période considérable pendant le réoutillage.

Je comprends que très peu d'entre nous auraient pu prévoir, en 2023, le désastre d'un second mandat de Trump et l'utilisation des droits de douane comme arme. Je comprends. C'est difficile pour tout le monde en ce moment, mais je vais être claire sur un point: cela n'a pas d'importance, car des engagements ont été pris envers les travailleurs, notre syndicat, ce gouvernement et la population canadienne, et un accord est un accord.

Je tiens à dire, pour mémoire, que notre syndicat a été pris au dépourvu par cette décision. Pendant huit mois, depuis la suspension du réoutillage de l'usine de Brampton, notre syndicat a cherché à obtenir des garanties. Nous avons exigé des réponses de la part de l'entreprise, car nos membres méritent des réponses. Si un plan devait être modifié, nous pouvions en discuter, résoudre les problèmes et trouver des moyens de le faire fonctionner, comme nous le faisons toujours. Tout ce que nous avons reçu de Stellantis pendant cette période, ce sont de fausses assurances.

● (1750)

On nous a dit sans équivoque que Stellantis s'engageait envers Brampton et envers le programme. On nous l'a répété à maintes reprises. On nous l'a répété jusqu'à la toute fin, alors qu'apparemment, Stellantis, à ce moment-là, n'était plus engagé.

Vous devez comprendre que, pour nos membres, il s'agit de la plus haute trahison. Ils ont le sentiment que leur convention collective a été violée et rompue. On a mené en bateau 3 000 travailleurs, 3 000 familles et toute une collectivité pendant huit longs mois. Le réoutillage de cette usine était en cours et ces travailleurs sont sans emploi depuis janvier 2024.

Stellantis affirme aujourd'hui vouloir agir rapidement pour produire le Compass et l'acheminer dans ses salles d'exposition, mais en transférant le programme aux États-Unis, elle ne fera que retarder sa production jusqu'en 2027 au moins, alors que Brampton est presque prête à le construire dès maintenant. C'est pourquoi nous demandons à l'entreprise de reprendre immédiatement son réoutillage.

Il s'agit là du pire comportement qu'une société puisse adopter, et il ne peut être toléré. Il est inacceptable qu'une société décide de réduire sa production dans ce pays, de délocaliser nos emplois aux États-Unis et de s'attendre à revenir au Canada sans conséquence. Il ne faut pas se laisser faire.

Je tiens à remercier la ministre de l'Industrie, Mme Joly, et son équipe. Les mesures rapides et décisives qu'ils ont prises la semaine dernière pour demander des comptes à Stellantis et exiger une solution à Brampton ont été remarquables. Comme vous le savez, des mesures similaires ont été prises à l'endroit de General Motors.

Je tiens également à remercier notre ministre des Finances et son équipe pour l'avis qu'ils ont envoyé aux sociétés afin qu'elles réduisent leurs contingents de remise tarifaire. À notre avis, c'était exactement ce qu'il fallait faire.

Nous n'avons pas besoin d'excuses de la part des sociétés. Nous avons besoin de plans. Nous avons besoin de produits. Nous avons besoin que les engagements soient respectés et tout le monde doit comprendre qu'il y a des conséquences lorsqu'on ne tient pas ses promesses et ses engagements.

Pour notre part, notre syndicat est d'avis que le programme Jeep Compass doit rester ici, à Brampton, comme cela avait été promis. Nous travaillerons dans ce sens, je peux vous le garantir.

Aujourd'hui, à Brampton, en ce moment même, et demain aussi, nos membres sont devant l'usine pour défendre leurs emplois, leur avenir et leur collectivité, tout comme ils le font à Ingersoll. C'est le combat de notre vie et nous avons besoin que nos dirigeants politiques nous accompagnent à chaque étape.

Merci beaucoup de votre attention.

Le président: Merci beaucoup, madame Payne.

Nous allons passer aux questions.

Monsieur Guglielmin, vous avez la parole pendant six minutes.

Michael Guglielmin (Vaughan—Woodbridge, PCC): Merci aux deux témoins pour leur déclaration liminaire.

Monsieur Volpe, vos membres représentent 100 000 emplois canadiens. Il ne fait aucun doute que les droits de douane sont le catalyseur du secteur manufacturier, tant dans l'automobile que dans d'autres secteurs.

Nous avons entendu les témoignages de nombreuses personnes associées à l'industrie manufacturière et automobile qui ont évoqué des questions de réglementation, de cadre fiscal et de compétitivité globale par rapport aux États-Unis, surtout considérant l'approche agressive de ce pays pour attirer des entreprises grâce à une stratégie d'allègements fiscaux et réglementaires.

Comment décririez-vous la compétitivité actuelle du Canada par rapport à celle des États-Unis?

• (1755)

Flavio Volpe: Si l'on fait abstraction des droits de douane, elle est très compétitive. Évidemment, nous sommes confrontés à l'approche de la dernière administration Trump en matière d'avantages fiscaux pour les sociétés et à l'approche de l'administration Biden qui consiste à inonder la zone de subventions à la production, mais les programmes qui ont permis d'attirer ces investissements, comme celui dont nous parlons concernant Stellantis et General Motors, offraient de bonnes solutions de contournement.

De plus, les Canadiens achètent beaucoup de voitures, jusqu'à deux millions par an. C'est également un marché très intéressant pour les constructeurs automobiles rentables.

Michael Guglielmin: L'obligation relative aux véhicules électriques rend-elle plus difficile pour vos membres de justifier de nouveaux investissements ici?

Flavio Volpe: Vous m'avez peut-être entendu dire dès le début que, si noble soit-elle, l'obligation relative aux véhicules électriques était irréalisable, incompatible et irréaliste.

Deux scénarios étaient possibles. Soit les sociétés allaient investir massivement dans des programmes antérieurs moins rentables pour atteindre les cibles, soit elles allaient devoir acheter des crédits à d'autres entreprises qui ne fabriquent pas au Canada, comme Tesla ou VinFast, pour le faire. Ces deux scénarios étaient inefficaces

et n'auraient pas permis d'augmenter le chiffre d'affaires des fournisseurs de pièces d'automobile canadiens.

Michael Guglielmin: Diriez-vous que les obligations relatives aux véhicules électriques ont eu des conséquences imprévues pour le secteur automobile?

Flavio Volpe: Vous pouvez chercher mes déclarations à ce sujet sur Google. J'ai été beaucoup moins indulgent que vous l'étiez dans votre question.

Michael Guglielmin: Êtes-vous d'accord avec cette affirmation, pour mémoire, pour notre gouverne?

Flavio Volpe: Oui, bien sûr.

Michael Guglielmin: Croyez-vous qu'il faille laisser les consommateurs et l'industrie décider du rythme de la transition vers les véhicules électriques et que ce type d'approche renforcerait l'industrie automobile dans son ensemble?

Flavio Volpe: Eh bien, il faut trouver un équilibre. L'économie canadienne tire certains avantages de certains objectifs ambitieux en matière de véhicules électriques. Ils doivent simplement être réalistes.

Les Canadiens devraient pouvoir acheter ce qu'ils veulent, et je ne pense pas que, jusqu'à cette première année, 2026, nous ayons enfreint ce principe d'une marge de 20 %. Nous avons imploré le gouvernement de suspendre ces obligations, de les revoir et de les modifier. Il l'a fait. Nous allons le tenir à l'œil lorsque la période d'examen de 60 jours sera terminée, et il vaudrait mieux qu'il y ait des changements.

Michael Guglielmin: Madame Payne, lors de notre réunion de lundi, nous avons reçu des dirigeants de l'industrie automobile. Ils ont souligné un point similaire à celui de M. Volpe concernant les obligations relatives aux véhicules électriques. Ils ont déclaré qu'il faudrait carrément abolir les règlements fédéraux de cette nature et qu'ils avaient un impact négatif net sur l'industrie automobile. L'un d'entre eux a même dit que c'était en fait la seule mesure que le gouvernement pouvait prendre immédiatement pour soulager l'industrie automobile.

Nous avons également entendu des remarques similaires de la part du président de Stellantis Canada.

Êtes-vous d'accord avec cette analyse?

Lana Payne: Ce n'est pas la raison pour laquelle Stellantis prend la décision qu'elle prend actuellement.

L'autre chose que je voudrais dire...

Michael Guglielmin: Excusez-moi, madame. Ce n'était pas la question.

La question était la suivante: pensez-vous que l'obligation relative aux véhicules électriques devrait être supprimée et que cela serait bénéfique pour l'industrie automobile?

Lana Payne: Mon conseil au gouvernement est le suivant: s'il décide de supprimer l'obligation relative aux véhicules électriques, qu'il a suspendue, il devrait obtenir quelque chose en échange de la part de ces sociétés, à savoir des engagements qu'elles devront respecter.

Michael Guglielmin: Vous avez vous-même déclaré qu'une obligation seule ne suffirait pas à garantir la pérennité de l'industrie canadienne des véhicules électriques. Nous parlons ici de politique commerciale, qui a été désastreuse pour le secteur manufacturier. Derrière chaque donnée statistique se cache une famille, un emploi, comme vous le savez très bien.

S'il y avait quelque chose que nous pouvions faire immédiatement, comme supprimer cette obligation, ne pensez-vous pas que nous devrions adopter cette approche?

Lana Payne: Je vous dirais qu'il vaudrait mieux que vous obteniez quelque chose en échange. Si vous voulez supprimer les obligations, vous devez obtenir des sociétés l'engagement qu'elles maintiendront les emplois ici.

Michael Guglielmin: Pensez-vous qu'il devrait y avoir des clauses exécutoires de maintien de l'emploi ou de récupération dans les contrats que le gouvernement conclut avec des entreprises comme Stellantis?

● (1800)

Lana Payne: Oui. Quelle que soit la nature de l'aide gouvernementale accordée à une industrie, qu'il s'agisse de l'industrie automobile ou de l'industrie aérospatiale, peu importe le domaine, ces investissements devraient être assortis de conditions, notamment en matière d'emploi, de contenu canadien et de tout ce que nous devrions exiger lorsque nous investissons dans la politique industrielle et dans les industries au Canada.

Michael Guglielmin: Pour revenir à votre déclaration liminaire, avez-vous confiance dans les affirmations du président de Stellantis concernant sa volonté de maintenir les emplois à Brampton et au Canada?

Lana Payne: Pour l'instant, non, et je vais vous dire pourquoi. Ils viennent de violer un engagement qu'ils avaient pris envers nous et ont déclaré qu'ils transféraient le produit qui avait été promis et engagé aux travailleurs de Brampton vers une usine aux États-Unis afin d'apaiser l'agressivité commerciale de Donald Trump.

Je n'ai pas entendu un seul mot d'engagement concernant les autres produits dont ils parlent. Nous avons déjà un produit. Nous avons déjà un engagement à l'égard d'un produit et d'un programme de véhicules pour Brampton. C'est celui-là que nous devons garder là-bas, et le réoutillage doit redémarrer immédiatement.

Michael Guglielmin: Merci. C'est tout le temps dont je dispose.

Le président: Madame O'Rourke, vous avez la parole pour six minutes.

Dominique O'Rourke: Merci.

Nous sommes tous conscients de la force, de la productivité et de l'importance de l'industrie automobile canadienne. Elle représente plus de 100 000 emplois directs et plus de 500 000 emplois indirects, et elle est le premier exportateur de l'Ontario.

À Guelph, nous avons Linamar, Magna et DENSO, qui comptent parmi les meilleurs fabricants de pièces d'automobile au monde. Je suis donc certaine, monsieur Volpe, que vous vous êtes rendu à Guelph à de nombreuses reprises.

Nous sommes également l'une des villes canadiennes les plus vulnérables aux droits de douane. Nous souhaitons tous la suppression des droits de douane prévus à l'article 232. Nous voulons tous que le renouvellement de l'ACEUM soit une priorité. Nous devrions tous vouloir qu'Équipe Canada remporte cette victoire. Nous

voulons que les constructeurs automobiles canadiens respectent leurs engagements.

M. Hines parlait de certitude. Il a attribué la décision des États-Unis à l'incertitude causée par les droits de douane américains. Les actions de Stellantis elles-mêmes...? Cette décision contribue-t-elle à l'incertitude dans le secteur? Les sociétés devraient-elles rester fermes et soutenir le Canada, le secteur et nos travailleurs de l'automobile?

Lana Payne: Je pense que cela envoie le message que si Stellantis peut s'en tirer à bon compte, tout le monde peut, tout le monde le peut.

Nous savons qu'on est en train de prendre ce genre de décisions dans de nombreux endroits, et pas seulement dans l'industrie automobile. C'est pourquoi notre syndicat s'est montré très proactif dès le début de cette guerre commerciale et a en fait recommandé au gouvernement un plan de remise en ce qui concerne la manière dont nous traiterions la production et la fabrication, surtout dans l'industrie automobile, face aux menaces qui pesaient sur nous. Ce plan reposait sur un principe simple: « Si vous vendez au Canada, vous devez fabriquer au Canada ». Si vous êtes présent ici, si vous avez pris des engagements envers les travailleurs ici et si vous avez pris des engagements en matière d'investissements, vous recevriez, en gros, un quota. Si cette empreinte et ces engagements devaient changer, alors toute la situation changerait pour vous en tant que société.

C'est ce que nous avons vu évoluer la semaine dernière.

Je comprends que cela soit difficile à entendre, mais chaque jour, Donald Trump fait pression sur les entreprises aux États-Unis — j'ai employé le mot « extorsion » — pour qu'elles fassent exactement ce que Stellantis fait. Si nous ne trouvons pas un moyen, à l'échelle nationale, de riposter et de nous assurer que nous maintenons la production au Canada, que nous maintenons les usines en activité pendant cette période, jusqu'à ce que nous arrivions à un accord commercial et à la certitude dont parle le président de Stellantis, alors nous perdrons tout.

C'est difficile à entendre pour nos membres. J'ai été franche avec eux sur la situation que nous vivons, mais la vérité est que nous avons également une influence considérable en tant que pays. Nous avons beaucoup de moyens pour protéger l'industrie automobile et nous assurer de traverser cette période. Nous devons utiliser tous ces outils pour y parvenir.

Dominique O'Rourke: Merci.

En tant que présidente du caucus de l'automobile, nous avons eu l'occasion de visiter des usines. Nous avons rencontré Unifor à la fin de l'été.

Notre comité mène une étude sur la productivité. J'imagine que la mise en place d'un nouveau produit dans une usine nécessite des années de planification, des investissements dans le réoutillage et la formation de la main-d'œuvre. La décision de Stellantis a-t-elle un sens, du point de vue de la productivité, à ce stade avancé?

● (1805)

Lana Payne: Absolument aucun.

Ce qui n'a pas non plus de sens, c'est que nous avons procédé à un réoutillage partiel à Brampton. Cette usine est désormais bien mieux placée pour mener à terme le réoutillage et livrer les voitures et les produits beaucoup plus rapidement. Si vous avez bien lu le communiqué de presse lorsqu'ils ont annoncé un investissement de 13 milliards de dollars aux États-Unis, qui comprenait également nos emplois et notre investissement qu'ils s'étaient engagés à maintenir à Brampton, ils ont déclaré qu'ils prenaient cette décision pour garantir de pouvoir mettre rapidement les véhicules sur le marché et dans les salles d'exposition. Il n'y a pas de meilleur endroit pour le faire que Brampton en ce moment.

Dominique O'Rourke: J'espère sincèrement que M. Hines nous écoute toujours.

Monsieur Volpe, j'ai été ravie de vous entendre dire que notre secteur est ancré dans l'assemblage. Je suis d'accord avec vous.

Pouvez-vous nous donner une idée des répercussions qu'une décision comme celle annoncée récemment par Stellantis aura sur les fabricants de pièces?

Flavio Volpe: J'ai été ravi de vous rencontrer et de discuter avec vous personnellement de ce type de dynamique à Guelph, au centre d'innovation de Linamar. Lors de cet événement, nous avons évoqué le fait qu'un emploi dans l'assemblage vaut généralement trois ou quatre emplois dans le secteur des pièces d'automobile qui alimentent cette usine. La fabrication d'une voiture s'apparente à un « puzzle », dont 75 % des composants sont fabriqués dans les usines des fournisseurs.

Dans une usine comme celle de Brampton, lorsqu'elle tourne à plein régime, les 3 000 travailleurs que Mme Payne représente fabriquent les voitures que j'achète. Environ 9 000 ou 10 000 travailleurs dans les usines de pièces d'automobile fabriquent les composants qui entrent dans ce puzzle.

Nous attendions tous cette Compass. Pour appuyer l'argument que Mme Payne vient de présenter, j'ajouterai que l'annonce de 13 milliards de dollars comprenait plus de 600 millions de dollars pour le réoutillage de l'usine de Belvidere, dans l'Illinois. En plus du montant déjà dépensé pour le réoutillage et de la mise en attente des travailleurs et des fournisseurs de Brampton, ils investissent 600 millions de dollars supplémentaires dans un produit qui a une marge bénéficiaire de 6 ou 7 %.

La productivité n'est pas la raison qui motive cette décision.

Dominique O'Rourke: Merci, monsieur le président.

Pour notre dernière question, très brièvement, le gouvernement fédéral a bien sûr annoncé qu'il prenait des mesures contre Stellantis. Nous avons également annoncé plusieurs mesures de soutien pour nos travailleurs dans plusieurs secteurs touchés par les droits de douane, notamment l'amélioration de l'assurance-emploi, la formation professionnelle, l'Initiative régionale de réponse tarifaire, qui représente 6,5 milliards de dollars pour de nouvelles mesures visant à protéger les entreprises et les travailleurs canadiens, et, bien sûr, les négociations en cours.

Selon vous, dans quelle mesure est-il essentiel de maintenir ces mesures, et quelles mesures, le cas échéant, le gouvernement canadien peut-il prendre pour stabiliser davantage l'environnement d'investissement dans le secteur automobile?

Lana Payne: Je ne nierai jamais la nécessité d'apporter un soutien solide aux travailleurs qui risquent de perdre leur emploi, mais

dans le cas présent, je dirais que notre priorité est de veiller à ce que les gens aient un emploi et que l'usine continue de fonctionner.

Notre convention collective comporte de nombreux éléments. Vous avez évidemment entendu M. Hines y faire référence. Nous avons rencontré les dirigeants de la société pour discuter de la forme que pourraient prendre le maintien des avantages sociaux et le soutien au revenu pour nos membres. Disons simplement que nous sommes encore loin d'une solution.

En réalité, pour stabiliser l'industrie, nous devons prendre plusieurs mesures: soutenir la production et veiller à ce que ces usines restent ouvertes pendant cette période et, bien sûr, parvenir à un accord commercial sûr avec les États-Unis.

Nous avons un moyen de pression. Le Canada est un marché énorme. M. Volpe vous en a parlé. C'est un marché de 100 milliards de dollars. Nous sommes le principal marché d'exportation de ces sociétés en dehors des États-Unis pour la vente de voitures. Cela devrait avoir une certaine valeur. C'est un endroit extrêmement important pour elles, non seulement pour construire des voitures, mais pour les vendre. Je pense que cela doit être pris en compte dans l'équation et dans la décision.

[Français]

Le président: Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole pour six minutes.

• (1810)

Gabriel Ste-Marie: Merci, monsieur le président.

Je salue tous les témoins.

Mes questions vont s'adresser aux représentants d'Unifor, que je remercie de leur présence.

Votre présentation rappelle la gravité de la situation. Comme vous l'avez dit, madame Payne, ce sont les emplois manufacturiers de toute l'économie canadienne qui sont menacés. Vous avez notamment mentionné ce qui se passe du côté de Paccar, à Sainte-Thérèse, dans la couronne nord de Montréal, et les centaines d'emplois qui sont perdus. Aujourd'hui, nous parlons de l'usine de Stellantis située à Brampton. Toute la situation découle de la guerre commerciale et des droits de douane illégaux du président Donald Trump.

Tout d'abord, croyez-vous que les tribunaux américains vont rétablir la situation en déclarant illégaux ces droits de douane? Ils sont effectivement illégaux, selon moi.

[Traduction]

Lana Payne: J'aimerais avoir une boule de cristal pour répondre à cette question.

Je dirais qu'il y a deux types de droits de douane en cause. L'un d'eux, que la Cour suprême examinera, est celui qui a été imposé en vertu de l'International Emergency Economic Powers Act. En outre, dans l'industrie automobile, nous devons composer avec les droits de douane prévus à l'article 232, qui sont différents dans la mesure où ils sont soumis à un processus différent aux États-Unis.

Bien sûr, tous ces droits de douane font actuellement l'objet de négociations commerciales avec les États-Unis, car ils s'appliquent à l'automobile, à l'acier, à l'aluminium, au cuivre et désormais aux camions lourds, y compris ceux fabriqués par PACCAR.

De nombreux autres droits de douane ou enquêtes commerciales sont en vigueur dans d'autres secteurs, ce qui explique pourquoi notre économie traverse une période très difficile. Nous anticipons le déclenchement d'une enquête dans le secteur de l'aérospatiale ainsi que dans le secteur pharmaceutique. Les attaques tarifaires auxquelles nous sommes confrontés et auxquelles nous continuerons d'être confrontés de la part des États-Unis sont sans fin.

Voilà pourquoi nous avons toujours estimé que notre pays disposait d'un levier et que nous devons réfléchir à la manière dont nous allions l'utiliser si nous ne parvenions pas à conclure un accord commercial. Chaque jour, les règles du jeu semblent changer avec ce président. Je pense que c'est très clair, et les exigences augmentent, tout comme l'extorsion. Nous devons donc évaluer notre position pour l'avenir et la manière dont nous allons négocier un accord.

Je sais aussi que les droits de douane que les États-Unis nous ont imposés causent désormais des difficultés considérables aux États-Unis et, aussi difficile que cela puisse être à entendre, nous avons besoin que cela se produise. Nous avons besoin que leurs industries souffrent du fait qu'elles doivent payer des droits de douane de 50 % sur notre aluminium, car elles ne peuvent rien construire sans nous. Elles ne peuvent rien cultiver sans nous. Notre pays a beaucoup de leviers dans cette guerre commerciale, et nous devons veiller à les faire connaître.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: C'est très clair, merci beaucoup.

Il s'agit des deux économies les plus intégrées au monde. Le Canada a donc un pouvoir. Vous disiez que, tant que les problèmes liés aux droits de douane ne seraient pas réglés, le gouvernement devrait intervenir davantage en mettant en place un plan de remise afin de compenser les droits de douane payés et de préserver les emplois dans le secteur manufacturier.

Concernant l'usine de Brampton, quelles leçons le gouvernement fédéral devrait-il tirer de la manière cavalière dont Stellantis a annoncé son changement de plan aux travailleurs et au gouvernement? Que doit retenir le gouvernement de cette situation afin qu'elle ne se reproduise plus?

[Traduction]

Lana Payne: Je pense que nous devons toujours être prêts à jouer dur, c'est certain. Je peux vous dire que, dans son témoignage précédent, M. Hines a mentionné à plusieurs reprises le troisième quart de travail qu'ils ont mis sur pied à l'usine de Windsor. Je veux simplement que vous compreniez tous qu'ils ne font pas cela par pure grandeur d'âme. C'est un accord que notre syndicat avait négocié en 2023, tout comme nous avons négocié l'engagement pour Brampton.

En réalité, nous attendons de ces sociétés qu'elles respectent les engagements qu'elles prennent. Si un jour... parce que les conditions changent. La solution consiste à s'asseoir avec le syndicat et à essayer de trouver une issue, éventuellement avec l'aide des partenaires gouvernementaux.

Cela ne s'est pas produit ici, à Brampton. Nous avons appris la nouvelle à 15 minutes d'avis. C'est pourquoi il y a eu des appels automatisés. Tout cela s'est produit en même temps. Notre syndicat a été informé 15 minutes avant que cela ne soit rendu public. Jusqu'à ce moment-là, on nous avait répété à maintes reprises qu'ils s'étaient engagés envers Brampton et que ce produit serait fabriqué

à Brampton. En moins d'une heure, nos membres ont reçu des appels automatisés. Pendant huit mois, nous avons répété à cette société qu'elle devait mieux communiquer avec ses fidèles employés au sujet de ce qui se passait pendant cette période. Les communications que nos membres ont reçues provenaient de nous, et non de l'entreprise.

● (1815)

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Excusez-moi, je vais peser mes mots dans les quelques secondes qu'il me reste, mais je trouve que la façon de faire de Stellantis est dégueulasse. Heureusement que le syndicat était là pour informer et soutenir les travailleuses et les travailleurs. J'imagine que la confiance de la communauté est rompue.

Mon temps de parole est écoulé, mais j'aurai certainement une autre occasion de vous poser des questions.

Le président: Merci, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

Madame Dancho, vous disposez de cinq minutes.

Raquel Dancho: Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être ici.

En bref, monsieur Volpe, vous représentez ici l'Association des fabricants de pièces d'automobile, qui, je crois, représente 250 grandes entreprises dans de nombreux secteurs et 90 % des fabricants de pièces automobiles canadiens. Je n'ai pas vraiment compris combien d'emplois vous représentez au total, mais je sais qu'il s'agit de plusieurs milliers.

Flavio Volpe: Il s'agit d'environ 100 000 emplois.

Raquel Dancho: C'est beaucoup, 100 000. Merci beaucoup de défendre les intérêts de ces travailleurs.

D'après ce que j'ai compris, à Brampton, la décision a certainement eu un impact sur 3 000 emplois directs, mais j'ai entendu dire que cela avait eu un impact sur pas moins de 12 000 emplois indirects, dont beaucoup dans votre secteur, celui des pièces d'automobile. Est-ce exact?

Flavio Volpe: C'est exact. Lorsque cette usine fonctionne à plein régime, elle génère environ 9 000 ou 10 000 emplois chez les fournisseurs, dans cette région et dans le reste de l'Ontario, qui approvisionnent cette production. Sans les voitures, ces emplois n'existent pas.

Raquel Dancho: Oui. Je tenais simplement à le confirmer, car vous représentez un nombre important de travailleurs. Je vous remercie.

Madame Payne, j'ai des questions similaires à vous poser. Bien sûr, comme vous le savez, Unifor représente de nombreux travailleurs de l'automobile, mais combien en général?

Lana Payne: Nous avons 40 000 membres dans l'industrie automobile. Ils travaillent dans des usines d'assemblage et pour certains fournisseurs que M. Volpe représente. Lorsque vous parlez de Stellantis et de la décision concernant Brampton, environ 1 000 de nos membres dans la chaîne d'approvisionnement ont aussi été touchés par cette décision. Il y en aurait des milliers d'autres ne faisant peut-être pas partie de notre syndicat. L'impact est considérable.

Raquel Dancho: Oui. Selon certains propos que vous avez tenus et que j'ai lus, et que vous avez peut-être répétés aujourd'hui, nous pouvons facilement qualifier la situation de crise pour notre industrie automobile. Pour paraphraser ce que vous avez dit — et corrigez-moi si je me trompe, mais ça m'a semblé assez percutant —, nous perdrons toute notre industrie automobile si nous ne parvenons pas à conclure un accord commercial.

Lana Payne: Oui. Je veux dire, je pense que nous pouvons agir de différentes façons dès maintenant. Nous avons traversé une situation qui était très difficile en travaillant avec ces constructeurs automobiles. Certains d'entre eux continuent d'investir au Canada. Ce que je crains, et c'est pourquoi nous avons fait valoir que les droits de douane entraîneront une fuite continue d'investissements dans cette industrie, c'est que, comme vous l'avez souligné, sans investissements, sans nouveaux produits dans ces usines, il n'y a pas d'avenir. Les investissements actuels sont très limités et reposent sur le passé. Nous avons vu beaucoup de nouveaux investissements annoncés, mais tous vont aux États-Unis pour le moment.

Raquel Dancho: Oui, je suis heureuse que vous ayez abordé la question des droits de douane. Bien sûr, cela représente une part importante de la situation que nous vivons, comme beaucoup d'entre vous l'ont souligné dans cette étude que nous menons.

Ce qui m'inquiète beaucoup, et je suis sûre que vous avez vu la même chose que moi, c'est que les communications de l'administration Trump sont assez sérieuses. Ses responsables disent en substance que c'est leur objectif. Ils veulent saigner à blanc notre industrie automobile. Je les paraphrase, mais c'est ainsi que j'interprète leur objectif. C'est assez impitoyable, et cela a déjà des répercussions sur des milliers d'emplois, alors que cela ne fait que quelques mois, pour ainsi dire.

Je suis également préoccupée par le fait que le gouvernement libéral manque totalement de conviction lorsqu'il affirme qu'il va conclure un accord sur l'automobile pour les Canadiens. Nous n'avons pas entendu de communications en ce sens. Cela n'a pas été une priorité dans leurs communications, donc je suis très préoccupée par le fait que nous n'en sommes qu'au début et qu'il faudra beaucoup de temps avant d'obtenir un accord sur l'automobile, si jamais nous en obtenons un.

Je pense que nous essayons de déterminer si nous pouvons faire quelque chose, dans le cadre de notre compétence exclusive à l'échelle nationale, pour rendre l'industrie automobile plus compétitive ici, afin de pouvoir espérer conserver certains emplois. Je sais que vous avez mentionné la suspension des obligations et que celle-ci s'imposait compte tenu des défis sans précédent auxquels est confrontée l'industrie nationale. Cette mesure apporte un soulagement temporaire à une industrie qui souffre des droits de douane imposés par Trump. Je suis heureuse que vous mesuriez l'importance de ce soulagement temporaire.

Je dirais qu'un allègement permanent serait encore plus efficace pour apporter une partie de la certitude nécessaire et, monsieur Volpe, je sais que vous avez qualifié l'obligation de « sanction économique » dans le *Toronto Star*, et nous sommes tout à fait d'accord avec vous. Nous avons abondamment entendu le même avis, monsieur le président, de la part de plusieurs témoins au sujet des obligations relatives aux véhicules électriques. Je crois sincèrement qu'elles sont comme une épée de Damoclès au-dessus de la tête de l'industrie automobile. Nous pouvons certainement agir pour l'aider dès maintenant.

Je propose la motion suivante, monsieur le président:

Étant donné que l'obligation fédérale libérale sur les véhicules électriques est actuellement suspendue, mais n'a pas été abrogée, et qu'elle pourrait être rétablie à l'issue de l'examen en cours mené par le gouvernement;

Étant donné que cette obligation:

réduit le choix et l'accessibilité financière pour les consommateurs, les véhicules électriques coûtant environ 15 000 dollars de plus que les modèles à essence comparables, et les pertes d'autonomie en hiver pouvant atteindre 40 %, ce qui affecte les conducteurs des zones rurales et nordiques;

représentant que 8,7 % des ventes de véhicules neufs au début de 2025, soit une baisse de 23 % par rapport à l'année précédente;

n'est pas en phase avec le marché américain, où il n'existe aucune obligation fédérale comparable en matière de ventes et où les constructeurs automobiles bénéficient d'une plus grande flexibilité pour répondre à la demande des consommateurs;

une fois rétablie, elle obligerait les constructeurs automobiles à respecter des quotas stricts (60 % de ventes de véhicules zéro émission d'ici 2030 et 100 % d'ici 2035) sous peine de sanctions pouvant atteindre 20 000 dollars par véhicule;

Cela reviendrait à verser à nouveau des millions de dollars en paiements de conformité à des entreprises étrangères comme Tesla, au lieu de soutenir les constructeurs automobiles et les emplois canadiens;

Cette mesure a été critiquée par des experts du secteur, notamment: Huw Williams, de l'Association canadienne des concessionnaires d'automobiles, qui a qualifié l'obligation relative aux véhicules électriques de « catastrophe annoncée » et a déclaré: « Si vous voulez aider Tesla, et non votre concessionnaire automobile local, maintenez l'obligation relative aux véhicules électriques »; et Brian Kingston, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, qui l'a qualifiée de « défi direct à notre compétitivité en tant que juridiction de fabrication automobile, car il impose des coûts punitifs aux entreprises qui n'atteignent pas ces objectifs de vente arbitraires »;

Que le comité fasse rapport à la Chambre sur sa recommandation visant à abolir le mandat fédéral libéral sur les véhicules électriques.

Monsieur le président, cette question nous tient très à cœur et j'attends avec impatience la discussion.

• (1820)

Le président: J'aimerais simplement obtenir des précisions de votre part, madame Dancho. Souhaitez-vous présenter un avis de motion ou présenter la motion?

Raquel Dancho: Je présente la motion.

Le président: Vous présentez la motion.

Mesdames et messieurs, je constate que trois personnes ont levé la main.

Je voudrais faire une recommandation au Comité, et si mes chers collègues n'acceptent pas cette recommandation, ce n'est pas grave. Nous respecterons le Règlement.

Nous avons trois témoins avec nous. Il nous reste environ 12 à 15 minutes de témoignage. Si nous nous engageons dans une longue discussion, ou même dans une discussion tout court sur cette motion, cela nous empêchera de poursuivre notre entretien avec les témoins ou les témoins devront rester assis à attendre et à nous écouter traiter de questions relatives au Comité sans rapport avec la raison pour laquelle ils ont été convoqués ici aujourd'hui.

Voici ce que je recommande. Nous poursuivons la série de questions et nous convenons à l'unanimité d'honorer la motion de Mme Dancho, que nous examinerons une fois que nous aurons terminé notre série de questions, l'idée étant de tirer pleinement parti des compétences des témoins qui se sont rendus disponibles pour nous aujourd'hui. Une fois cela terminé, nous reprendrons le débat sur cette motion.

Pour cela, j'aurai besoin du consentement unanime des membres du Comité.

Madame Dancho, vous avez la parole.

Raquel Dancho: Combien de temps aurons-nous pour en discuter?

Le président: Nous en discuterons aussi longtemps qu'il y aura matière à discussion.

Raquel Dancho: Il n'y a pas de limite de temps.

Le président: Il n'y a aucune limite. Tout ce que je propose, c'est qu'au lieu d'avoir une discussion qui pourrait durer 10, 15, 20 ou 60 minutes, alors que les témoins sont toujours là, nous allions au bout du temps qui leur est alloué, par respect pour eux et pour les membres du Comité à qui il reste du temps. Ensuite, nous pourrions convenir, en tant que Comité, de reprendre la motion que vous avez présentée.

Raquel Dancho: J'ai une autre question. Il me semble que des mains étaient levées et que nous avons un ordre d'intervention.

Le président: Je respecterai l'ordre d'intervention que nous avons essayé d'établir et qui est le suivant: M. Falk, Mme Borrelli, M. Guglielmin. Je reprendrai cet ordre d'intervention une fois le temps réservé aux témoins terminé.

Je demande simplement le consentement du Comité. En un mot, je ne souhaite pas que les témoins aient à attendre pendant que nous examinons cette motion, car ils se sont rendus disponibles. Il est certain que M. Volpe, M. DiCaro et Mme Payne ont beaucoup à faire, beaucoup de personnes à qui parler, et je ne souhaite pas les retenir plus longtemps.

En l'occurrence, madame Dancho, nous reviendrons à votre motion à la fin des questions. Votre temps de parole est écoulé.

Monsieur Bardeesy, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes.

• (1825)

Karim Bardeesy: Je vous remercie, monsieur le président.

J'ai posé une question à M. Hines au sujet de la productivité de l'usine de Brampton.

Madame Payne ou monsieur DiCaro, avez-vous d'autres observations ou des données qui étayent son point de vue sur la productivité de cette usine?

Lana Payne: Monsieur DiCaro.

Angelo DiCaro (directeur de recherche, Unifor): Je vous remercie de cette question. Je ne sais pas jusqu'où vous voulez que j'entre dans les détails. On peut dire, et j'imagine que tout représentant de Stellantis en conviendra, que cette usine est en activité depuis 40 ans et qu'elle a toujours été particulièrement productive. Elle usine a reçu pour mandat de construire des véhicules que M. Volpe achète, non seulement parce que M. Volpe les achète, mais aussi parce que ce sont des véhicules très rentables. Cette usine a longtemps été le constructeur exclusif de certaines des voitures les plus lucratives de la gamme Dodge. Elle en était très fière.

Si vous avez vu une Dodge Charger au cours des 20 dernières années, sachez que le modèle n'a été construit que dans une seule usine au monde, celle de Brampton, en Ontario. On ne confie pas la construction de ses voitures les plus importantes à une mauvaise usine. C'est pourquoi cette usine est tellement importante.

Karim Bardeesy: Merci de votre réponse.

Je vous demanderai aussi si la question d'une norme de disponibilité des véhicules électriques a jamais entravé la production des Charger.

Angelo DiCaro: Je dirai que non. Pour être honnête, le principal problème en ce qui concerne les gammes de produits devant répondre aux normes relatives aux véhicules électriques ou à la consommation de carburant découle des règles de l'Agence américaine de protection de l'environnement, l'EPA, en matière de consommation de carburant. Le Canada construit des voitures pour le marché nord-américain. Si les États-Unis modifient leur réglementation en matière de consommation de carburant, nous suivons ces règles. Cet élément influe plus sur l'évolution de la production que toute autre politique dont nous avons connaissance. À vrai dire, la gamme de voitures de Brampton était en déclin avant même que nous ne parlions des exigences relatives aux VE au Canada. C'est difficile à évaluer par rapport à cette politique. Je ne peux pas vous dire mieux.

Karim Bardeesy: Après la restructuration du secteur au lendemain de la crise financière, le gouvernement fédéral, le gouvernement de l'Ontario et le gouvernement fédéral américain ont apporté une aide considérable à deux des principales entreprises. Dans le cadre de ces plans d'aide, vos travailleurs, vos membres, ont dû faire des sacrifices importants. Je me rappelle aussi qu'à cette époque, Unifor et le secteur s'étaient alliés dans une large mesure pour plaider ensemble en faveur de nouveaux mandats. Pourriez-vous nous expliquer comment le secteur a collaboré pendant longtemps avec le syndicat et nous dire ce qui a peut-être changé au cours des derniers mois?

Lana Payne: Je dirai que nous continuons de collaborer avec le secteur dans la mesure du possible, car nous voulons que le Canada ait un secteur automobile dynamique. Nous travaillons donc avec les constructeurs automobiles, ainsi qu'avec M. Volpe et son organisation. Nous faisons notre possible pour promouvoir un secteur automobile canadien parce qu'il est essentiel pour avoir une base manufacturière de pointe de ce pays, pour la base industrielle canadienne et pour les 500 000 Canadiens qui en dépendent pour leur emploi. Par conséquent, le moment viendra pour nous de collaborer de nouveau sur toutes les politiques auxquelles nous devons travailler, afin de nous assurer que notre industrie est soutenue et capable de croître. Je crois que nous y parviendrons une fois que nous aurons passé cette période difficile.

Le fait est que nous construisons des voitures ensemble dans toute l'Amérique du Nord et que les États-Unis dépendent de nous pour construire les voitures qu'ils construisent aussi, et qu'ils dépendent de notre marché. J'espère sincèrement que le bon sens finira par l'emporter et que nous continuerons d'avoir une grande industrie automobile nord-américaine.

• (1830)

Karim Bardeesy: Je vous remercie.

J'ai une question pour M. Volpe...

Le président: Soyez bref, monsieur Bardeesy.

Karim Bardeesy: Monsieur Volpe, Mme Payne vient de parler du rôle joué par la ministre Jolyet les acteurs de l'industrie dans la défense de nos intérêts ces dernières semaines. Qu'en pensez-vous? Quel est votre avis sur le sujet?

Flavio Volpe: Nous avons demandé à la ministre de l'Industrie d'adopter une position très ferme sur les ententes que Stellantis et General Motors ont signées avec le gouvernement fédéral, dans l'intérêt de ces deux entreprises, mais aussi des fournisseurs, des travailleurs et des collectivités. Nous avons trouvé que la réponse était très ferme et très rapide. Avec le décret de remise des droits de douane, pris conjointement avec le ministre Champagne, je pense que nous avons attiré l'attention des décideurs américains, qui n'aiment pas cette décision, mais je crois que c'était une démonstration très importante du pouvoir de négociation que nous avons — Mme Payne a mentionné le marché de 100 milliards de dollars sur lequel ils vendent leurs produits.

Écoutez, si vous obtenez des remises de droits de douane parce que vous construisez ici, puis que vous décidez de ne pas construire ici, vous serez comme Nissan, Hyundai et tous ceux qui veulent vendre au Canada. Je suis heureux du leadership et de la réponse très fermes dans cette affaire.

Le président: Je vous remercie.

[Français]

Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Gabriel Ste-Marie: Merci, monsieur le président.

Madame Payne et monsieur DiCaro, quelles leçons le gouvernement peut-il tirer de cette histoire pour ce qui est de la façon dont il structure sa politique industrielle? Le gouvernement devrait-il exiger davantage de garanties d'emplois ou d'investissements, pour le bien-être des travailleuses et des travailleurs des communautés, lorsqu'il prend des mesures et élabore des politiques pour soutenir les grandes entreprises dans le secteur manufacturier? Quelles leçons le gouvernement peut-il tirer de cette histoire afin de mettre en place de meilleures politiques industrielles à l'avenir?

[Traduction]

Lana Payne: Chaque fois que nous serons face à une situation comme celle-ci, nous dirons toujours que le gouvernement devrait avoir une politique industrielle forte et soutenir des secteurs tels que le secteur automobile et le secteur de l'aérospatiale, et veiller à ce que nous fassions tout ce qui est en notre pouvoir — c'est ce que doit faire un pays moderne. Cependant, quand vous vous trouvez dans une situation comme celle-ci, vous devez prendre le temps de réfléchir et de vous demander ce que vous avez fait et ce que vous pouvez mieux faire. Nous devrions toujours procéder ainsi. Quelles politiques pouvons-nous améliorer? Pouvons-nous renforcer les conditions des investissements dont bénéficient les entreprises? Si oui, comment? Oui, je dirai que c'est un bon moment pour faire le point sur tout cela et se demander comment nous pouvons améliorer les choses. Peut-être que nous ne pouvons pas les améliorer, mais il est judicieux d'examiner et d'analyser la situation. Je pense que c'est une démarche responsable.

Angelo DiCaro: J'ajouterai quelque chose à cela, car je pense que c'est une excellente question sur les leçons que nous devons tirer par rapport à l'élaboration d'une stratégie industrielle.

Je vais mettre de côté les critiques et l'opacité des ententes conclues. Ces documents n'étant pas publics, je mettrai de côté les questions soulevées par la confidentialité de ces ententes. Nous en parlerons une autre fois.

Les mécanismes qui ont été mis en place, ces mécanismes de financement très détaillés reposant sur les demandes, découragent

bien des employeurs, car ils prennent du temps et qu'il faut signer de nombreux documents. Cependant, ils se révèlent être utiles, car nous avons maintenant un intérêt, alors que nous n'en aurions pas eu dans le cadre d'une autre politique. Je vais vous donner un exemple: l'octroi de réductions d'impôt générales aux entreprises. Avec le passage aux crédits d'impôt à l'investissement, dans le cadre de l'approche que le Canada a adoptée en matière de VE, nous gagnons en rapidité et en efficacité, mais c'est très risqué parce que nous ne pouvons pas demander de comptes à ces entreprises, comme nous le faisons actuellement. Je pense que c'est une leçon qu'il faut retenir et approfondir.

Je suis heureux de constater que le nouveau Fonds de réponse stratégique s'inspire du Fonds stratégique pour l'innovation dans sa formule, et que nous ne nous engageons pas trop dans un autre modèle de réductions d'impôts sans conditions.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie beaucoup.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Madame Borelli, vous avez la parole et disposez de cinq minutes.

● (1835)

Kathy Borrelli: Je vous remercie, monsieur le président.

Madame Payne, Stellantis et d'autres constructeurs automobiles ont reçu des subventions publiques record. Pensez-vous que les gouvernements fédéral et ontarien ont négocié des clauses de maintien de l'emploi suffisamment solides, ou les futurs accords devraient-ils inclure des dispositions prévoyant la récupération, si les promesses en matière d'emploi ne sont pas tenues?

Lana Payne: Je n'ai pas vu les ententes conclues. Peut-être les avez-vous tous vues à huis clos, mais pas moi. J'ai très clairement indiqué que, lorsque nous envisageons d'investir dans une industrie au Canada, nous devons nous assurer que ces investissements sont assortis de conditions en matière d'emploi et que nous avons un contenu canadien, c'est-à-dire tout ce qu'il faut pour que notre économie tire le meilleur parti des investissements.

Kathy Borrelli: Pouvez-vous nous dire comment Unifor s'y prend pour garantir que les femmes qui travaillent dans les métiers spécialisés et la fabrication aient un accès égal aux emplois dans la nouvelle usine de batteries de Windsor?

Lana Payne: Comme vous pouvez l'imaginer, nous sommes très actifs dans le domaine des métiers spécialisés. Nous comptons environ 50 000 membres qui travaillent dans les métiers spécialisés dans des milliers de lieux de travail dans le pays. Nous négocions des apprentissages dans les métiers spécialisés dans bon nombre de nos lieux de travail. Nous utilisons toutes les compétences dont nous disposons pour que les femmes aient également accès à ces possibilités et nous encourageons à agir dans ce sens.

Par exemple, je viens de m'entretenir avec plusieurs femmes qui travaillent dans les métiers spécialisés dans notre usine Suncor à Fort McMurray. C'est l'une de nos activités: nous travaillons en collaboration avec les employeurs. Nous l'avons fait de manière intensive avec le chantier naval de Halifax, où nous avons vu augmenter de façon spectaculaire le nombre de femmes dans les métiers spécialisés grâce au partenariat entre notre syndicat, l'employeur, le gouvernement et les collègues. Nous le faisons sur toute la ligne. Nous utilisons évidemment la négociation collective à cet égard. Nous avons également un programme de formation à Port Elgin, où nous dispensons plusieurs fois par an des cours et présentons les métiers spécialisés aux femmes, afin d'atteindre notre objectif. Nos sections locales font un travail remarquable dans la collectivité, y compris dans votre collectivité de Windsor, en organisant des salons des métiers spécialisés et en veillant à ce que les femmes comprennent que ce domaine leur est ouvert.

Kathy Borrelli: Je vous remercie.

Monsieur DiCaro, d'après votre modélisation des politiques, quels gains en matière de productivité ou de salaires à long terme Windsor peut-il espérer de la transition de Stellantis vers les VE et quels risques subsistent, si la demande en VE est inférieure aux prévisions?

Angelo DiCaro: Je ne sais pas si j'ai beaucoup de modélisation à vous présenter à ce sujet. Je peux simplement vous donner mon évaluation et mon analyse.

Je pense que votre question vaut pour n'importe quelle usine automobile en transition. Le marché est actuellement très instable, en partie parce qu'il est dicté par les consommateurs à l'aube de ce qui sera un changement technologique tout à fait monumental et important le domaine automobile. Une partie tient aux consommateurs, mais une grande partie est due aux politiques, principalement américaines. Nous avons un président qui a mené campagne pour inverser la dynamique du marché des véhicules électriques, ce qui, à mon avis, si je peux me permettre, est peut-être la plus grande erreur et la plus grande tragédie de la période que nous traversons actuellement. Je m'inquiète, car nous étions déjà en retard dans cette transition sur des pays comme la Chine, qui sont beaucoup plus avancés que nous. Si nous ne progressons pas, nous aurons, je crois, une conversation très différente au comité de l'industrie dans 15 ans. Nous nous demanderons alors si nous construisons encore des voitures, car le paysage aura changé.

Cela m'inquiète beaucoup. Je pense que l'usine de montage de Windsor a déjà pris des mesures pour s'adapter plus ou moins à la dynamique du marché. Elle a revu le calendrier de lancement de certains modèles de Charger électriques. Dodge revient maintenant à la version à essence. Je pense que l'usine s'adapte, mais oui, cela n'ira pas sans poser de problèmes.

● (1840)

Lana Payne: Puis-je ajouter quelque chose?

Nous nous sommes assurés, pendant les négociations collectives, que nos usines soient dotées de plateformes flexibles, afin de pouvoir produire des moteurs à combustion interne, des véhicules électriques ou des hybrides. En réalité, il nous faut des installations qui se dotent de plateformes capables de s'adapter à l'évolution de la demande du marché.

Plus nos lieux de travail ont cette souplesse, plus ils sont capables de s'adapter à l'évolution du marché.

Kathy Borrelli: Monsieur Volpe, l'économie de Windsor dépend beaucoup de la fabrication de pièces détachées, avec des milliers d'emplois liés à Stellantis et aux usines satellites.

À l'heure actuelle, quel pourcentage de la chaîne d'approvisionnement de Windsor-Essex devrait profiter directement du projet NextStar? Les fournisseurs locaux sont-ils prioritaires dans les achats?

Flavio Volpe: C'est une question très précise. Je n'ai pas de pourcentage exact à vous donner, mais je dirai que le montant est important. Il s'agit de l'investissement local le plus important dans le montage ou dans un sous-ensemble majeur.

Les fournisseurs locaux sont avantagés par leur proximité avec l'usine. La logistique d'approvisionnement d'une installation de ce type veut que les articles les plus volumineux et les plus coûteux à transporter et à expédier se trouvent généralement à proximité.

Je ne suis pas certain qu'il y ait quoi que ce soit dans leur stratégie d'approvisionnement qui dise, au fait, il faut donner la priorité aux fournisseurs de Windsor-Essex. C'est pourquoi il est important de souligner que les fournisseurs de Windsor-Essex sont très productifs, efficaces et dynamiques dans le développement de leurs activités, car ils n'ont pas d'autre choix. C'est un monde où règne la loi du plus fort, et nous avons là un groupe de fournisseurs qui a sa place à l'échelle mondiale.

Le président: Je vous remercie, madame Borrelli.

Madame Sidhu, vous disposez de cinq minutes.

Sonia Sidhu: Madame Payne et monsieur DiCaro, j'ai eu l'occasion de vous rencontrer à Windsor. Merci de défendre les travailleurs.

Monsieur Volpe, merci beaucoup de vous occuper de 250 entreprises et de soutenir 90 % des travailleurs.

J'étais au rassemblement d'Unifor le mois dernier à Brampton, car je viens de Brampton. Je comprends la douleur des travailleurs et leur sentiment que leurs droits sont bafoués. Ils se sentent trahis.

M. Hines a répondu à une de mes questions qu'on leur donnerait la possibilité de déménager à Windsor.

Qu'en pensez-vous? Comment peuvent-ils être soutenus à Windsor s'ils travaillent à Brampton et que leur vie est à Brampton? Quel genre de système de soutien est-ce là?

Lana Payne: Nos membres de Brampton veulent travailler à Brampton. C'est là qu'ils ont leur foyer. C'est leur ville. C'est là qu'ils ont élevé leurs familles. Cela ne veut pas dire que nous n'avons jamais vu de travailleurs de l'automobile passer d'une localité à une autre, étant donné l'histoire de l'industrie — notamment ce que nous avons vécu de 2008 à 2010.

Encore une fois, ce n'est pas un cadeau. Nous négocions les transferts dans notre convention collective. C'est une possibilité offerte à nos membres de Brampton, s'ils le souhaitent. Ce n'est pas quelque chose que l'entreprise leur offre. Cette possibilité existe parce que notre convention collective contient des dispositions qui le permettent.

Leur priorité et ma priorité seraient de reprendre le réoutillage et de remettre les gens au travail. Ainsi, l'usine serait prête à l'issue de cette guerre commerciale — car il y aura une issue — et pourrait produire des véhicules sans attendre.

Telle est la priorité de notre syndicat.

Sonia Sidhu: Je vous remercie.

Monsieur le président, je céderai mon temps de parole à mon collègue.

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith: Vous avez dit que vous avez été désagréablement surpris par cette entente. Jusqu'à la dernière minute, les fausses garanties se sont succédé. Stellantis nous a assuré aujourd'hui, si l'on peut parler d'assurance, qu'il reste engagé envers Brampton, qu'il est toujours déterminé à y bâtir quelque chose, sans savoir encore quoi ou quand, et qu'il faut lui faire confiance, car il reste déterminé.

Lui faites-vous confiance?

Lana Payne: Disons simplement que je connais le pouvoir de notre syndicat et ce que nous allons faire pour nous assurer qu'elle respecte ses engagements envers Brampton et nos membres. Nous serons implacables. Nous devons l'être. Nous nous battons pour ces emplois et pour tellement d'autres dans tout le pays.

En fait, Stellantis veut toujours vendre des véhicules au Canada. C'est un marché important pour le groupe. Cela devrait vouloir dire quelque chose au bout du compte.

Je peux vous dire ce que je sais que nous allons faire. Nous allons mettre tout en œuvre et faire tout notre possible pour nous assurer que Stellantis respecte son engagement envers nos membres.

• (1845)

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith: Stellantis a pris un engagement envers vos membres, et vous avez parlé de trahison. Cependant, le groupe a également pris un engagement envers le Canada.

Lana Payne: En effet.

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith: Stellantis a pris un engagement envers le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial ici, en Ontario, et il a accepté des fonds. Il a accepté l'argent des contribuables, l'argent public, pour dire qu'il est engagé envers cet endroit, qu'il y restera et qu'il tient à concrétiser ce plan. Vous l'avez entendu. M. Hines a déclaré: « C'est notre foyer. » Il a dit que le groupe est « fier » de son histoire ici et qu'il espère être aussi fier de ce qui se fera à l'avenir.

Je comprends que les travailleurs se sentent trahis. Cependant, si vous êtes un Canadien témoin des attaques injustifiées de Donald Trump contre notre pays, contre les travailleurs de l'automobile et plus, et que vous avez une entreprise qui fait volte-face et dit qu'elle va faire passer ses intérêts économiques à court terme avant nos intérêts nationaux, sans égard pour le pays, que devriez-vous penser en tant que Canadien?

Lana Payne: Je vous remercie de poser cette question parce que c'est ce que je dis aux constructeurs automobiles depuis février ou mars, quand tout cela a commencé. Je leur dis d'être très prudents dans le contexte actuel. Les Canadiens sont toujours très en colère. Ils sont très en colère contre la situation dans laquelle nous nous trouvons, et leurs voisins perdent maintenant leur emploi. En fait, les Canadiens réagissent naturellement en fonction de leur porte-feuille. C'est le contexte dans lequel nous nous trouvons. Les constructeurs automobiles et toutes les entreprises doivent le comprendre.

L'hon. Nathaniel Erskine-Smith: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur DiCaro, madame Payne et monsieur Volpe.

Je pense que nous tous, ici, comprenons très bien, dans un esprit non partisan, ceux que vous représentez et à quel point la situation est difficile pour notre pays. Vous êtes certainement tous en première ligne dans cette situation. Vous vous êtes rendus disponibles pour comparaître devant le Comité avec un court préavis et à un moment où votre attention et votre énergie sont sollicitées à différents endroits en même temps... Nous vous sommes très reconnaissants des points de vue et des conseils que vous avez formulés aujourd'hui. Nous vous en remercions vivement.

Chers témoins, vous pouvez vous retirer.

Chers collègues, nous allons maintenant, comme prévu, examiner la motion présentée par Mme Dancho un peu plus tôt dans l'heure.

Monsieur Falk, vous avez la parole.

Ted Falk: Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier ma collègue, Mme Dancho, d'avoir présenté cette motion. Je pense qu'elle a clairement expliqué pourquoi le Comité devrait l'adopter.

Pour ceux qui suivent les travaux du Comité, je voudrais rappeler la demande sans lire l'intégralité de la motion.

La demande est très simple: que le comité fasse rapport à la Chambre, c'est-à-dire à la Chambre des communes, sur sa recommandation visant à abolir le mandat fédéral libéral sur les véhicules électriques.

Si nous remontons un peu dans le temps, à 2021, année où Justin Trudeau et le gouvernement libéral ont annoncé leur projet de mandat sur les VE, c'est là que les choses ont, en fait, commencé à se gâter. Le gouvernement libéral n'avait manifestement pas fait ses devoirs correctement et n'avait pas compris l'impact qu'un mandat sur les VE aurait sur l'industrie automobile au Canada.

Aujourd'hui, nous en voyons les conséquences. Plusieurs témoins ont dit au Comité que l'existence d'un mandat sur les VE a beaucoup influé sur la décision de Stellantis de fermer l'usine de Brampton et de transférer la production du Jeep Compass dans l'Illinois.

Plutôt que de donner à Elon Musk des milliards de dollars de crédits en compensation de la taxe sur le carbone... Pour ceux qui ont un peu suivi l'industrie, au cours du dernier trimestre, Tesla a reçu d'autres constructeurs automobiles 600 millions de dollars en crédits de taxe sur le carbone, et au cours du trimestre qui vient de s'achever, ou avant cela, Tesla a perçu à 700 millions de dollars. Ce sont plus de 2 milliards de dollars par an que l'industrie donne à Tesla, de l'argent qui quitte le Canada et va enrichir Elon Musk.

Je pense que cette motion est également nécessaire parce que le premier ministre Carney et ses ministres, Mme Joly, M. Champagne et M. LeBlanc, n'ont pas réussi à négocier d'exonération de droits de douane avec le gouvernement américain. Chaque fois qu'ils semblent communiquer avec les Américains, la situation semble se dégrader au Canada. Lorsqu'ils ont cherché à mettre en œuvre des contre-mesures tarifaires, elles n'ont duré que 48 heures environ, et lorsqu'ils ont essayé d'instaurer une taxe sur les géants de la technologie, elle n'a pas tenu 24 heures.

Ce que nous ne cessons de voir, c'est que le premier ministre Carney cède devant le président Trump et, chaque fois, cela nous coûte apparemment plus cher. Au cours de sa dernière visite au président Trump, M. Carney s'est engagé à investir 500 milliards de dollars aux États-Unis. Il l'a fait en sachant que 60 milliards de dollars de capitaux avaient déjà quitté notre pays pour des marchés étrangers. Et il a promis à Donald Trump un investissement canadien de 500 milliards de dollars aux États-Unis. Il devrait s'inquiéter des investissements au Canada, pas aux États-Unis.

Hier, nous avons appris que le seul gagnant de cette dernière visite était Brookfield, avec un contrat de 80 milliards de dollars deux semaines après la visite de notre premier ministre au président Trump. Bravo. C'est un grand merci aux Canadiens et aux travailleurs canadiens de l'automobile.

Les conservateurs se tiennent fermement aux côtés des travailleurs canadiens de l'automobile, notamment ceux de Stellantis qui espéraient la réouverture d'une usine où ils produiraient le Jeep Compass. Pendant des années, ils ont produit les grosses cylindrées du groupe Stellantis, notamment la Dodge Charger et la Dodge Challenger. Il s'agissait d'excellents produits et les travailleurs en étaient extrêmement fiers. Pendant que nous étions assis ici, au Comité, à écouter les témoignages, j'ai cherché sur Google la photo des employés debout à côté de la dernière Dodge Challenger fabriquée dans l'usine de Brampton, une Dodge Challenger Demon 170, une voiture entièrement noire. Les travailleurs se tenaient autour, prenaient des photos, applaudissaient et célébraient le savoir-faire de cette usine dans la production d'une grosse cylindrée phénoménale.

C'étaient des travailleurs de l'automobile fiers, fiers du travail qu'ils avaient accompli, fiers du produit qu'ils avaient fabriqué, et ils avaient raison de l'être. Aujourd'hui, ils sont face à cette situation. Pourquoi leur annonce-t-on par appel automatisé qu'ils n'auront plus de travail? Parce que le gouvernement libéral n'a pas su gérer notre situation commerciale avec les États-Unis.

• (1850)

Il n'a pas réussi à obtenir la suppression des droits de douane. Il n'a obtenu aucune concession. Stellantis n'a pas pris cette décision le mois dernier. M. Hines, le président de Stellantis, nous a dit qu'il était en pourparlers avec Unifor et le gouvernement libéral depuis neuf mois. Cette décision n'a pas été prise du jour au lendemain. Le gouvernement libéral a eu neuf mois pour trouver une solution, mais il a échoué. Aujourd'hui, 3 000 travailleurs de l'usine Stellantis attendent Noël et se demandent ils vont pouvoir le célébrer en famille. Ce n'est pas juste pour ces travailleurs de l'automobile. Le gouvernement libéral les a abandonnés et il doit faire le nécessaire pour remédier à la situation.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Falk.

Madame Borrelli, vous avez la parole.

Kathy Borrelli: Merci, monsieur le président.

Chers collègues, je tiens à être claire dès le départ: cette motion ne vise pas à s'opposer aux VE. Les conservateurs soutiennent l'innovation, le choix des consommateurs et la technologie canadienne. Ce à quoi nous nous opposons, c'est à l'obligation fédérale imposée par les libéraux en matière de VE, une politique qui pénalise les travailleurs et les familles, sape la compétitivité de notre secteur manufacturier et menace les moyens de subsistance de milliers de tra-

vailleurs de l'automobile canadiens, en particulier à Windsor, cœur de l'industrie automobile canadienne.

Nos témoins l'ont dit très clairement: un véhicule électrique coûte en moyenne 15 000 \$ de plus qu'un véhicule à essence comparable. Comme Huw Williams l'a déclaré au Comité il y a quelques jours, c'est une catastrophe annoncée, et il a raison.

Ce mandat n'aide pas les familles moyennes, mais plutôt les entreprises étrangères et les ultrariches qui peuvent s'offrir une voiture à 70 000 \$ et une borne de recharge à domicile.

Quand le gouvernement dit aux constructeurs automobiles ce qu'ils doivent produire au lieu de laisser les consommateurs décider de leurs achats, le résultat est simple: moins de voitures dans les concessions, moins de choix et des prix plus élevés. Cela signifie que davantage de familles n'ont plus les moyens d'acheter un véhicule. À Windsor, où l'économie locale repose sur la construction automobile, ce mandat représente une nouvelle menace pour les emplois syndiqués et non syndiqués bien rémunérés. À l'heure actuelle, le taux de chômage à Windsor est de 10,4 %, ce qui en fait le plus élevé du pays. Nous avons vu Stellantis délocaliser la production du Jeep Compass de Brampton vers l'Illinois, mettant ainsi en péril 3 000 emplois canadiens. Nos fabricants de pièces détachées, dont beaucoup sont des petites entreprises familiales, connaissent des difficultés à cause de l'incertitude créée par la politique industrielle du gouvernement.

Pour Windsor, il ne s'agit pas seulement de voitures, mais de la survie de toute une économie régionale qui dépend de la liberté de construire, de vendre et d'exporter des véhicules que les Canadiens veulent en fait acheter. La suppression du mandat fédéral envoie le bon signal: nous croyons en l'innovation dictée par le marché, et non par la coercition gouvernementale, et nous faisons confiance aux consommateurs, et non aux fonctionnaires, pour choisir ce qui leur convient le mieux.

Abolir ce mandat ne signifie pas renoncer aux technologies propres, mais remplacer l'idéologie par le sens pratique et veiller à ce que la transition vers des transports plus propres se fasse avec les travailleurs canadiens, et non à leurs dépens.

Monsieur le président, cette motion vise à défendre l'abordabilité pour les familles, le choix pour les consommateurs et les emplois pour les travailleurs, en particulier à Windsor-Essex et à Brampton. Il s'agit de dire oui à l'innovation, mais non aux mandats qui font grimper les prix et détruisent des emplois. Si le gouvernement soutient vraiment les travailleurs de l'automobile, il devrait le prouver en supprimant cette politique bancal et en la remplaçant par un plan élaboré au Canada qui protège à la fois notre environnement et nos grands centres industriels.

Merci.

• (1855)

Le président: Merci, madame Borrelli.

Monsieur Guglielmin, vous avez la parole.

Michael Guglielmin: Merci, monsieur le président.

Chers collègues, nous sommes ici pour un débat d'urgence sur le secteur automobile. Nous sommes ici parce que des droits de douane injustifiés et non provoqués sont en train de détruire notre industrie automobile et, à vrai dire, notre industrie manufacturière en général. Des entreprises liées à l'industrie automobile dans la chaîne d'approvisionnement me disent qu'elles ont déjà commencé à réduire les équipes. Elles réduisent les heures de travail. Elles éliminent des quarts de travail.

Comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, et cela mérite d'être répété ici, devant ce comité, il ne s'agit pas seulement de chiffres. Il ne s'agit pas seulement de statistiques. Il s'agit de personnes, de familles. C'est pourquoi nous présentons cette motion au Comité aujourd'hui. Pour mémoire, la motion que nous présentons au Comité propose que celui-ci recommande à la Chambre d'annuler immédiatement le mandat sur les VE.

Nous avons entendu au Comité le témoignage d'experts. Nous avons reçu le président de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, Huw Williams, qui a déclaré que l'obligation relative aux VE est une catastrophe annoncée. Nous avons reçu Brian Kingston, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, qui a dit que c'est la seule chose simple que nous pouvons faire pour redonner un peu de vie à l'industrie automobile. Nous pourrions le faire dès maintenant. Il a également qualifié l'obligation relative aux VE de défi direct à notre compétitivité. M. Volpe, qui vient de témoigner devant le Comité ce soir, a dit que les obligations relatives aux VE ne sont pas fondées sur la réalité.

Une étude de la *Revue canadienne d'économie* conclut que l'obligation relative aux VE du premier ministre Carney entraînerait la perte de 38 000 emplois d'ici sa cinquième année d'application et provoquerait probablement l'effondrement du secteur automobile canadien. Vous imaginez, en plus des droits de douane injustifiés et de tous les problèmes liés à la politique commerciale face aux États-Unis?

Jusqu'à présent, le gouvernement ne semble pas réussir à conclure un accord sur l'automobile avec les Américains. C'est ce que l'on nous dit au sud de la frontière. La question qui se pose est la suivante: pourquoi aurions-nous un mandat sur les VE motivé par des considérations idéologiques et qui ne présente aucun avantage concret pour le secteur automobile? Il est évident que la donne a changé. Il est évident que nous sommes menacés. Il est évident que nous devons adopter une approche sensée à cet égard.

Ce ne sont pas seulement les dirigeants de l'industrie automobile et les personnes liées à ce secteur qui le disent. Près de 50 maires de l'Ontario ont demandé l'abandon du mandat sur les VE.

Les conservateurs veulent supprimer cette obligation parce que le bon choix. C'est la bonne chose à faire. Le témoignage des experts va dans ce sens. C'est une décision sensée pour rétablir l'abordabilité. Plus important encore, c'est une approche qui protégera les travailleurs. C'est pour cela que nous sommes ici. Nous sommes ici pour l'industrie automobile. Nous sommes ici pour protéger les travailleurs de l'automobile, et nous nous tenons fermement à leurs côtés. Nous continuerons de réclamer des mesures pour sécuriser leur avenir, pour que leurs familles sachent que le gouvernement fait tout ce qu'il peut pour protéger leur sécurité, leur emploi et, donc, leur famille.

C'est pourquoi je conclurai en disant clairement que, d'après les témoignages que nous avons entendus au Comité, nous devons supprimer immédiatement cette obligation relative aux VE. J'appuie

cette motion sans réserve et j'espère que tous les membres du Comité conviendront qu'il est temps d'aller de l'avant. Dans l'intérêt de tous les travailleurs canadiens, mettons fin à cette politique destructrice et désastreuse.

Merci, monsieur le président.

• (1900)

[Français]

Le président: Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole.

Gabriel Ste-Marie: Merci, monsieur le président.

L'obligation fédérale concernant les véhicules électriques est actuellement suspendue. Nous, au Bloc québécois, avons dénoncé ce choix. Selon nous, la crise la plus importante actuellement, c'est la crise des changements climatiques, qui touche de plus en plus la vie des gens à plusieurs égards. Il faudra des mesures d'adaptation. Or, selon ma formation politique et moi, il faut dès maintenant des mesures fortes et des politiques fortes pour lutter contre les changements climatiques. La question des véhicules électriques ne réglera pas la crise climatique, loin de là. En effet, il faut tout un ensemble de mesures fortes. Cependant, nous soutenons l'idée que le gouvernement impose aux constructeurs des cibles en matière de véhicules électriques, sinon leur adaptation se fera de façon beaucoup trop lente pour répondre à la crise actuelle.

Évidemment, je ne pourrai pas soutenir la motion. Encore une fois, je tiens à rappeler que, selon nous, il ne faut pas simplement suspendre l'obligation, encore moins l'abroger, mais bien la maintenir. Ensuite, il faut être pragmatique, évidemment, et voir ce que font les Américains, en l'occurrence le président Trump. Il y avait une stratégie en place lorsque l'ancien président Biden était au pouvoir. Il faut être intelligent et réussir à se réajuster. Cependant, il faut garder à l'esprit que la crise des changements climatiques est de première importance parmi les crises qui nous menacent.

Par ailleurs, le président Trump peut tenir un discours et mettre en place des politiques contre les mesures environnementales, mais il n'en reste pas moins que les États ont le pouvoir d'agir, et certains le font. Je tiens à rappeler aux membres du Comité que, par exemple, la Californie a un partenariat avec le Québec pour le marché du carbone. En matière d'économie, le PIB de la Californie et celui du Québec, réunis, sont plus importants que le PIB de l'ensemble du Canada. Les États de Washington et de l'Orégon veulent se joindre à ce marché du carbone. Même si le président en poste ne veut pas agir pour limiter les changements climatiques, il est quand même possible d'agir, que ce soit à l'échelle de l'Amérique du Nord ou, plus largement, à l'échelle de la planète.

Pour notre part, nous demandons aux représentants du gouvernement de ne plus suspendre cette obligation, mais bien de la rétablir, de façon à être pragmatique. Je vais donc voter contre la motion.

Le président: Merci, monsieur Ste-Marie.

Madame O'Rourke, vous avez la parole.

[Traduction]

Dominique O'Rourke: Merci, monsieur le président.

Il y a quelques instants, nous étions tous galvanisés et solidaires du secteur automobile et des travailleurs de l'automobile. C'était l'objectif de cette étude particulière que nous avons soutenue.

Nous allons maintenant discuter de la disponibilité de véhicules électriques, ce qui, à mon avis, est un autre sujet et ne sert pas les objectifs de cette réunion. Nous n'avons pas entendu l'ensemble du secteur. Il existe une industrie des véhicules électriques, et nous sommes le Comité qui devrait entendre davantage de personnes.

J'énoncerai aussi quelques faits. « En 2024, il s'est vendu dans le monde plus de 17 millions de voitures électriques, pour une part de marché dépassant les 20 % à l'échelle mondiale. » « En 2025, il devrait se vendre plus de 20 millions de voitures électriques dans le monde, ce qui représentera plus d'un quart des voitures vendues dans le monde. »

Ces tendances sont très claires. « Avant la réduction observée au premier trimestre de 2025, les véhicules zéro émission [...] continuaient de gagner des parts du marché des véhicules neufs vendus au Canada. En 2024, ils ont même atteint 15 % des véhicules neufs immatriculés [...] ». « En 2024, 60 % de l'augmentation nette des véhicules immatriculés au Canada était attribuable aux VZE; et un véhicule neuf sur sept vendu cette année-là était un VZE. Selon la région [où vous vous trouvez] et le type de véhicule, cette proportion a atteint un véhicule sur quatre [...] ».

La tendance est claire. La demande est évidente.

Les ventes de Toyota Canada en août 2025 sont encourageantes. Il faut garder à l'esprit que nous essayons de comparer une technologie vieille de 10 ans à une technologie de moteur à combustion interne vieille de 100 ans. Voici ce que dit Toyota Canada: « Les ventes d'août de Toyota Canada Inc. (TCI) ont augmenté de 14,4 % par rapport à l'année précédente pour s'établir à 21 848 unités, soutenues par une forte demande pour ses véhicules électrifiés, qui représentaient 49,1 % des ventes. »

Je pourrais continuer. J'ajouterai simplement qu'aucun constructeur automobile n'avait fixé d'objectif de 20 % pour 2026. Les crédits de conformité anticipée et les ventes de 2024-2025 correspondaient à un objectif de conformité effectif d'environ 14 % pour 2026, et le secteur l'avait déjà atteint.

Un certain nombre de facteurs ont bousculé l'adoption des véhicules électriques au Canada, notamment les droits de douane et le

climat actuel. Malgré ces difficultés, les ventes de VE au premier trimestre de 2025 ont augmenté de plus de 100 % par rapport au premier trimestre de 2023, malgré la hausse des taux d'intérêt, les incertitudes commerciales et la fin brutale des incitations à l'achat.

En tant que membres du comité de l'industrie, nous devrions souhaiter voir ce type de croissance dans tous nos secteurs. Les constructeurs automobiles traditionnels affirment parfois que la norme sur la disponibilité de véhicules électriques profite de manière disproportionnée à certains constructeurs automobiles, mais GM détient une part du marché des VE plus importante que celle de Tesla.

Ce n'est pas l'objet de l'étude d'aujourd'hui, qui est importante pour les habitants de Brampton et les acteurs du secteur automobile. Je pense que nous devons accorder à cette étude toute l'attention qu'elle mérite.

Aucun avis de motion n'a été fourni pour cette motion aujourd'hui. Nous n'avons pas, en tant que comité de l'industrie, une connaissance approfondie de ce secteur, car nous n'avons entendu que deux témoins et soigneusement choisi leurs réponses.

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques, qui a été suspendue, fait actuellement l'objet d'un examen approfondi. Cet examen se fait dans le cadre d'une large consultation et en ayant une bonne compréhension du contexte. Il n'est pas productif de présupposer le résultat de cette consultation. Nous savons que les exigences pour 2026 sont suspendues. Nous menons cette consultation en pleine connaissance de l'évolution du contexte.

Compte tenu de cela, monsieur le président, je propose que le Comité suspende maintenant la séance.

● (1905)

Le président: Très bien, chers collègues. Comme vous le savez, une motion d'ajournement est une motion dilatoire, ce qui signifie qu'il n'y a pas d'autre débat.

(La motion est adoptée par 5 voix contre 4.)

Le président: La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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