



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

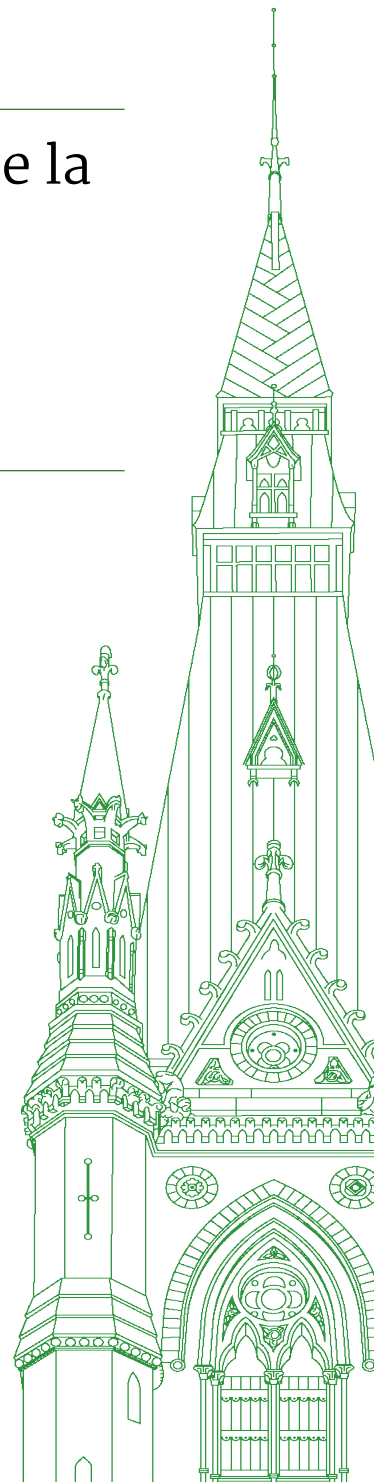
Comité permanent de l'industrie et de la technologie

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 012

Le lundi 3 novembre 2025

Président : Ben Carr



Comité permanent de l'industrie et de la technologie

Le lundi 3 novembre 2025

• (1100)

[Français]

Le président (Ben Carr (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.)): J'ouvre la séance.

Bonjour, tout le monde. J'espère que vous avez passé une bonne fin de semaine, malgré la défaite des Blue Jays.

[Traduction]

Mais passons à autre chose.

Le Comité de l'industrie se réunit ce matin afin de poursuivre l'étude de l'industrie automobile. L'honorable Mélanie Joly, ministre de l'Industrie, se joint à nous aujourd'hui.

Pour accompagner la ministre aujourd'hui, nous accueillons M. Philip Jennings, sous-ministre, Innovation, Sciences et Développement économique Canada; M. Charles Vincent, sous-ministre adjoint principal, Secteur de l'industrie; et Mme Stephanie Tanton, sous-ministre adjointe, Innovation Canada, du ministère de l'Industrie.

Chers collègues, nous utiliserons aujourd'hui la même approche que dans le passé. Nous donnerons à la ministre le temps de présenter sa déclaration liminaire, après quoi nous passerons à une série de questions préattribuées en fonction de la proportion des membres de partis reconnus autour de la table.

[Français]

Je pense que tout le monde connaît les règles.

Madame la ministre, vous avez la parole.

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Chers collègues, tenons-nous-en aux faits. La situation à l'installation de Stellantis à Brampton est tout à fait inacceptable. Stellantis a pris un engagement: une promesse d'investir dans cette usine et dans les travailleurs canadiens, et notre gouvernement s'attend à ce que Stellantis honore cette promesse, un point c'est tout.

La semaine dernière, je suis allée à Brampton. J'ai rencontré les femmes et les hommes qui forment la colonne vertébrale de l'industrie automobile canadienne, des personnes qui pendant des années — voire des décennies — se présentaient chaque jour au travail remplies de fierté et de détermination. En 2009, lorsque l'entreprise a connu sa période la plus sombre, les travailleurs ont tenu bon — constants, engagés, déterminés à ne pas la laisser tomber. Le gouvernement est aussi intervenu pour empêcher l'entreprise de sombrer dans la faillite.

Les travailleurs ont gardé le fort pendant la crise financière de 2008, malgré les bouleversements mondiaux et une pandémie qui a éprouvé chacun d'entre nous, et ils l'ont fait parce qu'ils croient en la valeur de leur travail et au fait de subvenir aux besoins de leur famille, de contribuer à leur communauté et de bâtir quelque chose de plus grand qu'eux-mêmes.

La semaine dernière, encore une fois, ils m'ont raconté ce que cette incertitude signifiait pour leurs enfants, pour leurs hypothèques et pour leur avenir, et je leur ai dit ce que je dirai au Comité aujourd'hui: nous nous battons toujours pour les travailleurs de l'automobile.

Nous avons agi sans hésitation. Un jour après l'annonce par Stellantis le 15 octobre, j'ai envoyé une lettre à Antonio Filosa, PDG mondial de Stellantis, pour lui signifier que les agissements de l'entreprise étaient inacceptables et que nous nous attendions à ce qu'elle honore ses engagements légalement contraignants à l'endroit du gouvernement du Canada. Le 20 octobre, j'ai convoqué Jeff Hines, alors PDG canadien de Stellantis, à une réunion à Ottawa, où il était accompagné de Vic Fedeli, ministre du Développement économique de l'Ontario, et de Lana Payne, présidente nationale d'Unifor. Nous l'avons dit sans détour: Stellantis doit assumer ses obligations.

Le 23 octobre, conjointement avec le ministre des Finances, nous avons annoncé une réduction de 50 % de la part annuelle de remise de Stellantis. Cela signifie que, sans exemption tarifaire, Stellantis perd 50 % de son marché pour ses véhicules dans notre pays.

Aujourd'hui, nous allons de l'avant. Avant la fermeture des bureaux, le gouvernement suivra le plan prévu dans les contrats pour récupérer l'argent des contribuables canadiens. Cela signifie que nous commencerons la période de 30 jours du processus de règlement des différends officiel afin de ramener la production à l'usine de Stellantis à Brampton. Cela marque le début de ce processus.

[Français]

Tous ces gestes ne sont pas symboliques. Ils sont des conséquences directes de la violation d'obligations claires. En effet, il nous faut être directs et clairs envers la compagnie: lorsqu'on ne respecte pas un engagement envers le gouvernement du Canada pour le compte des travailleurs canadiens, il y a des conséquences.

L'industrie automobile de chez nous est une pierre angulaire de notre économie. Elle soutient plus de 125 000 emplois directs, ainsi que des centaines de milliers d'autres dans sa chaîne d'approvisionnement, qui est formée de grandes entreprises comme de petites et moyennes entreprises. Cette industrie contribue pour près de 17 milliards de dollars par an à notre produit intérieur brut, mais, plus encore, elle joue un rôle clé dans le succès de plusieurs communautés. Je dirais même qu'elle est essentielle au succès de la classe moyenne au Canada.

Les entreprises manufacturières se trouvent en Ontario, certes, mais elles ont des liens avec le Québec, les Prairies, l'Atlantique et le Pacifique. Il est donc dans l'intérêt national de se battre pour leurs employés et de permettre l'épanouissement du secteur malgré les droits de douane américains. C'est pourquoi notre gouvernement a fait des investissements historiques dans ce secteur. Nous avons investi dans la fabrication de véhicules électriques et de batteries. Nous avons établi des partenariats avec les provinces, les syndicats et les constructeurs automobiles. Nous avons aidé les entreprises à se moderniser, à innover et à se préparer pour l'avenir.

[Traduction]

Nous l'avons dit sans détour: si vous investissez dans le Canada, si vous y créez de bons emplois, notre gouvernement sera votre partenaire le plus solide, mais si vous faites des promesses puis vous vous dérobez, vous serez tenu responsable.

Nous en avons déjà fait la preuve. Lors de différends commerciaux, nous n'avons pas reculé. Nous nous sommes battus pour nos travailleurs avec équité et force, et avons obtenu des résultats. Nous sommes allés encore plus loin. Nous avons lancé le Fonds de réponse stratégique, un fonds d'investissement de 5 milliards de dollars, afin d'aider les industries comme le secteur automobile à s'adapter, à se moderniser et à rester concurrentielles, car nous ne nous contentons pas de réagir. Nous planifions l'avenir de l'emploi au Canada.

La situation qui touche les travailleurs de Stellantis à Brampton est un combat qui mérite d'être mené. C'est un enjeu qui transcende une seule entreprise ou une seule ville. C'est une question d'équité, de responsabilisation et de solidarité. C'est le fait de tenir ses promesses, et de se tenir ensemble, pas seulement pendant les bons moments, mais aussi pendant les périodes difficiles.

Il nous faut maintenant une unité nationale, sans divisions ni jeux politiques. Les moyens de subsistance des travailleurs ne sont pas des pions dans une stratégie partisane. Ce sont des vies, des familles et des communautés entières, alors travaillons ensemble.

• (1105)

Je le fais déjà avec le gouvernement de l'Ontario et Unifor, et nous pouvons le faire ensemble.

[Français]

Nous, tous les ordres de gouvernement, tous les partis et toutes les régions du pays, devons travailler ensemble pour défendre les travailleurs canadiens. C'est ce que les gens au pays attendent de nous, et c'est ce que nous allons leur offrir. Nous serons toujours là pour nos travailleurs d'ici. Nous serons toujours aux côtés de Brampton. Nous ne nous laisserons pas distraire par des jeux politiques quand des emplois sont en jeu.

[Traduction]

Je m'adresse aux travailleurs que j'ai rencontrés à Brampton et aux travailleurs de l'automobile de partout au pays: nous vous voyons, nous vous entendons et nous sommes avec vous.

Merci, monsieur le président.

[Français]

Le président: Merci, madame la ministre.

Collègues, nous allons commencer les tours de questions.

[Traduction]

Pour le premier tour, les conservateurs, les libéraux et le Bloc auront chacun six minutes.

Nous allons commencer par Mme Dancho.

La parole est à vous pour six minutes.

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

Merci, madame la ministre Joly, d'être avec nous aujourd'hui.

Bien sûr, nous disposons d'une copie caviardée du contrat, l'entente de contribution spéciale de jusqu'à 15 milliards de dollars de fonds publics et le Fonds stratégique pour l'innovation, qui représente une contribution de 500 millions de dollars de votre gouvernement à Stellantis pour l'usine de batteries de véhicules électriques NextStar, comme vous le savez, fournie gracieusement par la CBC la semaine dernière.

Nous nous retrouvons maintenant dans une situation où 3 000 personnes ont été congédiées à l'usine de Brampton, comme vous le savez, et vous avez répondu en disant que vous alliez poursuivre l'entreprise, qui a brisé ses promesses. Aujourd'hui même, vous avez annoncé que vous lanciez un processus officiel de règlement des différends, alors j'essaie de comprendre quelles promesses exactement ont été brisées selon vous, en présumant que cela signifie qu'une promesse signée dans le contrat a été brisée.

Pouvez-vous dire au Comité à quel endroit de cette entente, gracieuseté de la CBC, se trouve cette garantie d'emplois à l'échelle du Canada? De quel article s'agit-il?

L'hon. Mélanie Joly: Tout d'abord, je pense que nous devons être clairs. Il y a trois contrats différents, auxquels le Comité aura accès. Le gouvernement agit de bonne foi. Je veux m'assurer que tout le monde est au courant de ces contrats et pourra y accéder, alors ce n'est pas une gracieuseté de la CBC. Le gouvernement a déjà accepté de produire les contrats.

Raquel Dancho: Bien sûr. Puis-je le voir?

Est-ce que cela se trouve dans ce contrat, ou est-ce dans une autre entente sur le FSI?

L'hon. Mélanie Joly: Évidemment, vous verrez dans le contrat que tous les contrats sont liés. De toute évidence, il s'agit de protéger les emplois. Il s'agit également de production à l'usine de Brampton. Vous le verrez clairement.

En passant, je dois dire, Raquel, parce que je pense que votre question est importante, que le Comité — bien qu'il ne s'agisse pas nécessairement des mêmes députés — a obtenu l'accès aux contrats concernant l'usine de NextStar il y a deux ans. C'est pourquoi le gouvernement n'a jamais été aussi clair: vous y avez évidemment accès.

Raquel Dancho: Merci, madame la ministre.

Ces contrats ont été lus en toute confidentialité. Nous savons qu'ils sont envoyés au Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires, le comité OGGO, et la CBC les a maintenant publiés; c'est donc la première fois que nous pouvons voir publiquement le contrat.

Permettez-moi une parenthèse. Nous sommes bien entendu dans un cadre professionnel, madame la ministre, et c'est par courtoisie que je vous appelle « madame la ministre Joly ». J'aimerais qu'on me témoigne la même courtoisie en ce lieu. Merci.

Dans ce contrat, il n'y a pas de garantie d'emplois sauf pour les 2 500 emplois à l'usine NextStar. Dites-vous que l'autre entente sur le FSI qui visait à réoutiller Brampton et Windsor contient une garantie d'emplois à Brampton?

L'hon. Mélanie Joly: Je dois contester ce que vous venez de dire. Il ne s'agit pas d'un fait. Il y a toujours un certain nombre d'emplois qui sont garantis. C'est exactement ce pour quoi le gouvernement du Canada, et aussi le gouvernement de l'Ontario, dans ce cas-ci, ont décidé de soutenir l'entreprise. Au bout du compte, pourquoi est-ce que nous faisons cela, madame Dancho? Nous le faisons parce que nous croyons qu'il est important de créer des emplois et de protéger les emplois.

Raquel Dancho: J'en conviens, madame la ministre, et je sais que...

L'hon. Mélanie Joly: Vous aurez accès à l'information. Vous verrez dans les contrats un certain nombre d'emplois.

Raquel Dancho: Nous disposons de chiffres sur l'emploi. Merci.

Nous n'avons pas...

L'hon. Mélanie Joly: Bien sûr, certaines informations sont commercialement sensibles, mais le gouvernement agira en toute bonne foi.

Raquel Dancho: Bien sûr.

Dans le contrat que la CBC nous a fourni publiquement, il y a un engagement en matière d'emploi pour l'usine NextStar. Brampton n'est pas mentionné.

Je vous demande ceci: dans le contrat que nous n'avons pas pu consulter concernant l'usine de Brampton, y a-t-il une garantie d'emplois?

• (1110)

L'hon. Mélanie Joly: Il y a des garanties d'emplois dans tous les contrats, mais je dois dire que vous devez absolument vous assurer de consulter non pas uniquement le contrat associé à l'investissement dans le cadre du Fonds stratégique pour l'innovation pour les usines de Windsor et de Brampton, mais aussi son amendement, et nous veillerons à ce que cela soit le cas.

Raquel Dancho: En ce qui concerne NextStar, dans les deux contrats que vous lui avez fournis qui totalisent bien plus de 15 milliards de dollars, vous conditionnez le versement de ces fonds à l'autre entente sur le FSI concernant la modernisation des installations de Brampton et de Windsor. Est-ce exact, étant donné qu'elle ne respecte pas ce qui était prévu pour Brampton...

L'hon. Mélanie Joly: Les trois contrats sont liés. Il y a un contrat et un amendement.

Raquel Dancho: Exact, ils sont rattachés à la disposition 14.1g).

L'hon. Mélanie Joly: J'aimerais dire deux ou trois choses.

Vous pouvez peut-être, Monsieur Vincent, répondre à la question de Mme Dancho.

Avant que je ne cède la parole à M. Vincent, il est très important de comprendre que, dans le contrat, lorsque vous faites référence aux 15 milliards de dollars, cet argent était lié à la production et à la vente de batteries. Si vous regardez la situation à Windsor en ce

moment — et, de toute évidence, votre collègue le saurait, parce qu'elle vient de cette circonscription — l'installation a été construite, mais l'entreprise embauche toujours. Il n'y a pas encore eu de production ou de vente de batteries, alors le gouvernement n'a pas dépensé 5 milliards de dollars.

Raquel Dancho: Merci. Je vous remercie de votre réponse.

L'hon. Mélanie Joly: Je sais que certains collègues ont utilisé le terme « 15 milliards de dollars », mais ce n'est pas exact.

Raquel Dancho: Mais c'est une somme pouvant aller jusqu'à 15 milliards de dollars.

L'hon. Mélanie Joly: Cet argent n'a pas été dépensé par le gouvernement, et c'est un fait important.

Raquel Dancho: Or, ce que vous dites, c'est que ces 3 000 suppressions d'emplois à Brampton étaient des licenciements, cela constitue une violation de leurs engagements — c'est entendu. Vous dites maintenant qu'il y a une garantie d'emplois à Brampton dans cette autre entente sur le FSI que personne dans les médias ni nous-mêmes n'avons vu. C'est réservé au comité OGGO, et nous aimerions avoir la possibilité de le voir. Vous dites donc qu'il y a une garantie d'emplois dans ce contrat, qui le relie à l'usine de batteries NextStar. Est-ce exact?

L'hon. Mélanie Joly: C'est plutôt lié au fait que l'installation de Brampton doit être fonctionnelle, et il n'y a pas de possibilité... Si l'installation de Brampton cesse sa production, il y aura une violation de contrat.

Raquel Dancho: Cela aura un effet sur vos ententes avec l'usine NextStar. Est-ce exact?

L'hon. Mélanie Joly: C'est la raison pour laquelle nous lançons aujourd'hui le mécanisme de règlement des différends, parce qu'il est important pour nous de pouvoir tenir l'entreprise responsable.

Raquel Dancho: C'est compris.

Dans ce cas, êtes-vous disposée...

L'hon. Mélanie Joly: Monsieur Vincent, voulez-vous ajouter quelque chose?

Charles Vincent (sous-ministre adjoint principal, Secteur de l'industrie, ministère de l'Industrie): Bien sûr, merci beaucoup.

Ce que je dirais, c'est que dans tous les accords en vertu du Fonds stratégique pour l'innovation, il y a des engagements réguliers au sujet des emplois, du maintien des activités. Ce sont les types de...

Raquel Dancho: Merci.

Dans les 10 secondes qu'il me reste, êtes-vous disposée à retirer une partie de « la somme pouvant aller jusqu'à 15 milliards de dollars » ainsi que les autres fonds accordés à NextStar si l'entreprise ne respecte pas les 3 000 emplois à Brampton? Comprenez-vous ce que je vous dis? Êtes-vous disposée à vous y engager? Allez-vous revoir à la baisse le financement de NextStar?

L'hon. Mélanie Joly: Nous veillerons à ce qu'ils soient tenus responsables des fonds auxquels ils sont assujettis, un point c'est tout.

Raquel Dancho: Mon temps est écoulé.

Le président: Merci, madame Dancho.

Madame O'Rourke, la parole est à vous pour six minutes.

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

Madame la ministre, encore une fois, vous nous avez présenté le contexte et fait part des prochaines étapes, mais au bout du compte, que voulez-vous que les travailleurs du secteur automobile canadien et le secteur automobile sachent au sujet de la réponse ferme du gouvernement à Stellantis concernant son défaut de respecter ses obligations, de la manière dont le gouvernement soutient tous les travailleurs de l'automobile et le secteur automobile, ainsi que de la raison pour laquelle c'est une partie aussi essentielle de l'économie canadienne?

L'hon. Mélanie Joly: Merci, madame O'Rourke. Je pense qu'il est important pour les travailleurs de l'automobile de comprendre que nous savons qu'ils ressentent une certaine anxiété, qu'ils doivent composer avec des droits de douane injustes de 25 % contre le secteur automobile et que nous nous trouvons à un moment charnière où nous devons nous battre pour chaque emploi. C'est pourquoi la décision de Stellantis de déplacer la production du Jeep Compass de Brampton à l'Illinois était tout à fait inacceptable. Cela non seulement va à l'encontre des obligations juridiques contraignantes de l'entreprise envers le gouvernement du Canada, mais cela survient également à un moment où des négociations ont cours. Selon nous, cette décision était tout à fait inacceptable. Elle était très importante pour le reste du secteur automobile. C'est pourquoi ce n'est pas le moment de jouer à des jeux politiques. Nous devons agir comme une seule équipe canadienne, car l'avenir du secteur automobile est en jeu.

C'est aussi pourquoi j'ai communiqué avec tous les PDG de toutes les différentes entreprises canadiennes ici et aussi avec les syndicats de travailleurs, et c'est pourquoi je communique régulièrement avec Vic Fedeli, le ministre du Développement économique de l'Ontario. C'est l'épine dorsale même de l'économie ontarienne qui est en jeu. Si nous ne nous battons pas pour ces emplois et pour l'industrie automobile, cela aura un effet, bien sûr, sur l'Ontario, mais en tant que Québécoise, je comprends très bien que cela aura un effet sur le reste du pays.

Ce n'est pas habituel pour la ministre de l'Industrie de collaborer aussi étroitement avec le mouvement syndical, comme Unifor, parce que mon travail consiste techniquement à travailler avec le secteur privé et à défendre les intérêts des entreprises. Toutefois, nos intérêts sont désormais tout à fait alignés, parce que nous nous battons non seulement pour les travailleurs de Brampton, mais aussi pour les entreprises de pièces automobiles du secteur, toutes les PME et l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. C'est l'avenir du secteur automobile qui est en jeu. C'est la position du gouvernement, et comptez sur moi: nous nous battons pour ces emplois.

• (1115)

Dominique O'Rourke: Merci, madame la ministre.

Parlant d'emplois, assurément, dans le contrat concernant NextStar, pouvez-vous nous aider à comprendre que les chiffres concernant la création d'emplois sont en fait beaucoup plus importants que ce que l'on voit? Ce sont les emplois ultimes, mais dans un contrat comme celui-ci, à quoi ressemblent la recherche et le développement, la construction de ces énormes usines et les partenariats avec les PME? Il s'agit de bons investissements que le gouvernement a consentis dans la création d'emplois, et de toute évidence, d'un investissement important dans les batteries de véhicules électriques.

Pouvez-vous nous donner une vue d'ensemble de ce à quoi le développement complet devrait réellement ressembler?

L'hon. Mélanie Joly: Notre objectif est de nous assurer d'attirer des investissements dans le pays, des investissements directs étran-

gers, pour livrer une bataille mondiale afin d'attirer ces emplois. Ce n'est pas seulement le gouvernement du Canada qui travaille avec le gouvernement de l'Ontario. Nous nous battons également contre ce que les États-Unis et l'Europe essaient de faire, tout comme d'autres administrations dans le monde qui sont prêtes à investir beaucoup pour attirer ces entreprises.

Parallèlement, les retombées sont très importantes. La semaine dernière, nous avons annoncé la création des 3 000 emplois à l'installation de St. Thomas pour Volkswagen. Nous avons travaillé fort sur ce dossier parce que, évidemment, c'est un moment important pour St. Thomas. Je pense qu'un député important des conservateurs bénéficie de tous ces emplois, car l'usine se trouve dans sa circonscription, le député Andrew Lawton.

Sur CTV, le maire de St. Thomas vient de dire qu'il n'a pas cessé de sourire depuis des jours et des semaines, parce que ces 3 000 emplois directs sont une très bonne nouvelle, surtout dans le contexte de la guerre commerciale actuelle. Volkswagen utilisera de l'acier canadien et, évidemment, certains éléments qui sont touchés, car ils sont associés à des secteurs visés ces temps-ci par les droits de douane. Il y a bien sûr les 3 000 emplois à St. Thomas, mais aussi tous les emplois indirects qui ont un effet. Cela représente jusqu'à 9 000 emplois, et c'est toute une chaîne d'approvisionnement qui en bénéficie.

Dominique O'Rourke: Merci.

Madame la ministre, lors de la réunion précédente, les partis d'opposition ont tenté de ramener le débat à la question des véhicules électriques, mais le gouvernement de l'Ontario a également investi pour soutenir Stellantis et d'autres fabricants d'automobiles. Cela veut-il dire que, quoi qu'en dise l'opinion partisane, il s'agit de toute évidence d'un investissement stratégique pour l'instant, et ce le sera dans l'avenir?

Pourquoi ces investissements sont-ils aussi essentiels pour le Canada?

L'hon. Mélanie Joly: Ils sont importants parce qu'ils créent des emplois.

Le travail de la ministre de l'Industrie à l'heure où je vous parle est, d'abord, de protéger les emplois, en particulier ceux des secteurs visés par les droits de douane, ce qui comprend le secteur automobile, et aussi de créer des emplois dans le secteur, nonobstant le fait qu'il est soumis à beaucoup de pressions à cause des tensions commerciales. Si vous regardez où se situe l'industrie mondiale, elle se dirige assurément vers l'électrification; c'est simplement un fait.

Je veux m'assurer que, en tant que gouvernement, nous positionnons le secteur canadien à l'avant-plan de l'innovation et de la demande des consommateurs, et aussi dans la direction suivie par le marché. J'essaie d'être très pragmatique et de m'assurer, au bout du compte, que les investissements sont bien ciblés. C'est ce que nous faisons.

[Français]

Le président: Merci, madame O'Rourke.

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

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

Madame la ministre, madame et messieurs les sous-ministres, bonjour. Merci de votre présence.

Madame Joly, j'aurai beaucoup de questions concernant Stellantis, mais j'aimerais d'abord qu'on parle de ce qui se passe chez PACCAR. Pourriez-vous nous faire un état de la situation? Que se passe-t-il? Y a-t-il des nouvelles encourageantes pour la suite?

• (1120)

L'hon. Mélanie Joly: Bien sûr, monsieur Ste-Marie.

Il est sûr que ce qui s'est passé à PACCAR est complètement inacceptable. C'est encore un effet des droits de douane injustifiés américains. C'est pour cela que nous avons rapidement voulu travailler avec la compagnie, avec les syndicats et avec le gouvernement du Québec. J'ai parlé avec la directrice exécutive de Paccar et avec Steve Anctil, le directeur de l'usine de Sainte-Thérèse. J'avais déjà visité l'usine. Il était important pour moi qu'on puisse protéger les emplois.

Monsieur le président, certains collègues parlent beaucoup présentement et c'est un peu fatigant: pourriez-vous intervenir?

Le président: Oui. J'étais sur le point de le faire.

[Traduction]

Chers collègues... Je m'adresse à tout le monde, car cela se passe un peu partout. Nous avons des gens qui essaient d'écouter. Si vous avez des conversations, qui, dans certains cas, je le comprends, doivent avoir lieu, veuillez le faire à l'extérieur, s'il vous plaît.

Je vous remercie.

J'ai arrêté l'horloge, monsieur Ste-Marie.

[Français]

Veuillez continuer, madame la ministre.

L'hon. Mélanie Joly: Monsieur Ste-Marie, je disais donc que nous avons travaillé avec la compagnie, mais également avec le gouvernement du Québec. J'ai parlé à la ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, Christine Fréchette, à plusieurs reprises au cours des deux dernières semaines, c'est-à-dire depuis la nouvelle des mises à pied, et je lui ai parlé encore hier à ce sujet. De plus, j'ai aussi rencontré les chefs syndicaux de PACCAR.

L'usine de PACCAR à Sainte-Thérèse est la seule usine qui assemble des véhicules lourds au Canada. Notre objectif, avec notre politique « Achetez canadien », est d'aider des compagnies comme PACCAR au moment où le Canada va faire des achats importants. J'espère que cela va être le cas aussi pour le gouvernement du Québec, qui a beaucoup de leviers avec Hydro-Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec, notamment, mais aussi pour le gouvernement de l'Ontario et les autres gouvernements provinciaux, pour qu'on puisse soutenir les emplois partout au pays.

Ça me fera plaisir de travailler avec le Bloc québécois sur cette question.

Gabriel Ste-Marie: Merci.

Prévoit-on une réouverture à court terme tant que les droits de douane américains sont maintenus?

L'hon. Mélanie Joly: J'ai compris de la part de la compagnie qu'elle pouvait ajouter 100 employés chaque fois qu'elle augmentait sa production de 10 camions par jour. C'est pour ça que l'achat canadien va avoir énormément de retombées. En effet, c'est un marché d'environ 34 000 camions, mais cela va beaucoup passer par les contrats d'approvisionnement des gouvernements. Donc, plus on sera capable de travailler sur cette question avec eux, plus on va être

capable de faire revenir les emplois. C'est pourquoi j'ai également eu des discussions avec Joël Lightbound, le ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement, pour donner la priorité à ce type d'approvisionnement.

Gabriel Ste-Marie: D'accord. Souhaitons que le gouvernement canadien contribue à l'achat de camions ou de véhicules lourds assemblés à Sainte-Thérèse.

Est-ce que vous ou le gouvernement avez étudié la possibilité de créer une subvention salariale ciblée pour ces emplois perdus afin que le lien d'emploi soit maintenu? On sait que les droits de douane ne pourront pas rester à ces niveaux de façon éternelle et qu'on a besoin d'usines comme celle de PACCAR au Québec.

L'hon. Mélanie Joly: Nous avons offert à la compagnie, en fait, à toutes les compagnies qui sont touchées par les droits de douane et qui ont des problèmes de liquidités, le programme de Travail partagé en vertu de l'assurance-emploi. Nous avons augmenté la compensation. Bref, nous avons beaucoup de flexibilité et nous encourageons les compagnies à utiliser ce programme. En parallèle, nous avons changé les règles d'admissibilité à l'assurance-emploi pour que les travailleurs y aient accès plus rapidement.

Mon objectif n'est pas que les gens aient recours à l'assurance-emploi. Mon objectif est qu'ils maintiennent leur emploi. J'ai entendu des histoires, notamment au sujet d'un couple travaillant à PACCAR: tous les deux sont touchés par les événements et perdent leur emploi. Ce n'est pas en s'inscrivant à l'assurance-emploi qu'ils vont pouvoir payer leur hypothèque. C'est pour cette raison que je ressens l'urgence d'agir. Je veux travailler avec toutes les provinces au pays, y compris le Québec, bien entendu, pour veiller à ce que l'usine puisse avoir rapidement accès à des contrats. C'est justement une question de ramener les emplois au Canada.

En effet, à partir du moment où la compagnie informe son employé qu'il a perdu son emploi, celui-ci ne va pas attendre pour voir si la compagnie va le rappeler. Il va essayer de se trouver un emploi. Cela touche des gens ayant des compétences très spécifiques dans un secteur déterminé, qui ne sont pas toujours facilement transférables. D'autres entreprises dans la région, comme Nova Bus, pourraient avoir besoin de certaines compétences, mais des droits de douane de 10 % ont aussi été imposés sur les autobus. Nous constatons que cela a des répercussions sur tout l'écosystème, pas seulement en Ontario et au Québec. C'était justement le point que j'ai soulevé dans mon discours.

• (1125)

Gabriel Ste-Marie: Merci de la réponse. D'où l'idée de la subvention salariale pour maintenir l'expertise.

Si les droits de douane sont maintenus à long terme dans le secteur de l'automobile en général, le gouvernement et vous-même craignez-vous une désindustrialisation, comme on l'a vu à Détroit?

L'hon. Mélanie Joly: Je ne veux pas entrer dans les scénarios catastrophiques. Notre objectif, présentement, c'est de contrecarrer toute forme de possibilité à cet égard. Essentiellement, mon objectif sera de me battre pour les emplois. Je suis très consciente du fait que le gouvernement a des leviers et qu'il n'est pas sans moyens. Le marché de l'automobile au Canada représente deux millions d'automobiles. C'est donc un marché très important, surtout pour les constructeurs américains, qui n'ont pas nécessairement de marché étranger aussi proéminent. Pour ma part, mon objectif sera d'exercer de la pression en travaillant avec les gouvernements provinciaux et les syndicats, parce que je pense que cela va améliorer la situation.

J'ai clairement dit au PDG qu'il allait y avoir de la pression politique, et mon objectif, c'est d'augmenter cette pression. Cela me fera plaisir de travailler avec le Bloc québécois sur cette question.

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup, madame Joly.

L'hon. Mélanie Joly: Merci, monsieur Ste-Marie.

Le président: Merci, monsieur Ste-Marie.

Madame Dancho, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

Raquel Dancho: Merci, madame la ministre.

J'aimerais creuser à nouveau cette question concernant Brampton. Comme vous l'avez dit, ce sont 3 000 emplois. Vous avez associé le contrat — la modernisation des équipements dans le cadre du FSI avec Brampton et Windsor — à l'usine NextStar.

Il y a quelque chose que je dois comprendre. Vous avez dit qu'il y avait une garantie de production pour l'entente sur le FSI à Brampton, mais vous n'avez pas précisé de chiffres en ce qui concerne la garantie d'emplois. L'entente sur le FSI garantissait-elle 3 000 emplois pour Brampton?

L'hon. Mélanie Joly: Je vais fournir cette donnée, car il y a évidemment des informations commercialement sensibles...

Raquel Dancho: Si je peux vous interrompre un instant...

L'hon. Mélanie Joly: Non, je ne veux pas qu'on m'interrompe, monsieur le président. Je veux pouvoir terminer ma phrase, s'il vous plaît.

Le président: Madame la ministre et madame Dancho, voici ce que je vais faire.

Lorsque nous invitons la ministre à comparaître, nous voulons qu'elle ait la possibilité de fournir des réponses et nous voulons que les députés puissent poser des questions. Je ne vais pas déduire le temps de sa réponse du vôtre. Le chronomètre est en pause, donc tout va bien.

Madame la ministre, je vais vous laisser terminer la réponse.

Madame Dancho, je vous demanderais de la laisser terminer sa réponse. Puis, madame la ministre, je vous demanderais de la laisser terminer... Je ne vais pas tenir l'horloge en otage.

Madame la ministre, vous pouvez terminer, puis, madame Dancho, ce sera à vous.

L'hon. Mélanie Joly: Je pense qu'il est important, lorsque vous examinez les différents contrats... tout d'abord, surtout en ce qui concerne les batteries, le tiers de l'investissement provient du gouvernement de l'Ontario, et les deux tiers, du gouvernement du Canada. Ce ne sont pas 15 milliards de dollars. Je sais que la dépu-

tée a fait référence à 15 milliards de dollars de la part du gouvernement du Canada, mais c'est le total.

Raquel Dancho: Madame la ministre, je dois vous couper la parole parce que ce n'est pas ce que je vous ai demandé...

L'hon. Mélanie Joly: En ce qui concerne précisément les chiffres liés à l'emploi, nous verrons ce que nous pourrions rendre public, à cause de l'information commercialement sensible...

Raquel Dancho: Si je peux me le permettre, sur ce point particulier, s'il vous plaît...

L'hon. Mélanie Joly: Je veux simplement terminer ma réponse à votre question.

Raquel Dancho: Si vous me le permettez, madame la ministre, c'est mon temps, alors je vais répondre.

En ce qui concerne les expurgations commercialement sensibles dans l'entente sur le FSI concernant NextStar, la garantie de 2 500 emplois n'a pas été caviardée. Il est logique de penser que cela ne serait pas considéré comme de l'information commercialement sensible dans le cadre d'une autre entente sur le FSI. Vous pouvez sûrement nous le dire s'il y avait une garantie de 3 000 emplois pour Brampton qui ne constitue pas de l'information commercialement sensible.

Je trouve préoccupant que vous ne vous engagiez pas à l'égard d'une garantie d'emplois pour l'installation de Brampton.

L'hon. Mélanie Joly: Ce n'est pas ce que je dis.

Je dis que toutes les usines étaient associées et que tous les contrats sont liés. Vous pourrez donc le constater lorsque nous produirons...

Raquel Dancho: S'il n'y avait pas de garantie d'emplois de 3 000 personnes à Brampton, soit l'unique raison pour laquelle vous êtes ici, alors comment pouvez-vous associer tout l'argent à une garantie d'emplois qui n'existe peut-être pas? Vous devriez être en mesure de nous dire s'il y a une garantie pour les 3 000 emplois à Brampton.

L'hon. Mélanie Joly: Je pense que nous tombons dans le piège d'essayer de trouver un problème là où il n'y en a pas, parce que ce que le gouvernement essayait de faire...

Raquel Dancho: Le problème, c'est que 3 000 personnes ont été mises à pied et que votre gouvernement a engagé des millions, voire des milliards de dollars. Nous essayons de comprendre s'il y a...

L'hon. Mélanie Joly: Madame Dancho, je ne sais pas si vous voulez faire un monologue ou si vous voulez que je sois ici. Si vous voulez faire un monologue, je n'ai pas besoin d'être ici.

Raquel Dancho: La question que je vous pose est très claire.

Le président: Chers collègues, je vais faire une autre pause un instant. Je tiens à ce que nous puissions dialoguer. Je pense que c'est l'objectif ultime ici.

Madame la ministre, si vous pouvez nous fournir peut-être 30 secondes, nous aimerions diviser le temps avec M. Seebach, à qui il resterait environ trois minutes.

Madame la ministre, pourriez-vous répondre en 30 secondes?

L'hon. Mélanie Joly: Oui.

Au bout du compte, l'objectif était de créer des emplois. Il y avait donc des chiffres liés à l'emploi, et c'était manifestement lié au fait que nous devions protéger l'usine de Brampton. Je ne faisais pas partie des négociations à l'époque, mais on le voit clairement dans l'évaluation et en lisant les contrats. Lorsqu'on constate que certains contrats sont liés aux investissements à l'usine de Windsor et à l'installation de Brampton, et que les ententes conclues avec NextStar à Windsor — essentiellement Stellantis et LG — sont elles aussi rattachées à Brampton, c'est évident que le but était de protéger les emplois. C'était la position du gouvernement.

• (1130)

Raquel Dancho: Si je peux me le permettre, encore une fois, ce que nous essayons d'approfondir, c'est la question de savoir si votre gouvernement a mis en place une clause dans l'une de ces trois ententes qui garantissait l'emprise plus large de Stellantis au Canada, y compris les 3 000 emplois qui ont été abolis. Vous le savez.

J'essaie de creuser davantage la question de savoir s'il y avait quelque chose dans les contrats. Il n'y en a pas ici. Brampton n'est même pas mentionné dans le contrat concernant NextStar. Je comprends qu'il puisse être lié. Il y a une disposition — 14.1g — qui est peut-être liée à l'installation de Brampton, mais vous ne pouvez même pas nous dire s'il s'y trouvait une garantie claire en matière d'emplois. Vous dites « Non, nous sommes couverts. Nous les poursuivons pour des motifs clairs », mais vous ne nous dites pas, en réalité, si cette entente sur le FSI garantissait 3 000 emplois.

C'est là ma véritable question, parce que, comme vous le savez, il y avait d'importants engagements en partenariat avec l'Ontario évalués jusqu'à 15 milliards de dollars. L'entente sur le FSI prévoit également un milliard de dollars supplémentaire en immobilisations pour la modernisation des installations de Brampton et de Windsor. J'essaie de savoir s'il y a une obligation en matière d'emploi pour Brampton. Cette entente sur le FSI concernant NextStar prévoit 500 millions de dollars de plus. Nous parlons maintenant de plusieurs milliards de dollars.

Selon nos estimations, dans le cadre des investissements historiques que votre gouvernement a consentis, il devrait assurément y avoir une garantie explicite en matière d'emplois à l'échelle du Canada, mais nous coupons les cheveux en quatre. Vous restez assez évasive avec les chiffres et quant au fait de savoir s'il y a une véritable garantie. Celle-ci devrait être explicite si vous prévoyez utiliser une somme historique de l'argent des contribuables.

Pour terminer, je dirai ceci: je ne suis pas certaine que vous mesuriez pleinement l'ampleur des sommes engagées. J'ai fait le calcul, et le nombre de ménages à deux revenus à temps plein qui ont dû travailler pour permettre à votre gouvernement de verser ces seules contributions à Stellantis...

L'hon. Mélanie Joly: Puisque vous m'avez interrompue plus tôt, j'aimerais...

Raquel Dancho: ... s'élève à plus de 647 000 familles canadiennes, qui ont dû travailler une année complète pour permettre à votre gouvernement de fournir jusqu'à 11 milliards de dollars. Il n'y a ici aucune garantie explicite d'emplois...

L'hon. Mélanie Joly: Ce n'est pas vrai. Vous me faites dire des choses...

Raquel Dancho: ... alors il est très décevant que vous n'ayez pas pris d'engagement à l'égard de 3 000...

L'hon. Mélanie Joly: ... auxquelles je ne crois pas, et vous ne citez pas fidèlement les conditions du contrat. Le contrat est valide jusqu'en 2032, alors vous savez, le calcul ne tient pas.

Madame Dancho, cessez vos jeux politiques. L'objectif en ce moment est de protéger les travailleurs.

Le président: Chers collègues, c'est assez.

Je vais être généreux.

Monsieur Seeback, je vais vous donner la possibilité de prendre la parole, car je pense que Mme Dancho espérait partager son temps avec vous. Il ne reste plus de temps. Je vais être généreux et vous permettre de poser une question, et je vous demande de laisser la ministre répondre entièrement à cette question. Nous poursuivrons ensuite.

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Formidable.

Madame la ministre, je sais que vous êtes au courant de la suppression d'un quart de travail à Oshawa qui correspond à 700 postes. La production a été démenagée aux États-Unis. L'usine d'Oshawa fabrique des véhicules utilitaires légers et des camions lourds. Saviez-vous que GM est maintenant en train de moderniser une usine de véhicules électriques abandonnée à Orion Township, au Michigan, pour fabriquer des véhicules utilitaires lourds à compter du premier trimestre de 2027?

J'ai parlé de cela ce matin aux travailleurs de l'automobile d'Unifor. Ils veulent savoir si vous garantirez aujourd'hui qu'ils ne perdront pas leur emploi et que ces emplois ne seront pas transférés aux États-Unis, à l'image de ce qui est arrivé à l'usine de Stellantis à Brampton. Le garantirez-vous aujourd'hui?

L'hon. Mélanie Joly: Monsieur le Président, tout d'abord, je pense que la discussion portait sur Stellantis. Je répondrai, bien sûr, aux discussions liées à GM.

Dans le cas d'Oshawa, le troisième quart sera ici jusqu'en janvier; nous nous battons pour lui et nous nous entretenons avec Stellantis pour nous assurer qu'il pourra le garder, et qu'il pourra conserver la production à St. Catharines et ramener la production à Ingersoll. Je continuerai d'exercer des pressions, car je crois que ce qui se passe à GM est tout à fait inacceptable.

Cela dit, je pense que ce qui se passe à GM et à Stellantis tient à deux décisions différentes, car il y avait un engagement clair de la part de Stellantis envers le gouvernement canadien, pour qu'une installation travaille sur le Jeep Compass chez Stellantis à Brampton.

Pour ce qui est du troisième quart, nous continuerons d'exercer des pressions sur GM. Je m'entretiendrai avec Mary Barra. Unifor a également eu des pourparlers avec GM, et nous serons unis. J'ai également rencontré les travailleurs d'Oshawa et Unifor, et je veillerai à ce qu'ils puissent conserver leurs emplois.

• (1135)

Le président: Merci, monsieur Seeback.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Vous avez la parole, monsieur Ste-Marie.

Gabriel Ste-Marie: Je veux juste rappeler à mes collègues que, lorsque plusieurs personnes parlent en même temps, cela rend le travail des interprètes très difficile, et cela peut même occasionner des blessures.

Le président: Je suis totalement d'accord. Merci, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

Karim Bardeesy (Taiaiko'n—Parkdale—High Park, Lib.): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Il y a eu un échange assez soutenu, entre des personnes qui parlaient en même temps, comme l'a évoqué M. Ste-Marie. Je me demande si la ministre aimerait terminer les observations qu'elle n'a pas eu l'occasion de formuler concernant Stellantis dans cet échange précédent.

Raquel Dancho: Pourquoi ne vous lui donnez-vous pas votre temps?

Le président: Chers collègues, je pense que nous commençons à nous égarer. Revenons à la raison pour laquelle nous sommes ici, soit de poser des questions à la ministre.

Madame Acan, vous avez la parole pour cinq minutes. J'espère que nous pourrions nous en tenir un peu plus à l'essentiel lors du dernier tour.

La parole est à vous.

Sima Acan (Oakville-Ouest, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, madame la ministre, de comparaître ici aujourd'hui.

Nous étudions maintenant la manière de continuer de défendre les intérêts des travailleurs canadiens et de renforcer notre industrie automobile. C'est pourquoi j'axerai mes questions sur les investissements et sur la chaîne de valeur.

Lorsque nous parlons du secteur automobile aujourd'hui, nous devons réfléchir au-delà de la ligne d'assemblage finale. Nous devons examiner l'ensemble de la chaîne de valeur des véhicules, de l'extraction minière et du raffinage des minerais critiques jusqu'à une meilleure production et un assemblage final de véhicules en passant par la fabrication des composants. Le Canada se trouve dans une position unique pour rattacher chaque partie de la chaîne de valeur grâce à des partenariats avec l'industrie, les syndicats et le gouvernement, qui unissent leurs efforts pour maintenir la production et l'innovation ici, au Canada.

J'aimerais souligner que, dans ma circonscription d'Oakville West, nous voyons déjà cette chaîne de valeur prendre forme. L'an dernier, Dana Canada Corporation a reçu environ 3 millions de dollars de fonds fédéraux par l'entremise de NGen, la grappe d'innovation mondiale du Canada pour la fabrication de pointe, qui est appuyée par ISDE. Ce financement aidera Dana à moderniser ses procédés de fabrication, à mieux concevoir la technologie de refroidissement pour les véhicules électriques et à améliorer sa performance et son efficacité.

Pourriez-vous s'il vous plaît nous parler des investissements récents dans le secteur, surtout dans le domaine des véhicules électriques? Comment des investissements comme celui-là chez Dana Canada s'inscrivent-ils dans le plan plus large du Canada de concevoir une chaîne de valeur de véhicules électriques complète, de positionner le Canada dans la chaîne d'approvisionnement de véhicules électriques de l'Amérique du Nord pour les prochaines décennies et de nous aider à rester concurrentiels?

L'hon. Mélanie Joly: Lorsqu'on examine l'industrie mondiale dans son ensemble, on voit que certains pays ont pris une longueur d'avance en sautant des étapes. Nous savons que d'autres pays, en particulier en Asie, ont été en mesure de concevoir des véhicules abordables grâce à de nouvelles technologies, et nous savons que ces différents véhicules sont maintenant vendus dans le monde entier. Le marché nord-américain a été beaucoup plus associé à l'exportation à l'intérieur du territoire de l'ALENA — à savoir le Canada, les États-Unis et le Mexique — et nous nous sommes assurés, dans le cadre des dernières négociations, que nous protégerions notre marché.

À l'époque, nous avons vu la nécessité d'investir davantage dans le secteur des véhicules électriques, parce que c'est là que la demande mondiale se dirige, mais c'était également en réaction à ce que l'ancien président Biden proposait avec sa propre loi sur la réduction de l'inflation, l'IRA. Nous avons alors effectué de gros investissements, parce qu'ils correspondaient à ce que d'autres administrations réalisaient.

Nous avons également bénéficié d'un avantage que de nombreuses autres administrations n'avaient pas: nous avions accès à une électricité verte et abordable. C'est pourquoi nous avons été en mesure, de pair avec le gouvernement de l'Ontario, d'attirer des investissements dans le secteur des véhicules électriques, y compris, évidemment, dans votre circonscription d'Oakville.

Cela ne visait pas seulement à amener la grande usine de Stellantis et de LG à Windsor — nous l'appellerons simplement NextStar — et ce n'était pas seulement St. Thomas et Volkswagen. C'était également lié à des investissements à Bécancour, au Québec, et cela avait des effets sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement pour les petites et moyennes entreprises. C'était une stratégie tout à fait logique.

Les droits de douane de 25 % imposés aux véhicules canadiens font très mal, de toute évidence, mais ce n'est pas tout: la fin de la loi sur la réduction de l'inflation a également eu une incidence sur le secteur automobile. Nous devons actuellement composer avec le fait, à l'échelle mondiale, l'industrie opte davantage pour les véhicules électriques; parallèlement, le marché nord-américain n'évolue pas nécessairement au même rythme. C'est aussi pourquoi nous avons mis sur pause les exigences de vente de véhicules électriques, et je suis convaincue qu'on me posera des questions à ce sujet. Cette décision était purement pragmatique.

C'est pourquoi nous essayons maintenant de faire deux choses: protéger les emplois menacés et en créer de nouveaux, tout en étant à l'avant-plan de la compétitivité de notre secteur, en sachant que nous disposons de beaucoup d'excellentes ressources, qui vont de tout ce qui touche aux composants des batteries — en raison des terres rares et des minéraux critiques — jusqu'à l'accès à une électricité verte et abordable pour fabriquer et assembler les véhicules.

C'est ce que j'essaie de faire. Mon objectif est non pas idéologique, mais pragmatique, et il vise à soutenir les emplois chez Honda et Toyota — et soit dit en passant, 70 % de leur production se fait dans notre pays — tout en veillant à ce que je puisse continuer de maintenir les emplois du troisième quart de Stellantis, de Ford et de GM.

C'est ce que je fais en ce moment, et je suis impatiente de collaborer avec vous.

• (1140)

Sima Acan: Merci beaucoup, madame la ministre.

Pour revenir à la chaîne de valeur, Dana est un très bon exemple. Elle s'associe avec KA Imaging à Waterloo dans le cadre de son projet de modernisation. Ce type de collaboration interrégionale entre la base de fabrication de l'Ontario et le secteur technologique de Waterloo reflète réellement l'écosystème de l'innovation du Canada.

Diriez-vous que des projets comme celui-là montrent la manière dont les programmes d'innovation fédéraux rejoignent tous les secteurs du pays — pas seulement les gros fabricants d'automobiles, mais aussi les fournisseurs et les leaders technologiques qui contribuent au fonctionnement de l'ensemble du système? Comment le gouvernement de l'Ontario réagit-il à ces décisions?

[Français]

Le président: Veuillez répondre rapidement s'il vous plaît, madame la ministre.

[Traduction]

L'hon. Mélanie Joly: J'étais jeudi chez Martinrea. Nous savons que, au chapitre des entreprises au Canada, nous sommes aussi très solides en ce qui concerne les entreprises de pièces d'automobile.

Des géants mondiaux — comme Linamar, Martinrea et Magna — sont bien implantés, non seulement dans la région du Grand Toronto et le Sud-Ouest de l'Ontario, mais aussi aux États-Unis, au Mexique et en Europe. Nous travaillerons avec eux, mais nous savons très bien qu'ils soutiennent également d'autres petites entreprises.

C'est pourquoi, quand je pense à ce qui se passe dans le secteur et à ce problème de Stellantis à Brampton, je sais que si nous ne menons pas cette bataille et que nous ne la gagnons pas, c'est tout le secteur qui sera compromis. C'est pourquoi je mets toute la pression nécessaire. Je ne peux pas être plus claire.

[Français]

Le président: Merci, madame Acan.

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

Gabriel Ste-Marie: Merci, monsieur le président.

Madame la ministre, j'ai deux questions en rafale.

Premièrement, quand les grands employeurs prévoient de grandes pertes d'emploi, il est d'usage qu'ils avertissent le gouvernement, notamment le ministère de l'Emploi et du Développement social, pour que le régime d'assurance-emploi en soit avisé. Est-ce que ça a été fait?

Tout de suite, je vous pose ma deuxième question. Stellantis dit avoir un autre projet pour Brampton. Est-ce qu'elle vous l'a présenté? Est-ce que c'est acceptable? Si ce n'est toujours pas fait, est-ce que vous vous battez pour y faire revenir la construction du Jeep Compass?

L'hon. Mélanie Joly: J'ai reçu un appel du président de Stellantis Canada même pas 24 heures avant l'annonce. En soi, c'était un problème et, à l'époque, ma réaction a été épidermique. C'est le premier point. Nous avons été placés devant un fait accompli, alors même que les contrats étaient clairs et que nous avions déjà dit aux différents constructeurs automobiles que nous allions pouvoir les aider à surmonter la crise.

Ensuite, il faut comprendre qu'à l'heure actuelle, les droits de douane peuvent avoir un impact important sur le coût de vente — nécessairement lié au coût de construction — des automobiles au Canada, dont la majorité est exportée aux États-Unis. J'avais déjà eu des conversations à cet égard avec les présidents des différents constructeurs automobiles canadiens, pour leur dire que nous avons un fonds pour aider le secteur automobile et que nous allons mettre de l'argent sur la table et les aider à surmonter cette crise.

C'est pour ça que ma réaction a été vraiment très forte. Stellantis a pris cette décision sans nécessairement consulter le gouvernement du Canada, sans même regarder les options possibles déjà mises sur la table.

• (1145)

Gabriel Ste-Marie: Merci.

Mon temps de parole étant seulement de deux minutes et demie, je vous demanderais rapidement ceci: en ce qui concerne le Jeep Compass, Stellantis vous a-t-elle présenté un autre projet pour l'usine de Brampton?

L'hon. Mélanie Joly: C'est ça, le problème. Elle ne l'a toujours pas fait et c'est la raison pour laquelle, à partir d'aujourd'hui, nous lançons le processus de résolution de conflit prévu au contrat. Nous lui donnons 30 jours pour nous revenir avec un plan pour rétablir la production à Brampton.

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Ste-Marie. Vous aviez mentionné qu'il vous restait 90 secondes et je pensais que vous étiez en train de chercher quelques secondes de plus, mais vous avez respecté le temps, merci.

[Traduction]

Monsieur Guglielmin, la parole est à vous.

Michael Guglielmin (Vaughan—Woodbridge, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vais partager mon temps avec Mme Borrelli.

Madame la ministre, vous affirmez qu'il y a un article et une disposition dans le contrat qui font précisément référence à une violation commise par Stellantis. Les avocats du gouvernement du Canada ont-ils communiqué avec Stellantis et invoqué cette disposition?

L'hon. Mélanie Joly: C'est ce que nous faisons aujourd'hui. C'est exactement la lettre que nous envoyons aujourd'hui.

Michael Guglielmin: Aujourd'hui, vous invoquez une clause dans le contrat. Quel article et quelle disposition particulière invoquez-vous?

L'hon. Mélanie Joly: Je crois que vous n'avez pas accès au lien vers l'entente sur le Fonds stratégique pour l'innovation, le FSI. Il est lié au soutien du Fonds stratégique pour l'innovation pour Windsor et Brampton, et ce contrat fait également l'objet d'un amendement.

Michael Guglielmin: Madame la ministre, vous avez parlé de l'obligation fédérale relative aux véhicules électriques.

Quelques dirigeants du secteur de l'automobile ont dit ici devant le Comité que la pause n'offre pas la certitude dont l'industrie a besoin. La seule chose très simple et facile que le gouvernement pourrait faire pour insuffler un peu de vie au secteur serait de supprimer l'obligation relative aux véhicules électriques.

Compte tenu de toutes les pressions que le secteur de l'automobile exerce pendant les négociations commerciales, vous engagez-vous aujourd'hui à supprimer l'obligation relative aux véhicules électriques?

L'hon. Mélanie Joly: Quand il s'agit de l'avenir du secteur, mon objectif est de m'assurer que l'on protège la production au Canada, et qu'il existe des incitatifs pour continuer de produire encore davantage au Canada. C'est pourquoi j'ai discuté avec les dirigeants de Honda et de Toyota, qui produisent tous deux des véhicules hybrides non rechargeables.

Je suis disposée à discuter avec eux. Je suis prête à mettre des choses en place pour protéger les emplois à Alliston et m'assurer que les usines de Toyota et de Honda sont sécurisées...

Michael Guglielmin: Merci, madame la ministre. Une dernière petite question, parce que mon temps est très limité.

L'entente sur le FSI prévoit des obligations très détaillées en matière d'établissement de rapports sur l'égalité des sexes, la diversité et les initiatives climatiques. L'entente va jusqu'à prévoir un défi 50-30, selon lequel 50 % d'un conseil d'administration serait composé de femmes et de personnes non binaires, et 30 % seraient des personnes ayant un handicap, des personnes racisées, des personnes LGBTQ+, des personnes issues des Premières Nations et des Métis.

Pourquoi les engagements les plus détaillés de l'entente portent sur la perspective net zéro et sur la diversité, l'équité et l'inclusion, et non pas sur les garanties en matière d'emploi pour Brampton?

L'hon. Mélanie Joly: Êtes-vous contre la présence des femmes dans les conseils d'administration?

Michael Guglielmin: Non, je suis tout à fait pour que les femmes...

L'hon. Mélanie Joly: Je pose la question.

Raquel Dancho: Ce n'est pas ce qu'il a dit.

Ted Falk (Provencher, PCC): Veuillez répondre à la question.

Michael Guglielmin: D'abord, ce n'est pas ce que j'ai dit. Je serais pour des conseils d'administration entièrement composés de femmes. Cela devrait se faire au mérite.

La question est la suivante: pourquoi l'entente ne prévoit-elle rien sur le maintien des emplois à Stellantis, alors qu'elle met autant l'accent sur ces politiques?

L'hon. Mélanie Joly: Je ne sais pas pourquoi vous dites tous qu'il n'y a aucun engagement. Il y en a.

Lisez les contrats, et vous saurez alors.

Michael Guglielmin: C'est dans quelle disposition?

L'hon. Mélanie Joly: Ce serait dans la production du contrat concernant l'entente sur le FSI...

Michael Guglielmin: Merci, madame la ministre. Je partage mon temps.

L'hon. Mélanie Joly: ... pour Windsor et Brampton, et l'amendement.

Michael Guglielmin: Voulez-vous intervenir, madame Borrelli?

L'hon. Mélanie Joly: Je tiens à dire que nous agissons de bonne foi. Nous sommes dans la même équipe ici. Nous voulons tous la même chose, c'est-à-dire la reprise de la production à Brampton.

Kathy Borrelli (Windsor—Tecumseh—Lakeshore, PCC): Madame la ministre, on a investi des milliards de dollars des contribuables dans une seule entreprise étrangère, Stellantis. Les contribuables veulent savoir, et ils méritent de savoir, où leur argent est utilisé. Ils méritent de savoir si cet argent permettra de créer des emplois bien rémunérés pour les Canadiens.

Quelles mesures allez-vous prendre si Stellantis ne vous fournit pas de plan? Les contrats conclus avec Stellantis stipulent que, en cas de défaut, l'entreprise doit rembourser l'argent. Vous engagez-vous à garantir que Stellantis remboursera les milliards de dollars des contribuables que votre gouvernement a distribués?

• (1150)

L'hon. Mélanie Joly: C'est ce que nous faisons aujourd'hui. Nous lançons ce processus.

J'aimerais simplement comprendre. Ai-je raison de dire que vous venez de Windsor?

Kathy Borrelli: Oui, madame la ministre.

L'hon. Mélanie Joly: Je suppose que les habitants de Windsor sont satisfaits des investissements dans l'usine de fabrication de batteries, parce que, à ce jour, cela a permis de créer 1 000 nouveaux emplois, et on atteindra les 2 500 emplois.

J'aimerais m'assurer que le discours que l'équipe des conservateurs tient ici est cohérent. Êtes-vous ou non d'accord avec les investissements dans l'usine de fabrication des batteries des véhicules électriques?

Kathy Borrelli: Bien sûr, nous le sommes.

L'hon. Mélanie Joly: Bien. C'est excellent.

Kathy Borrelli: Je veux simplement m'assurer que ces emplois sont garantis.

L'hon. Mélanie Joly: Absolument.

Kathy Borrelli: Vous engagez-vous à nous garantir cela? Vous engagez-vous à vous assurer que Stellantis remboursera l'argent que nous lui avons donné, si elle cesse d'employer des personnes à l'usine de Brampton?

L'hon. Mélanie Joly: Madame Borrelli, nous sommes d'accord. Nous sommes toutes les deux d'accord.

Kathy Borrelli: Je ne vois pas de plan précis. Les libéraux semblent toujours distribuer de l'argent sans avoir de plan, et nous n'obtenons pas souvent les résultats escomptés.

L'hon. Mélanie Joly: Écoutez, c'est facile à dire. Je m'excuse, mais je ne sais pas pourquoi nous faisons de la petite politique dans ce dossier.

Nous sommes en concurrence avec tous les autres pays du monde pour attirer des investissements. Nous avons pu obtenir un investissement de NextStar, qui est une co-entreprise entre LG et Stellantis, qui a permis de créer 2 500 emplois dans votre circonscription, dans la magnifique ville de Windsor, que j'ai hâte de visiter très bientôt.

C'était un tournant pour la collectivité. Je sais que les gens sont très inquiets, et que les personnes qui travaillent dans le secteur craignent de perdre leur emploi, mais il est fondamental d'avoir de nouveaux investissements à un moment où le secteur subit des pressions.

Nous devrions travailler ensemble pour nous assurer que nous nous battons pour préserver les emplois à Brampton, tout en conservant les emplois à Windsor et en en créant de nouveaux. Je ne sais pas pourquoi il y a une concurrence entre les deux. Je pense que nous pouvons faire les deux.

Le président: Merci, madame la ministre.

Merci, madame Borrelli. Le temps est écoulé.

[Français]

Monsieur Ntumba, bienvenue. Vous avez la parole pour cinq minutes.

Bienvenu-Olivier Ntumba (Mont-Saint-Bruno—L'Acadie, Lib.): Madame Joly, il y a beaucoup de défis à relever, mais il y a aussi de bonnes nouvelles. À mon avis, il faut voir le verre à moitié plein en ce qui concerne la situation actuelle. On parle de 3 000 nouveaux emplois à St. Thomas et de 1 000 nouveaux emplois à Windsor, et tout cela va avoir une incidence sur la chaîne d'approvisionnement partout au pays. Bien sûr, on parle de l'Ontario, mais cela touche le Québec aussi.

Pourriez-vous en dire davantage sur les effets de ces nouveaux emplois?

L'hon. Mélanie Joly: Ce sont de bons emplois. Ce sont des emplois syndiqués avec des conventions collectives négociées à l'avantage de l'employeur et des employés. Il y a donc une paix syndicale importante, qui assurera une prévisibilité du modèle d'affaires et des activités plus pérennes, tant pour St. Thomas que pour Windsor. Par contre, à Windsor, ce n'est pas de 1 000 emplois qu'on parle, mais bien de 2 500 emplois, dont 1 000 qui viennent d'être créés. C'est donc une bonne nouvelle.

Alors qu'il y a tellement de tension géopolitique et que nous vivons dans un monde beaucoup plus complexe et dangereux, le défi actuel du gouvernement est d'attirer des investissements. Ce n'est pas facile. Il faut pouvoir offrir plusieurs garanties aux entreprises qui évaluent la possibilité d'investir aux États-Unis, au Mexique ou ailleurs en Europe, en Asie. Le gouvernement du Canada peut utiliser divers leviers de développement économique, en offrant de l'argent, des subventions et des incitatifs à la production pour diminuer les risques des entreprises.

Concernant Stellantis, à l'époque, le gouvernement était très au courant qu'il fallait trouver une façon d'offrir cet argent pour gérer les risques, tout en protégeant les emplois. Nous savions que même si nous négocions par beau temps, il y aurait peut-être du mauvais temps. C'est ce que nous avons fait, et j'ajouterais que c'est ce qu'il faut continuer de faire.

C'est pour cette raison que, dans le budget de demain, nous serons là pour protéger les emplois, pour bâtir, mais également pour donner plus de pouvoir aux gens afin qu'ils aient accès à de bons emplois et assurent la prospérité à leur famille.

• (1155)

Bienvenu-Olivier Ntumba: Merci, madame Joly.

Vous avez aussi parlé, dans votre présentation ou dans une de vos réponses, des investissements dans les véhicules électriques. Pourriez-vous éclairer davantage les membres du Comité à ce sujet?

L'hon. Mélanie Joly: Je suis contente que vous me posiez cette question; M. Ste-Marie en a aussi parlé plus tôt.

Il existe un lien entre le Québec et l'Ontario à ce sujet. Beaucoup d'investissements ont été faits par le gouvernement du Québec dans le secteur de la filière batterie. Malheureusement, certains investissements ne se sont pas révélés des plus positifs pour le gouvernement du Québec. Nous, au fédéral, nous n'avons pas été très touchés par cela, parce que nous avons lié chaque fois nos subventions à la production et à la vente de batteries.

En matière de stratégie industrielle, il faut penser à long terme, c'est ce que me disent mes collègues et les fonctionnaires. Moi, je me situe au niveau politique. Il faut avoir de la vision et être capable de passer à travers des tempêtes politiques, comme c'est le cas présentement. C'est la vision que nous avons et nous continuerons d'agir de la sorte. Bref, nous irons de l'avant et continuerons à faire les investissements nécessaires.

Bienvenu-Olivier Ntumba: Précédemment, vous disiez que ce qui arrive actuellement dans l'industrie automobile ne doit pas être pris à la légère. Pourquoi est-il important de rester compétitif actuellement?

L'hon. Mélanie Joly: Présentement, 125 000 emplois sont menacés dans le secteur automobile. Il faut être capable de surmonter cette crise.

Comme vous le savez, le secteur manufacturier en Ontario est très important. Je vous dirais même que c'est une partie de l'épine dorsale de notre économie au Canada. Le secteur automobile, quant à lui, est très important au sein du secteur manufacturier. Il représente l'équivalent de 17 milliards de dollars du produit intérieur brut au Canada par année. Si l'économie de l'Ontario ne va pas bien, l'économie du Québec n'ira pas bien et l'économie du pays n'ira pas bien non plus. C'est la raison pour laquelle il faut être capable de se battre pour ces emplois.

Bienvenu-Olivier Ntumba: Merci.

Le président: Chers collègues, cela met fin aux questions pour aujourd'hui.

Madame la ministre, merci beaucoup de votre présence.

[Traduction]

Merci beaucoup aux fonctionnaires également.

Je tiens à rappeler que les fonctionnaires resteront pour la deuxième heure. Nous allons donc brièvement suspendre la séance pour donner à tout le monde l'occasion de se préparer pour la deuxième heure.

• (1155)

(Pause)

• (1205)

Le président: Chers collègues, nous allons poursuivre.

Quelques nouvelles personnes se sont jointes à nous. Nous avons quelques nouveaux témoins, je vais donc de nouveau présenter le groupe de témoins pour que tout le monde se souvienne des témoins que nous avons avec nous ici aujourd'hui.

Nous accueillons M. Philip Jennings, sous-ministre, Innovation, Sciences et Développement économique Canada; M. Charles Vincent, sous-ministre adjoint principal, Secteur de l'industrie; Mme Stephanie Tanton, sous-ministre adjointe, Innovation Canada; M. Denis Martel, directeur général, Innovation Canada; et M. Benoit Tessier, directeur général, Secteur de l'industrie.

Chers collègues, nous allons maintenant entendre les déclarations préliminaires des fonctionnaires. Et nous passerons directement aux séries de questions.

Monsieur Vis, bienvenue de nouveau au comité de l'industrie. Vous avez la parole pour six minutes.

Brad Vis (Mission—Matsqui—Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux fonctionnaires d'être aujourd'hui avec nous.

Je suis très inquiet du fait que, il y a deux ans, le gouvernement du Canada a conclu une entente de faveur avec Stellantis. À ce moment-là, le directeur parlementaire du budget a exhorté le Parlement à faire preuve de prudence quant au contrat et aux défis auxquels nous faisons face aujourd'hui. Il a dit à l'époque qu'il est très difficile de tenir compte de tous les imprévus qui pourraient se concrétiser à la suite des conditions que vous, le gouvernement du Canada, avez accordées à cette entreprise.

Le ministre de l'époque a dit que les mesures que prenait le gouvernement ce jour-là, c'est-à-dire ces investissements, mèneraient à un siècle de prospérité pour le secteur de l'automobile.

M. Turnbull a dit que les conservateurs étaient du mauvais côté de la révolution verte, et que ces contrats allaient révolutionner — le mot exact était « révolutionner » — la fabrication des voitures au Canada. Deux ans plus tard, nous assistons à des suppressions d'emplois, à des poursuites judiciaires, et des gens perdent leur gagne-pain, et c'est inquiétant; j'aimerais donc parler du contrat de NextStar aujourd'hui, en particulier des modifications.

Quand le gouvernement du Canada négociait le contrat, il voulait reproduire ce qui se passait aux États-Unis. Je crois que le contrat porte sur le crédit d'impôt pour la production manufacturière avancée. Nous allions lier toutes nos subventions et nos contributions à ce que les Américains faisaient. En fait, le contrat était tellement favorable à la cession de la souveraineté aux États-Unis qu'il stipule même que, si Stellantis devait s'installer aux États-Unis, l'entreprise pourrait toujours recevoir des subventions des contribuables canadiens.

En quoi cela est-il dans l'intérêt des Canadiens, et comment les Canadiens peuvent-ils, en toute bonne foi, être sûrs que le ministère de l'Industrie et le gouvernement négocient, en ce moment même, de bonne foi?

Franchement, j'aimerais également juste avoir une réponse claire. Était-ce la pire erreur politique de l'histoire du Canada?

Le président: Monsieur Vis, étant donné que nous avons un grand groupe de témoins...

Brad Vis: Ces observations s'adressent au sous-ministre. Merci, monsieur Carr.

Le président: D'accord. C'est parfait.

Allez-y, monsieur le sous-ministre.

Philip Jennings (sous-ministre, Innovation, Sciences et Développement économique Canada, ministère de l'Industrie): Merci.

Je vais commencer par préciser que le secteur de l'automobile est un moteur économique très important de l'économie canadienne, et il continue de l'être; il représentait 17 milliards de dollars du PIB de l'année dernière, et il a contribué à la création de 125 000 emplois directs, presque 500 000 emplois directs et indirects...

Brad Vis: Nous savons tout cela. Nous le savons tous.

Philip Jennings: L'orientation stratégique que le gouvernement a adoptée vise en réalité à garantir que le secteur de l'automobile demeure pertinent à l'avenir, pour définir ce à quoi le secteur devrait ressembler, et le point de vue à l'époque, qui reste d'actualité, est que l'électrification sera l'avenir du secteur...

• (1210)

Brad Vis: Pensez-vous que la disposition à la clause 4.2, permettra au... Je vais simplement la lire directement, elle figure à la fin de la page 55:

Si, pendant que la présente Entente est en vigueur, et en supposant que le bénéficiaire ait établi ses usines de production de cellules de batteries et de modules aux États-Unis, le bénéficiaire ne serait plus admissible à choisir l'option de paiement en argent comptant du crédit d'impôt pour la production manufacturière avancée, mais il resterait admissible à recevoir le crédit d'impôt, et le ministre continuera de verser au bénéficiaire les paiements prévus au titre de la contribution, tel que décrit dans la présente Entente.

Est-ce vraiment dans l'intérêt du Canada? Pourriez-vous nous parler de cette clause en particulier? Est-ce vraiment dans l'intérêt des contribuables canadiens de subventionner Stellantis dans le cadre de ce contrat, si l'entreprise va aux États-Unis?

Comment cela protège-t-il la souveraineté du Canada? En quoi ce contrat a-t-il fait cela? Regardez où nous en sommes, monsieur le sous-ministre.

Philip Jennings: Je m'excuse. Je n'ai pas la clause sous les yeux.

Ce que je peux dire, c'est que, au moment où le contrat a été négocié, comme vous l'avez dit, l'objectif était de s'assurer que nous avions des règles de jeu équitables avec les États-Unis, pour que nous puissions attirer les investissements que nous souhaitions. Les subventions accordées, qui était un montant maximal, reposaient en réalité sur la production de l'usine NextStar. Plus la société produit, plus elle reçoit de subventions, jusqu'à un montant maximum qui a été négocié.

Brad Vis: D'accord, mais dans le contrat, par votre intermédiaire, monsieur le président... Je m'excuse d'être si émotif, mais aujourd'hui, beaucoup de gens souffrent énormément, et j'essaie de le faire comprendre.

Le contrat prévoit que NextStar reçoit toujours des subventions si elle déplace sa production aux États-Unis. Était-ce une disposition judicieuse à inclure dans un contrat?

Philip Jennings: Encore une fois, monsieur le président, je m'excuse. Je n'ai pas la clause exacte sous les yeux, mais je serais heureux de revenir au Comité avec plus de précisions à ce sujet.

D'après ce que je comprends, le contrat — je ne travaillais pas au ministère à l'époque — prévoyait en réalité que la subvention à la production était destinée à des choses produites au Canada; il y aurait donc une subvention pour la fabrication de batteries ou de modules à l'usine NextStar au Canada.

Brad Vis: D'accord. Je vous renvoie alors à la disposition 4.2 portant sur « Modifications »

Les petites entreprises au Canada traversent actuellement une période très difficile. Ce qui ressort de ces contrats, c'est que le ministre de l'Industrie de l'époque, qui est aujourd'hui le ministre des Finances, et le secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie de l'époque parlaient des avantages liés à ces contrats et de toutes les nouvelles possibilités dans les chaînes d'approvisionnement.

Depuis que ce contrat a été signé, il y a deux ans, a-t-on constaté une quelconque concrétisation de la croissance des chaînes d'approvisionnement découlant de ce que le gouvernement a fait, ou n'était-ce que des paroles en l'air?

Le président: Vous avez environ 20 secondes, monsieur le sous-ministre.

Philip Jennings: Oui, ce que je peux confirmer, c'est que, sans doute, certaines entreprises dans la chaîne d'approvisionnement sont également passées à l'électrique. Elles continuent essentiellement à soutenir les moteurs à combustion du passé et d'aujourd'hui, mais elles essaient également désormais de contribuer à la filière des véhicules électriques. Au bout du compte, nous prévoyons que, à mesure que l'assemblage deviendra plus axé sur les véhicules électriques, la chaîne d'approvisionnement emboîtera le pas au Canada.

Brad Vis: J'ai une question rapide, vous pouvez répondre par oui ou par non. La vérification sera...

Le président: Monsieur Vis, je m'excuse.

Brad Vis: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Bardeesy, vous avez la parole.

Karim Bardeesy: Merci, monsieur le président.

On a plusieurs fois dit, au Comité et à la Chambre, que le montant maximal possible de la contribution de l'Ontario et du gouvernement est de 15 milliards de dollars.

Pourriez-vous nous dire quelles ont été jusqu'à présent les véritables répercussions budgétaires de la contribution, à la fois de l'accord de contribution spécial et de l'entente sur le FSI sur l'usine Stellantis-LG?

Philip Jennings: Merci de la question, monsieur le président.

Je vais céder la parole à M. Vincent qui saura probablement ce qui a été publié publiquement à ce jour.

Charles Vincent: Merci.

Comme vous l'avez souligné tout à l'heure, les 15 milliards de dollars sont un montant maximal qui est lié à la fois à la production et à la vente des cellules et des modules. L'usine n'a pas encore commencé la production de cellules. En ce moment, elle ne produit que des modules. Je crois que nous avons précisé dans les comptes publics que, à ce stade, les dépenses budgétaires totales sont d'environ 42 millions de dollars.

• (1215)

Karim Bardeesy: Merci de nous communiquer cela.

Les comptes publics continueront probablement d'être mis à jour à mesure que les décaissements sont effectués.

Philip Jennings: Oui, c'est exact.

Karim Bardeesy: La ministre y a brièvement fait allusion, mais je voulais que vous nous parliez davantage des discussions que vous avez eues sur la participation du gouvernement de l'Ontario concernant la situation spécifique actuelle avec Stellantis et, de manière plus générale, la façon dont le ministère équivalent de l'Ontario et Industrie Canada collaborent pour soutenir le secteur de l'automobile.

Philip Jennings: Je dirais que nous travaillons main dans la main avec le gouvernement de l'Ontario en ce qui concerne le secteur de l'automobile et, en fait, allons même au-delà pour ce qui est de certains autres secteurs industriels.

En général, dans le secteur de l'automobile, nous sommes en quelque sorte des partenaires à parts égales pour ce qui est des accords généraux. Nous fournissons essentiellement un certain montant pour réduire en partie le risque lié aux investissements, et le gouvernement de l'Ontario fournit un montant équivalent.

Quant aux investissements dans les batteries, compte tenu de l'étendue et de l'ampleur de ce qui était en jeu — et encore une fois, il s'agit d'avoir les mêmes règles de jeu que les États-Unis en ce qui concerne leur Inflation Reduction Act —, le partenariat était de deux tiers Canada et un tiers Ontario. Nous avons essentiellement adopté ensemble des stratégies de négociation au chapitre de nos attentes liées à ces contrats et des types d'engagements que nous attendons de la part des entreprises. C'est ainsi que nous avons procédé.

Compte tenu de la situation survenue la semaine dernière, concernant la décision de Stellantis de déplacer la production du Jeep Compass du lieu qu'elle a prévu à Brampton à une autre usine à Belvidere, nous avons appelé en premier nos homologues ontariens pour élaborer une véritable stratégie sur la manière dont nous allons procéder dans le cas d'un potentiel manquement aux engagements pris par l'entreprise, et de travailler dans le cadre d'un groupe, qui comprend également Unifor, pour trouver une façon, dans un délai très court, d'obliger l'entreprise à faire en sorte que l'usine de Brampton poursuive ses activités et que les travailleurs reprennent le travail dès que possible.

Karim Bardeesy: Merci.

Vous avez parlé de la collaboration dans le cadre d'accords. Cela m'amène à poser des questions sur la collaboration et, plus directement, sur le travail interne consacré à certains de ces contrats que nous avons sous les yeux, et les sujets de discussion prévus à la fois dans l'entente sur le FSI et dans l'accord de contribution spécial.

Quels types de considérations entrent en ligne de compte dans la préparation de ces négociations? De manière plus générale, quels éléments les gouvernements, de quelque parti que ce soit, chercheraient-ils à mettre dans les modalités de ces contrats, et quel type de préparatifs... et quelles attitudes et positions de négociation adopte-t-on dans ces discussions?

Philip Jennings: Parfait. Je commencerai par répondre à la question, puis je céderai la parole à Mme Tanton qui parlera un peu de la diligence raisonnable dont nous faisons preuve dans notre approche concernant ce type d'accords.

De manière générale, il s'agit en fin de compte d'effectuer une évaluation des risques que l'entreprise prend en effectuant des investissements, et de ses autres possibilités d'investissement. Nous sommes conscients du fait que nous évoluons dans un environnement où les gens et les entreprises ont quelquefois le choix de l'endroit où vont leurs investissements. Au bout du compte, cela aide à établir le ratio de partage des coûts qui nous convient, et ce qu'il est dans l'intérêt public de financer, et cela peut varier d'un investissement à l'autre. Ensuite, évidemment, ce qui est plus important encore, c'est vraiment ce que l'on essaie d'obtenir dans l'intérêt public, à partir des investissements publics dans ce type d'initiatives.

Chaque entente liée au FSI, y compris dans le secteur de l'automobile, prévoira toujours des engagements en matière d'emplois. Au bout du compte, nous cherchons essentiellement à garantir que les Canadiens aient un emploi dans le cadre des projets que nous soutenons à l'aide des fonds publics. Nous veillons à ce qu'il y ait toujours des dépenses en capital, un certain montant d'investissements attendus de l'entreprise. Encore une fois, il s'agit de tirer parti de nos investissements, ceux provenant du gouvernement fédéral et de l'Ontario, pour que nous puissions obtenir des montants plus importants de la part du secteur privé. Nous cherchons des investissements en recherche et développement qui sont souvent classiques. Il y a parfois des formations, des stages et différents éléments, selon le type de contrat conclu et ce que nous essayons d'obtenir pour nous assurer que nous maximisons les avantages que nous pouvons obtenir pour le Canada à long terme.

Je pense qu'il est important — et je céderai la parole à Mme Tanton pour quelques minutes — d'expliquer un peu la diligence raisonnable liée à l'évolution de cette relation pour que, au bout du compte, nous puissions négocier ce que nous pensons être dans l'intérêt des contribuables, et comprendre pourquoi nous sommes arrivés là où nous en sommes.

• (1220)

Le président: Monsieur Jennings, votre temps est écoulé.

Je crois que nous sommes un peu en avance. Les députés seraient probablement d'accord pour dire qu'il pourrait être utile d'entendre une réponse très rapide et concise à cette question. Nous passerons ensuite à M. Ste-Marie, donc si nous pouvons abréger un peu...?

Stephanie Tanton (sous-ministre adjointe, Innovation Canada, ministère de l'Industrie): Merci, monsieur le président.

En ce qui concerne tous les projets dans le cadre du Fonds stratégique pour l'innovation, nous travaillons en très étroite collaboration avec l'entreprise et nous faisons preuve de diligence raisonnable dans le cadre du projet. Notre programme de diligence raisonnable comprend une évaluation des aspects techniques du projet et du marché. Nous effectuons une évaluation du marché pour le projet pour nous assurer qu'il y a un marché solide pouvant soutenir la poursuite du projet. Nous effectuons également un bilan financier du projet.

Tout au long du processus de diligence raisonnable, dans la plupart des cas et dans le cas de l'Ontario, nous travaillons presque toujours en très étroite collaboration avec nos homologues provinciaux pour nous assurer que nous comprenons où en est l'évaluation du projet et quels sont leurs objectifs, ainsi que le niveau de soutien qu'ils cherchent à offrir. Nous soumettons à la ministre une recommandation concernant une approche et une stratégie de négociation à adopter. Nous entamons ensuite les négociations avec l'entreprise,

qui mèneront finalement aux modalités qui figurent dans l'accord final.

Comme l'a dit le sous-ministre, tous nos accords comprennent des chiffres relatifs à l'emploi et aux stages, les engagements en recherche et développement, les dépenses en capital puis d'autres engagements liés aux avantages selon la nature du projet.

[Français]

Le président: Merci.

[Traduction]

Je comprends. Merci.

[Français]

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

Gabriel Ste-Marie: Merci, monsieur le président.

Chers témoins, bonjour à vous cinq.

Tout d'abord, j'ai une demande pour vous. J'aimerais que vous fournissiez au Comité un tableau qui montre les différentes sortes d'aide accordée à l'industrie automobile, notamment les subventions et les autres aides, ventilées par province. Si c'est possible, veuillez le transférer au Comité lorsque vous l'aurez, pour que nous en prenions acte. Je vous remercie.

Ensuite, quelle leçon pouvons-nous tirer de l'annonce de Stellantis à propos de l'usine de Brampton pour garantir un préavis ou une consultation lorsque de grands employeurs, comme Stellantis, procèdent à des changements stratégiques qui ont une incidence sur leurs activités au Canada?

Philip Jennings: Quand on négocie les contrats, on est habitué à ce que, de temps en temps, les choses ne se passent pas comme on s'y attendait dans les négociations. Des clauses spécifiques visent à résoudre les malentendus durant le contrat.

Dès que nous avons su que Stellantis avait pris une décision, la ministre a décidé d'appeler le PDG canadien de Stellantis pour lui demander de se rendre à Ottawa. Les représentants d'Unifor étaient aussi invités, ainsi que son homologue de l'Ontario. La rencontre devait permettre de comprendre la décision, et ensuite de trouver une piste de solution le plus vite possible. La piste la plus évidente, mais qui serait peut-être la plus difficile, serait d'annuler la décision prise. Sinon, il s'agirait d'attribuer un autre mandat à l'usine de Brampton, spécifiquement pour sauvegarder le plus d'emplois possible.

Le contrat contient des clauses précises qui permettent d'en arriver rapidement à une résolution. Sinon, en fin de compte, une clause mentionne qu'une pénalité sera imposée à la compagnie en cas de rupture de contrat. Si nous ne trouvons pas assez rapidement une solution, selon nous, comme la ministre l'a dit, le contrat sera rompu.

Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie beaucoup de cette réponse complète.

Est-ce qu'il y aurait des changements à apporter à la façon de rédiger et d'ajouter des clauses pour les contrats futurs conclus avec de grands joueurs comme Stellantis, de grands employeurs qui sont souvent des multinationales, ou bien diriez-vous que nous ne pouvons pas arriver à un meilleur résultat que ce qui a déjà été signé et que tout est déjà inclus?

Philip Jennings: Je dirais que c'est un peu comme une danse entre deux partenaires. Le gouvernement fédéral essaie d'attirer les investissements et les compagnies cherchent à maximiser leurs profits, à éliminer le plus de risques et à obtenir le plus possible du Canada et de l'Ontario.

Il est toujours possible d'avoir un meilleur contrat, mais l'autre partie peut avoir une opinion contraire sur ce qui constitue un meilleur contrat. Il faut donc vraiment établir ce qui est raisonnable et ce qui mènera à un investissement au Canada. C'est le but. Nous essayons de maximiser les bénéfices pour le Canada, mais nous cherchons d'abord à attirer les investissements.

• (1225)

Gabriel Ste-Marie: En règle générale, lors de la rédaction de tels contrats, est-ce que vous incluez des dispositions concernant de potentielles fluctuations économiques, notamment le fait d'être ou non en récession? Est-ce qu'on retrouve ce genre de clause dans les contrats?

Philip Jennings: Ce genre de clause peut exister. Chaque contrat est différent et peut être assez flexible pour mentionner de telles fluctuations dans certaines clauses. Par exemple, on pourrait s'entendre sur une moyenne du nombre d'emplois sur trois ans. Il est alors possible que, d'une année à l'autre, ça baisse ou ça augmente. Il y a différentes manières de prendre en compte ces fluctuations dans les différents contrats.

Gabriel Ste-Marie: Est-ce que ce genre d'élément se trouve dans les ententes avec Stellantis concernant l'usine de Brampton?

Philip Jennings: Il y a un élément à propos du nombre d'emplois dans les contrats. Comme la ministre l'a mentionné, nous voulons vous les transmettre le plus possible. Des discussions sont déjà en cours avec Stellantis pour obtenir leur point de vue sur la transmission des contrats, mais le but est de communiquer le plus de renseignements et d'en caviarder le moins possible pour vous donner la même vue d'ensemble que nous.

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup.

J'ai été abasourdi par la réponse de la ministre, plus tôt, parce que, quand les représentants de Stellantis sont venus au Comité, ils nous ont dit que le Jeep Compass ne serait plus assemblé à Brampton, mais qu'il y aurait autre chose.

D'ailleurs, les gens d'Unifor nous ont dit qu'ils avaient appris la nouvelle 15 minutes avant l'annonce officielle. Aujourd'hui, Mme Joly vient de nous dire que les gens de Stellantis n'ont encore rien proposé concernant ce qu'ils veulent faire à l'usine de Brampton. Pourtant, lorsque nous avons entendu leurs témoignages, nous étions certains qu'il y avait déjà un plan solide.

Pouvez-vous nous parler à nouveau des échéanciers que vous donnez? La ministre a parlé d'un délai de 30 jours. Pensez-vous que c'est suffisant et que Stellantis va proposer un plan pour l'usine de Brampton?

Philip Jennings: La ministre veut certainement régler cela le plus tôt possible. Je n'ai pas vu sa lettre, mais le contrat stipule que l'entreprise a 30 jours pour proposer un plan. À mon avis, ce sera un défi pour les gens de Stellantis de mettre en place un mandat précis en 30 jours, mais c'est ce qu'on attend d'eux. Ils ont dû avoir des discussions internes avant de prendre la décision de déplacer la production du Jeep Compass. Alors, ils ont peut-être déjà une idée du mandat qui sera donné à l'usine de Brampton. On verra, mais pour l'instant, je n'ai pas plus d'information pour le Comité.

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ste-Marie.

Madame Dancho, vous avez la parole.

[Traduction]

Raquel Dancho: Merci.

Merci à tous d'être ici. J'apprécie vos réponses jusqu'ici.

J'aimerais approfondir un peu plus la question que j'ai posée à la ministre. Ce qu'elle a révélé m'a paru intéressant. Elle a dit que la lettre était envoyée aujourd'hui et, encore une fois, je suppose que c'est dans le cadre du processus de règlement des différends concernant l'entente sur le FSI pour Brampton. C'est ce que je crois comprendre. Pouvez-vous confirmer cela?

Philip Jennings: Je m'excuse, monsieur le président. Je dirai simplement que je n'ai pas vu la lettre que la ministre a envoyée ou enverra. Je ne peux pas confirmer ce qu'il y a dans la lettre.

Raquel Dancho: Quelqu'un est-il au courant de cette lettre, ou la ministre et son personnel agissent-ils de leur propre chef?

Philip Jennings: Nous avons donné des conseils, mais je n'ai pas vu la lettre qu'elle a envoyée.

Raquel Dancho: D'accord, mais vous sauriez de quel accord il s'agit... n'est-ce pas?

Philip Jennings: Je m'excuse. Pour être clair, oui, j'ai vu l'accord que Stellantis pourrait rompre si elle ne prévoit pas un autre mandat pour l'usine de Brampton.

Raquel Dancho: Vous pouvez confirmer qu'il s'agit de l'argent du Fonds stratégique pour l'innovation destiné au réoutillage de Brampton-Windsor. N'est-ce pas?

Philip Jennings: Je ne peux pas confirmer les détails du contrat avant de convenir avec l'entreprise de ce que nous pouvons communiquer aux termes du contrat.

Raquel Dancho: D'accord. Cependant, elle a dit cela à la fin de son témoignage. Elle faisait allusion à la lettre qui était envoyée, laissant entendre qu'il s'agissait de l'entente liée au FSI pour Brampton. Je paraphrase ce qu'elle a dit, mais c'était le point essentiel que j'ai retenu. Encore une fois, c'est parce que je lui posais une question sur les contrats accessibles au public concernant l'autre entente liée au FSI pour NextStar, et l'accord de contribution spécial pour NextStar, mais je crois qu'elle a précisé l'entente liée au FSI pour Brampton.

Je pose la question parce qu'elle a dit que les contrats étaient tous liés, et je crois comprendre quelle clause de ce contrat les lie. Pouvez-vous confirmer avec certitude que c'est ce qu'elle a dit? Ce que je veux dire, c'est qu'elle l'a bien dit.

• (1230)

Philip Jennings: Ce que je peux confirmer, et qui est du domaine public, c'est qu'il y a une entente liée au FSI qui concerne Windsor et Brampton, et...

Raquel Dancho: D'accord. Merci.

Philip Jennings: ... ce contrat prévoit des engagements en matière d'emplois et de dépenses en capital et ainsi de suite, comme clause standard du contrat.

Raquel Dancho: En ce qui concerne les engagements en matière d'emplois, quels ont été ces engagements?

Philip Jennings: Malheureusement, je n'ai pas le droit d'en parler pour le moment. Comme je l'ai dit, nous avons déjà entamé des discussions et demandé à Stellantis de nous dire ce que nous pouvons communiquer au Comité. Dans les précédentes études du Comité, nous avons trouvé des solutions pour communiquer passablement d'informations qui figurent dans ces contrats.

Raquel Dancho: D'accord, et dans l'autre entente liée au FSI concernant l'usine de NextStar, les engagements en matière d'emplois ont été publiés. Comme je l'ai dit plus tôt, il est logique que... Pourquoi ne publieraient-ils pas ces engagements également? Ce ne sont pas des informations délicates sur le plan commercial.

Leur avez-vous demandé de publier les chiffres relatifs aux emplois?

Philip Jennings: Oui, nous sommes déjà en pourparlers avec Stellantis pour publier le plus d'éléments possible du contrat.

Raquel Dancho: D'accord. Oui, vous l'avez dit.

La ministre n'a pas cessé de dire que les contrats sont liés, mais maintenant, d'après ce qu'elle a dit à la fin, et ce que vous venez de confirmer, je crois comprendre que la lettre relative au processus de règlement concerne en particulier l'entente liée au FSI pour Brampton. Est-il alors raisonnable de dire que c'est seulement le financement de l'entente liée au FSI pour le réoutillage de Brampton-Windsor qui est menacé, et non pas le financement de l'usine de NextStar? Est-ce une évaluation juste? Comprenez-vous ma question?

Philip Jennings: Oui.

Raquel Dancho: Elle a tapé du poing sur la table, pour ainsi dire — ou du moins c'est ce qu'elle dit — pour faire respecter un mécanisme de règlement et obliger l'entreprise à respecter ses engagements au chapitre de l'entente liée au FSI pour réoutiller l'usine de Brampton, mais dans un autre témoignage aujourd'hui, elle a établi un lien entre tous ces accords, en faisant en quelque sorte allusion à cela, et dans sa lettre, elle l'a publiquement dit également. Elle a dit « en particulier, les engagements juridiquement contraignants que Stellantis a pris en acceptant le soutien dans le cadre à la fois du Fonds stratégique pour l'innovation et [...] de l'accord de contribution spécial conclu avec NextStar Energy ».

Ce à quoi je veux vraiment en venir, c'est qu'elle a dit: « nous examinons tout l'argent que nous vous donnons dans le cadre de ces trois engagements, et tout est en jeu si vous ne les respectez pas et ne créez pas les 3 000 emplois ». C'est ce qu'elle dit au public, mais ensuite, ce que je comprends ici, c'est que ce n'est pas vraiment le cas. C'est ce que je vous demande de rectifier pour moi.

Les ententes liées au FSI pour Brampton sont en réalité le seul financement qu'elle examine. Ai-je bien compris?

Philip Jennings: Je m'excuse de paraître évasif en disant cela, mais ce que je peux dire, c'est que les divers accords comprennent quelques clauses commerciales de confidentialité dont je n'ai pas le droit de communiquer les détails aujourd'hui.

Raquel Dancho: Je comprends, mais vous avez cet accord avec vous. Vous avez celui qui concerne NextStar.

La disposition 14.1g) prévoit que « le bénéficiaire n'a pas respecté une condition ou une modalité prévue dans tout autre accord de contribution ou tout autre accord de quelque nature que ce soit conclu avec Sa Majesté », et c'est la seule clause dans tout ce contrat de plusieurs milliards de dollars — au maximum — conclu

avec l'usine NextStar, qui pourrait éventuellement lier ce financement à un autre accord. N'est-ce pas?

Philip Jennings: En ce qui concerne ce point, est-ce que c'est du domaine public?

Raquel Dancho: Oui.

Philip Jennings: C'est la clause qui fait le lien, mais j'aimerais m'assurer que c'est clair. Je ne voudrais pas de quelque manière que ce soit induire le Comité en erreur. Il y a d'autres accords dont je n'ai pas le droit de parler.

Raquel Dancho: D'accord. Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Dancho.

Madame O'Rourke, vous avez cinq minutes.

Dominique O'Rourke: Pour que ce soit clair, parlons-nous d'incitatifs fiscaux plutôt que de subventions ou de fonds versés?

Philip Jennings: L'expression que nous utilisons est « incitatifs à la production ». Comme je l'ai dit plus tôt, au moment où ces accords ont été négociés, le climat d'investissement était très favorable aux États-Unis pour attirer ce genre d'investissements, et ce, pour de bonnes raisons, à ce moment-là.

Nous croyons toujours que l'avenir du véhicule tient à l'électrification. À l'époque, la décision a vraiment été prise pour que nous puissions essayer de nous aligner sur les mesures que les États-Unis avaient prises, et sur ce que nous appelons les subventions à la production ou les incitatifs à la production. Au bout du compte, le gouvernement s'engage lui-même à donner un certain montant par kilowattheure de production dans ces usines, ce qui correspond à ce qui a été offert dans le cadre de l'Inflation Reduction Act, aux États-Unis.

Cela repose sur la production. Si au bout du compte rien n'a été produit, le gouvernement fédéral ne verse pas d'argent. À mesure que la production augmente, du financement est versé. Souvent, il est possible de fournir des montants maximums. Comme je l'ai dit, nous avons conçu un accord avec l'Ontario pour financer un tiers de ces incitatifs à la production.

● (1235)

Dominique O'Rourke: Merci.

Nous étudions également la productivité en essayant de trouver des moyens de rivaliser avec les États-Unis. Il s'agissait en quelque sorte d'équilibrer les règles du jeu pour les constructeurs d'automobiles du pays. C'est bien cela?

Philip Jennings: Oui, effectivement.

Nous jouons déjà un rôle très important dans le secteur de l'automobile. Nous voulons vraiment nous assurer que cette importance et cette pertinence soient maintenues pour qu'en fin de compte, advenant l'électrification du secteur de l'automobile à long terme, nous puissions garantir que le Canada et ses travailleurs joueront un rôle dans ce processus.

Dominique O'Rourke: Pour ma prochaine question, assez rapidement, je souhaite confirmer si je vous ai bien entendu. Je vous ai entendu dire que la somme en question est de 42 millions de dollars — pas 15 milliards de dollars, mais bien 42 millions de dollars — et qu'il y a des cibles d'emploi. Est-ce exact?

Philip Jennings: Oui, c'est exact.

Dominique O'Rourke: D'accord. Il s'agit d'une ampleur complètement différente ici. La somme est toujours considérable. En fin de compte, ce qui importe, c'est de demander des comptes à Stellantis, et également d'avoir les faits exacts.

J'ai une question rapide. En général, dans une relation contractuelle — et c'est ce que nous voyons dans notre contrat avec NextStar — tout changement important doit être communiqué. Les droits de douane américains sont des changements importants. Stellantis a-t-il communiqué ce changement important à la ministre ou au ministère? L'entreprise a-t-elle pris des mesures à un moment donné pour en atténuer les répercussions, ou le gouvernement a-t-il été complètement pris de court par la décision de Stellantis?

Philip Jennings: Pour vous répondre honnêtement, nous avons été informés de la décision juste avant qu'elle soit rendue publique. D'ailleurs, pour être honnête, le réoutillage de l'usine de Brampton est mis en pause depuis février, plus tôt cette année. En tant que ministère, nous avons eu bon nombre d'interactions avec Stellantis pour essayer de savoir quand les choses vont changer. Il y a certainement eu des hypothèses selon lesquelles il se pouvait qu'il y ait un problème, mais ce n'est qu'au moment de l'annonce que l'entreprise nous a directement informés de la situation.

Dominique O'Rourke: En vertu du contrat, l'entreprise a l'obligation de tenir le ministère informé de tout changement important et de fournir des suggestions ayant trait à l'atténuation des risques.

Je regarde la disposition 6.4 concernant la « Garantie ». J'ignore le contenu du contrat, que nous n'avons pas encore vu. Selon le libellé de cette entente particulière avec NextStar: « Le garant garantit l'exécution et la réalisation complète de toutes les obligations du bénéficiaire en vertu du présent contrat, y compris, mais sans s'y limiter [...] ».

Stellantis s'est-elle acquittée de toutes ses obligations dans ce contrat?

Philip Jennings: Ce que je peux confirmer, c'est que nous participons en ce moment à des discussions très actives entre la ministre, Unifor, le gouvernement de l'Ontario et Stellantis, étant donné qu'il a été confirmé que le mandat ayant trait à la construction du Jeep Compass, initialement planifiée pour l'usine de Brampton, a été annulé.

En fin de compte, il y a violation si les emplois ne retournent pas à Brampton et s'il n'y a plus de mandat à Brampton. Nous essayons de connaître les plans de l'entreprise, et si elle prévoit de reprendre le mandat, et quand. Comme la ministre l'a évoqué...

Encore une fois, je n'ai pas lu la lettre finale qu'elle a envoyée, mais elle a donné 30 jours à l'entreprise pour répondre à sa demande de clarification concernant le mandat confié à l'usine de Brampton.

Dominique O'Rourke: Excellent.

Dans le même ordre d'idée, selon la clause 6.6, la section ayant trait aux « Modifications » de l'accord conclu avec NextStar, « le bénéficiaire devra au ministre fournir un avis par écrit de tout changement susceptible d'avoir des répercussions sur l'énoncé de travail ou sur les engagements en matière de retombées ». La section mentionne également ce qui suit:

Advenant que des pénuries dans la chaîne d'approvisionnement, des tarifs douaniers, des conditions de marché très défavorables [...] aient une incidence importante sur le projet, le délai d'achèvement du projet ou l'échéancier [...] le ministre accepte de prendre part à des discussions [...] afin d'envisager des options [...] si cela s'avère opportun [en vue de les modifier].

Stellantis a-t-il déjà fourni un avis par écrit concernant une incidence importante sur sa capacité de s'acquitter de ses obligations? L'entreprise a-t-elle demandé à ce qu'il y ait une modification, ou est-ce que c'est quelque chose que nous envisageons dans les 30 prochains jours?

Le président: Veuillez très brièvement répondre à la question, monsieur le sous-ministre.

Philip Jennings: Je n'ai connaissance d'aucune déclaration écrite. Je peux chercher, mais je n'ai aucune connaissance d'un tel document.

Comme je l'ai mentionné, la première fois que j'ai su qu'il a été confirmé que Brampton était menacé, c'était le jour où l'on nous a annoncé la décision.

• (1240)

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

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

Gabriel Ste-Marie: Merci, monsieur le président.

Il est tout de même épouvantable que Stellantis ait annoncé et transmis l'information dans un délai aussi ridicule.

Monsieur Jennings, j'aimerais vous poser des questions concernant l'usine PACCAR, à Sainte-Thérèse, qui exporte 90 % de sa production aux États-Unis. Pour cette usine, les droits de douane sont catastrophiques. La ministre a dit qu'elle examinait avec ses collègues la possibilité que le gouvernement fédéral, dans sa stratégie d'approvisionnement, achète des camions construits à l'usine de PACCAR.

À votre connaissance, existe-t-il d'autres programmes d'aide à l'heure actuelle pour cette usine?

Philip Jennings: Au mois de septembre, le gouvernement a annoncé un certain nombre de programmes pour soutenir les différents secteurs affectés par la situation tarifaire avec les États-Unis.

La question qui se pose toujours est de savoir quels sont les bons outils pour les besoins de PACCAR.

Un fonds de 5 milliards de dollars, soit le Fonds de réponse stratégique, a été annoncé et mis de côté pour soutenir les secteurs à risque. Si PACCAR veut s'orienter différemment, vers d'autres marchés ou produits, ou bien conclure un contrat avec le gouvernement fédéral, ce serait peut-être le programme le plus évident à utiliser. Il y a aussi des fonds de liquidités qui sont disponibles par l'entremise du ministère des Finances, qui seraient bons pour PACCAR, ainsi que des fonds de la Banque de développement du Canada.

De plus, il existe d'autres outils, comme la ministre l'a mentionné. Au mois de septembre, durant ses annonces, le gouvernement a beaucoup mis l'accent sur le fait qu'il étudierait ce que nous pourrions faire dans notre propre marché intérieur pour mieux en tirer avantage, non seulement au fédéral, mais aussi au provincial et au municipal, où l'on pourrait créer un marché plus attrayant pour les compagnies. C'est toujours en évolution et ce qui a été annoncé en septembre est une intention. En ce moment, ça se développe et on s'interroge sur une vraie stratégie d'approvisionnement plus canadienne, avec tous les outils qui existent au fédéral. D'ailleurs, ces outils n'incluent pas seulement ce que nous achetons directement, mais aussi les cas où nous donnons des fonds en soutien à des compagnies, que nous pourrions ainsi inciter à acheter canadien.

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup de la réponse. J'ai bien hâte de voir ce qu'il va y avoir dans le budget demain.

Le président: Merci, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

Madame Borrelli, vous avez la parole pendant cinq minutes.

Kathy Borrelli: Merci, monsieur le président. Je vais partager mon temps avec M. Falk.

Madame Tanton, comment Innovation Canada garantit-il que les entreprises de Windsor, en particulier les petits et moyens fabricants, aient un accès équitable aux occasions d'approvisionnement dans le cadre de ces importants projets?

Stephanie Tanton: Innovation Canada dispose d'un éventail de programmes et de services que nous fournissons à l'industrie pour la soutenir. Le gouvernement a très récemment annoncé ses politiques « Achetez canadien », lesquelles comprennent des considérations liées à la manière dont les entreprises qui reçoivent des contrats et du financement par le truchement de programmes, et à la manière dont elles utilisent la chaîne d'approvisionnement canadienne, donc nous incluons...

Kathy Borrelli: Madame Tanton, excusez-moi. J'aimerais vraiment que vous répondiez à la question concernant le contrat visant l'usine de fabrication de batteries de NextStar.

Le contrat prévoit-il des dispositions garantissant que les petites et moyennes entreprises locales soient incluses dans le processus d'approvisionnement?

Stephanie Tanton: Il faudrait que je lise le contrat pour voir ce qu'il y est écrit. Je ne peux pas vous le dire au pied levé.

Kathy Borrelli: De ce que je comprends, dans le paragraphe 6.1c), la collaboration avec les PME est abordée dans le contrat.

• (1245)

Stephanie Tanton: Dans la totalité de nos contrats — et nous parlions des engagements en matière de retombées — nous incluons souvent la collaboration avec d'autres entreprises, qu'il s'agisse de collaboration en R-D... Cela varie en fonction des contrats.

Kathy Borrelli: Êtes-vous en train de me dire que c'est quelque chose qui existe également dans le contrat concernant Brampton?

Stephanie Tanton: Je ne peux pas communiquer les détails concernant Brampton et Windsor. Comme le sous-ministre l'a mentionné, nous travaillons de concert avec l'entreprise à l'heure actuelle afin de pouvoir divulguer cette entente.

Kathy Borrelli: Merci, madame Tanton.

Ted Falk: Merci, mesdames et messieurs, de comparaître ici ce matin.

Monsieur Jennings, vous êtes le sous-ministre.

Philip Jennings: Oui.

Ted Falk: La ministre a, à plusieurs occasions, mentionné qu'elle allait tenter une poursuite en justice contre Stellantis.

En tant que sous-ministre, vous devriez être parfaitement au courant du contrat que Stellantis a signé avec le gouvernement du Canada. Selon ce que vous savez, diriez-vous que le gouvernement du Canada dispose de motifs suffisants pour tenter une poursuite en justice contre Stellantis?

Philip Jennings: Ce que je peux dire au Comité, c'est que nous avons des motifs suffisants pour activer le processus mentionné dans le contrat conclu avec l'entreprise afin de mieux comprendre ses plans et de savoir si nous pouvons trouver des solutions pour contrer le transfert du projet d'assemblage du Jeep Compass à une usine aux États-Unis.

Ted Falk: Y a-t-il eu violation du contrat?

Philip Jennings: À l'heure actuelle, nous pensons qu'il y a potentiellement des raisons de croire qu'une violation a effectivement eu lieu, mais il y a un processus de règlement que nous devons suivre, et que nous suivons.

Comme la ministre l'a mentionné ce matin, elle a déclenché ce processus avec la lettre qu'elle a envoyée aujourd'hui à Stellantis.

Ted Falk: Est-ce que l'une des violations du contrat avait trait aux garanties d'emplois?

Philip Jennings: Je ne peux pas divulguer les éléments du contrat, mais nous pensons qu'il y a des raisons de croire qu'une violation ayant trait à ces éléments a eu lieu, à moins que nous parvenions à trouver un règlement avec l'entreprise.

Ted Falk: Quelle est la nature de cette violation?

Philip Jennings: Je suis désolé. Je ne peux pas en dire davantage en ce qui concerne les détails spécifiques de cette violation. Cependant, un certain nombre d'engagements ont été pris dans le cadre de ce contrat, et parmi eux, certains sont, selon nous, susceptibles de faire l'objet d'une violation.

Ted Falk: Monsieur Jennings, le Comité a adopté une motion selon laquelle nous allons examiner les engagements à court terme et à long terme pris à l'égard de Stellantis. Pour que nous fassions notre travail ici, il nous faut quelques réponses, donc nous devons savoir s'il y a une violation de la garantie d'emplois à l'échelle du Canada.

Philip Jennings: Ce que je peux dire, c'est que nous travaillons de concert avec Stellantis. Nous avons déjà amorcé les choses la semaine dernière — nous avons parlé du fait de fournir autant d'information que possible au présent Comité afin que vous ayez une compréhension complète des engagements mentionnés dans le contrat, et que vous puissiez formuler votre propre avis quant à la question de savoir si une violation a eu lieu ou non.

Ted Falk: Avez-vous de quelconques réponses concernant les protections que prévoit le contrat pour le gouvernement du Canada ou pour les employés de Brampton?

Philip Jennings: Je sais ce qu'il y a dans le contrat. Je ne suis simplement pas autorisé à communiquer cette information, en raison de sa nature commerciale confidentielle. En vertu du contrat, les deux parties doivent donner leur accord pour que cette information soit divulguée au public.

Le président: Monsieur Falk, malheureusement, votre temps est écoulé.

Merci.

[Français]

Monsieur Ntumba, vous avez la parole pour cinq minutes.

Bienvenu-Olivier Ntumba: Merci, monsieur le président.

Monsieur Jennings, depuis un certain temps, nous parlons de diversifier nos différents marchés d'exportation, ailleurs qu'aux États-Unis. J'aimerais entendre vos commentaires sur les avantages qui en découleraient.

Philip Jennings: Notre économie est très dépendante de nos exportations vers les États-Unis. Honnêtement, le marché ouvert est vraiment une approche logique dans le sens où il s'agit d'un marché immense et proche. Toutefois, ce qui se passe depuis quelques mois nous oblige à nous demander s'il est raisonnable de dépendre autant d'une seule économie. Ainsi, le plan est vraiment de diversifier le plus possible nos marchés d'exportation.

Ça a déjà été l'intention du gouvernement dans le passé et nous avons beaucoup progressé. Depuis la conclusion de l'entente de libre-échange entre le Canada et l'Europe, au cours des dernières années, nous y avons doublé le montant des exportations. Nous avons l'intention de continuer d'avoir un meilleur accès aux marchés. Cependant, les compagnies ont besoin de beaucoup de temps pour se réorienter vers ces autres marchés, c'est-à-dire pour produire des produits différents de ceux vendus aux États-Unis.

Tout à l'heure, j'ai mentionné la mise en place de programmes au mois de septembre. Le plus logique ici est le Fonds de réponse stratégique, qui permet de soutenir les compagnies qui veulent investir pour réorienter leurs exportations vers d'autres marchés que celui des États-Unis, et créer de nouveaux produits pour le marché local ou pour d'autres marchés que celui des États-Unis.

Je veux aussi être clair sur le fait que le marché américain sera toujours un marché important pour le Canada. Nous souhaitons donc tous qu'il y ait une entente raisonnable avec les États-Unis pour continuer à avoir un accès aussi libre que possible à ce marché.

• (1250)

Bienvenu-Olivier Ntumba: Je vous remercie de la réponse.

Monsieur Vincent, tantôt, M. Jennings disait que ça prend du temps. Je suis conscient qu'on ne peut pas acheter le temps, mais seulement aller de l'avant avec celui qu'on a. Quelles stratégies sont envisagées pour renforcer la résilience de l'industrie automobile canadienne en réaction aux décisions unilatérales des entreprises multinationales?

[Traduction]

Charles Vincent: Merci beaucoup de la question.

De toute évidence, il s'agit d'une situation compliquée lorsqu'il est question de marchés et de chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale. Je pense que l'une des choses les plus importantes avec lesquelles les entreprises canadiennes composent à

l'heure actuelle, c'est de comprendre un scénario où tout est très imprévisible, avec bon nombre de changements de règles et de règlements, à l'échelle internationale avec les États-Unis, et franchement, avec l'ensemble de la planète.

De ce point de vue, je pense que nous essayons de veiller, du point de vue du gouvernement du Canada, à ce que nous fournissions des mesures de soutien nécessaires aux entreprises afin qu'elles soient à même de planifier, autant que possible, comment réagir à un scénario où l'incertitude est élevée. Que ces mesures de soutien soient fournies par le truchement d'accords commerciaux existants ou que l'on veuille à ce qu'elles aient accès aux marchés étrangers, ou qu'on les aide à comprendre à quels produits et marchés elles peuvent avoir accès de la manière la plus efficace, toutes ces options sont des stratégies sur lesquelles nous travaillons activement à l'heure actuelle avec les entreprises pour leur permettre non seulement de composer avec des temps difficiles, mais aussi de se positionner en prévision d'un avenir dans lequel elles devront s'assurer de demeurer concurrentielles à l'échelle mondiale.

[Français]

Bienvenu-Olivier Ntumba: Merci.

Messieurs Tessier et Martel, quelle leçon tirez-vous de la situation pour améliorer la gouvernance des partenariats industriels financés par les fonds publics?

Denis Martel (directeur général, Innovation Canada, ministère de l'Industrie): Nous sommes toujours ouverts à tirer des leçons. Nous avons des processus et nous avons parlé des différentes clauses des ententes que nous voulons appliquer. Nous sommes donc en train d'apprendre, et nous allons intégrer ces leçons au fil du temps. Nous apprenons aussi de nos interactions avec les compagnies pour nous assurer d'avoir l'information dont nous avons besoin pour appliquer les contrats.

Bienvenu-Olivier Ntumba: Merci.

Le président: Excellent. Merci beaucoup.

Collègues, il nous reste cinq minutes, alors je vais juste diviser le temps: 90 secondes au Bloc québécois, puis deux minutes aux conservateurs et deux minutes aux libéraux.

Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole pour 90 secondes.

Gabriel Ste-Marie: Merci. Je vais parler très rapidement.

Monsieur Jennings, comment évaluez-vous l'impact de la décision de Stellantis sur l'écosystème de l'automobile au Canada?

Philip Jennings: Nous le considérons comme assez important. Dans un sens, investir dans l'usine où se fait l'assemblage est vraiment un placement sûr, car il y a tout un écosystème autour des usines. Pour nous, le fait que cette compagnie a une usine d'assemblage, mais qui est à risque en ce moment, est important.

Je veux être clair dans mes propos. La décision de déplacer la construction de la Jeep Compass à Belvidere est inquiétante. Cependant, les discussions continuent avec l'entreprise et, si l'on se fie à ses paroles, l'usine de Brampton aura bientôt un nouveau mandat. C'est ce qu'on cherche. C'est bien important. C'est pour ça que nous insistons tellement pour soutenir les investissements liés à l'assemblage, parce que chaque emploi dans ce secteur soutient sept à huit autres emplois, soit directs ou indirects.

• (1255)

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup.

Le président: Parfait.

[Traduction]

Madame Dancho, vous avez deux minutes.

Raquel Dancho: Merci, monsieur le président.

Merci, encore une fois, de votre présence.

Je souhaite simplement poursuivre ma série de questions concernant la violation. Vous avez évoqué, monsieur le sous-ministre, que — je paraphrase ce que vous avez dit — nous pensons qu'il y a des raisons de croire que l'entente a fait l'objet d'une violation. L'entreprise a transféré les activités d'assemblage du Jeep Compass. C'est une situation qui entraîne une violation.

Il paraît réellement que cette violation tient davantage à ce qui est produit à l'usine de Brampton qu'aux emplois. Encore une fois, ce n'est que mon hypothèse lorsque j'additionne simplement tout ce qui a été dit aujourd'hui.

Je vais néanmoins vous poser encore une fois la question. Pouvez-vous confirmer que cette entente avec Brampton avait trait aux garanties de production, et non aux garanties d'emplois?

Philip Jennings: Ce que je peux dire, c'est que, dans le cadre de toutes les ententes liées au FSI — et ce serait également le cas ici — des engagements en matière d'emplois sont pris. Je pense qu'il est juste d'affirmer qu'il y a un potentiel...

Raquel Dancho: Dans le cas qui nous occupe, il s'agit également de production.

Philip Jennings: C'est exact. Nous nous attendons à ce que l'entreprise commence à produire dans un certain nombre d'années. C'est typique d'une usine de fabrication d'automobiles. Juste pour que les choses soient claires, c'est unique à ce secteur et à ce type de fabrication.

Raquel Dancho: C'est cependant, une question que j'avais, car cette entente avait été annoncée le 2 mai 2022, par le cabinet du premier ministre, en réalité. À cette époque, l'établissement de Brampton était censé fabriquer le véhicule électrique Charger de Dodge. L'entreprise a ensuite reçu le contrat pour la fabrication du Jeep Compass, et, bien entendu, la fabrication de la version VE du Charger de Dodge a été mise de côté à la fin du printemps dernier ou au début de l'été.

Est-ce que l'entente initiale concernait la fabrication du VE Charger de Dodge, ou est-ce que cette entente a ensuite été modifiée afin d'inclure la fabrication du Jeep Compass?

Philip Jennings: L'objectif de l'entreprise, au départ, concernait la fabrication de VE. Juste pour que les choses soient claires, beaucoup de fabricants s'attendaient à ce que la fabrication de VE soit amorcée, et que la demande soit plus forte qu'elle ne l'a été jusqu'à présent.

L'électrification a ralenti. Elle continue de progresser, mais pas au même rythme que celui auquel nous nous attendions, et donc Stellantis a modifié ses plans en ce qui concerne l'amorce de la fa-

brication des versions VE du Charger de Dodge et du Jeep Compass.

Raquel Dancho: D'accord. Merci.

Le président: Je suis désolé, madame Dancho. Votre temps est écoulé. Merci.

Madame O'Rourke, la parole est à vous pour deux minutes.

Dominique O'Rourke: Merci, monsieur le président.

Juste pour résumer, selon le ministère, il s'agit de 42 millions de dollars, et non de 15 milliards de dollars. La différence est énorme.

La ministre a clairement précisé que le gouvernement du Canada se bat pour chaque emploi et pour le secteur de l'automobile, non seulement pour la période actuelle, mais aussi pour notre position à l'avenir. Malgré les efforts que M. Hines de Stellantis a déployés la semaine dernière pour nous assurer que l'entreprise souhaitait garder la production au Canada, cette dernière n'a pas signalé de changements importants ni n'a discuté de solutions pour atténuer les risques en envoyant un préavis suffisant au ministère. C'est ce que j'en déduis.

L'entente liée au FSI que nous avons — rien que si nous nous en servons comme modèle — dispose d'un processus de règlement. La ministre a affirmé aujourd'hui qu'elle allait entamer ce processus. Pouvez-vous nous en dire davantage sur les prochaines étapes de ce processus afin que nous puissions nous battre pour garder ces emplois aujourd'hui et à l'avenir?

Philip Jennings: La prochaine étape a été lancée aujourd'hui. La ministre a essentiellement précisé qu'elle souhaitait entamer le processus mentionné dans le contrat.

Ce que nous voulons toujours, que cette mesure soit prise ou non, c'est de trouver un règlement avec l'entreprise. Fondamentalement, la question est, en fin de compte, de savoir comment nous pouvons, dans l'esprit du contenu du contrat, respecter les engagements mentionnés dans le document. Si une violation quant à ces éléments a été commise, il y a des sanctions clairement précisées dans le contrat, que je ne peux communiquer en raison de leur nature commerciale confidentielle.

Dominique O'Rourke: D'accord. Merci.

Le président: Chers collègues, merci beaucoup pour cette deuxième heure fructueuse.

Merci beaucoup aux fonctionnaires d'avoir pris de leur temps pour comparaître devant le Comité aujourd'hui.

Chers collègues, je vous rappelle que nous allons reprendre notre étude sur la stratégie industrielle de la défense mercredi. Nous avons tout un lot de témoins que le greffier et les analystes ont travaillé dur pour réunir. Je leur suis reconnaissant de leur travail.

Merci beaucoup à tous. Joyeux jour du budget pour demain. On se voit mercredi.

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>