



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 028

Le lundi 3 mai 2021

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro



Comité permanent du commerce international

Le lundi 3 mai 2021

• (1105)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare la séance ouverte. Bienvenue à la 28^e réunion du Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes. La séance d'aujourd'hui est diffusée sur le Web et se déroule en format hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le 25 janvier 2021.

Conformément à l'article 108 du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le lundi 12 mars 2021, le Comité amorce son étude sur les exportations canadiennes de biens et services liées à l'environnement et aux technologies propres.

Les témoins d'aujourd'hui sont Daniel Breton, président-directeur général de Mobilité électrique Canada; Martin Pochtaruk, président d'Heliene; Apporv Sinha, directeur général de Carbon Upcycling Technologies, de même que Madison Savilow, chef de cabinet. Nous nous attendons également à ce que John Gorman, président et directeur général de l'Association nucléaire canadienne, se joigne sous peu à la séance.

Monsieur Breton, vous serez notre premier intervenant.

Cependant, avant de vous donner la parole, monsieur Breton, je la donnerai à M. Savard-Tremblay, qui semble avoir un rappel au Règlement à faire.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): En fait, je ne veux pas invoquer le Règlement. Je veux simplement préciser que M. Breton est le conjoint de la directrice de mon bureau de circonscription. Il n'y a pas de conflit d'intérêts, mais je tenais néanmoins à être très transparent. Par ailleurs, cela ne changera rien au travail que je vais faire aujourd'hui. Je suis convaincu aussi du professionnalisme de Mobilité électrique Canada, qui parle avec tous les partis, de toute façon. Ce n'était donc que par souci de transparence que je souhaitais le préciser.

Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Savard-Tremblay, nous vous remercions de votre transparence.

Monsieur Breton, la parole est à vous.

[Français]

M. Daniel Breton (président-directeur général, Mobilité électrique Canada): Bonjour.

Nous tenons à remercier les membres du Comité permanent du commerce international de leur étude sur les exportations

canadiennes de biens et services liés à l'environnement et aux technologies propres.

Fondée en 2006, Mobilité électrique Canada est l'une des toutes premières organisations au monde portant sur l'électrification des transports. Nous comptons parmi nos membres des PME canadiennes tout comme des multinationales, dont des compagnies minières, des fabricants de véhicules, des fournisseurs d'électricité et d'infrastructures de recharge, des entreprises technologiques, des centres de recherche, des Villes, des universités, des gestionnaires de flottes, des syndicats et des ONG de l'environnement.

Mobilité électrique Canada est donc l'organisation nationale qui possède le plus d'expérience et d'expertise pour aider à faire avancer la réflexion, la réglementation et les projets en matière d'électrification des transports. Nos membres travaillent aussi bien sur des composantes que des véhicules électriques complets, qu'il s'agisse de voitures, de camions, d'autobus, de vélos, de motoneiges, de bateaux ou d'infrastructure de recharge. Ils sont basés de la Colombie-Britannique aux provinces de l'Atlantique.

[Traduction]

Selon *Global EV Outlook 2021*, un portrait publié il y a quelques jours par l'Agence internationale de l'énergie, « les immatriculations de véhicules électriques ont augmenté de 41 % en 2020, malgré une baisse de 6 % des ventes de voitures dans le monde en raison de la pandémie mondiale. » Selon l'article intitulé *New Energy Outlook 2020* publié par Bloomberg, les ventes de véhicules électriques représenteront 10 % de toutes les ventes de véhicules à passagers dans le monde d'ici 2025, puis 28 % en 2030 et 58 % en 2040.

Selon un rapport publié récemment par TD Economics, d'ici 2050, de 312 000 à 450 000 emplois parmi les 600 000 emplois directs et indirects qui existent actuellement dans l'industrie du pétrole et du gaz, au Canada, pourraient disparaître avec la chute de la demande pour les combustibles fossiles, puisque de plus en plus de pays et d'entreprises s'engagent à éliminer complètement leurs émissions de gaz à effet de serre. Selon un autre rapport, intitulé *The Fast Lane: Tracking the Energy Revolution* publié par Clean Energy Canada, il y aura environ 560 000 emplois dans le domaine de l'énergie propre au Canada d'ici 2030, dont presque 50 % dans les transports.

Selon une analyse réalisée en 2020 par MEC, soit par nous-mêmes, si le Canada se dotait d'une stratégie de la mobilité électrique inspirée de celles de la Colombie-Britannique, de la Californie ou du Québec, il pourrait générer jusqu'à 200 milliards de dollars de revenus d'ici 2030.

Nous sommes persuadés qu'avec toutes ces compétences, en plus des ressources naturelles et humaines de qualité dont il dispose, le Canada est parfaitement bien positionné pour devenir un leader mondial de la mobilité électrique, en partenariat avec son allié américain. Cependant, nous n'avons pas de temps à perdre, parce que d'autres régions, comme l'Europe et l'Asie, accélèrent leurs investissements dans la révolution industrielle des véhicules électriques.

Mobilité électrique Canada appuie pleinement l'accord entre le Canada et les États-Unis sur l'importance de bâtir un avenir fondé sur les véhicules zéro émission et de nous doter d'une stratégie sur les batteries. C'est la raison pour laquelle nous recommandons que le Canada se dote de sa propre stratégie sur la mobilité électrique, pour orienter ses décisions sur la chaîne d'approvisionnement des véhicules zéro émission, l'élargissement de l'infrastructure de recharge, les crédits consentis pour les véhicules zéro émission, la formation et enfin, la réglementation des véhicules zéro émission, parce que les mesures volontaires ne suffiront pas pour que le Canada atteigne ses objectifs d'adoption des véhicules zéro émission et ses cibles climatiques.

Nous recommandons également que les entreprises canadiennes et américaines qui participent à la production de véhicules électriques aient accès à nos propres minéraux et métaux stratégiques. Nous recommandons que le Canada n'exporte pas toutes ses ressources naturelles vers d'autres pays, pour leur transformation en produits finis destinés aux véhicules électriques, puisque toute la valeur y serait alors ajoutée hors du pays. Nous recommandons plutôt que les produits, technologies et services canadiens destinés à la production de véhicules électriques aient accès au marché américain.

Beaucoup de membres de MEC exportent déjà leurs produits vers les États-Unis ou sont sur le point de le faire, si bien que nous recommandons également aux deux pays de se pencher sur les problèmes que pose la loi « Buy America », pour déterminer comment ils peuvent travailler ensemble à l'élaboration d'une stratégie nord-américaine sur les véhicules électriques inspirés de celle de l'Europe.

Enfin, nous recommandons d'amorcer la transition vers des mécanismes d'approvisionnement écologiques pour aider les sociétés novatrices de l'industrie des véhicules électriques au Canada et aux États-Unis. Mobilité électrique Canada en a justement parlé dans son document publié en février 2021 intitulé *Public Procurement of Electric Vehicles, Recharging Infrastructures and Related Products/Services in Canada*.

• (1110)

[Français]

C'est pourquoi Mobilité électrique Canada, en collaboration avec d'autres intervenants de l'industrie canadienne, annoncera officiellement, au mois de juin, le lancement d'une initiative canadienne sur la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques, afin de contribuer à accélérer la transition industrielle du Canada en électrification des transports. Plus tard, si le temps le permet, Mobilité électrique Canada formulera sept recommandations pour accélérer la reprise économique et les exportations canadiennes grâce à l'électrification des transports.

Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Breton.

Nous entendrons maintenant M. Pochtaruk, président d'Héliene.

Allez-y, monsieur.

[Français]

M. Martin Pochtaruk (président, Héliene): Bonjour, je m'appelle Martin Pochtaruk, et je suis le président d'Héliene.

Tout d'abord, je voudrais remercier Terry Sheehan, le député de Sault Ste. Marie, de son invitation à participer aujourd'hui à cette réunion du Comité permanent du commerce international.

[Traduction]

Héliene a ses installations de production dans le Nord de l'Ontario depuis 2010. Nous avons deux principaux secteurs d'activité, qui fonctionnent en synergie. Chacun est positionné pour connaître une forte croissance sous l'effet des forces macroéconomiques puissantes qui orientent la production d'énergie renouvelable et l'électrification des...

La présidente: Je m'excuse, monsieur Pochtaruk. Je suis désolée de vous interrompre.

Nous devons suspendre la séance cinq minutes en raison de difficultés techniques.

Je suspendrai la séance quelques minutes, le temps de solutionner le problème.

• (1110)

(Pause)

• (1110)

La présidente: La séance reprend.

Monsieur Pochtaruk, je vous prie de recommencer depuis le début.

Merci.

[Français]

M. Martin Pochtaruk: Bonjour, je m'appelle Martin Pochtaruk, et je suis le président d'Héliene.

Tout d'abord, je voudrais remercier Terry Sheehan, le député de Sault Ste. Marie, de son invitation à participer aujourd'hui à cette réunion du Comité permanent du commerce international.

• (1115)

[Traduction]

Héliene a commencé à fabriquer ses produits dans le Nord de l'Ontario en 2010. Nous avons, en réalité, deux filiales. La première produit des modules solaires photovoltaïques grâce à une chaîne d'approvisionnement mondiale et à des capacités de fabrication avancées locales, qui lui permettront de prendre rapidement de l'expansion et d'intégrer les dernières technologies photovoltaïques pour que ses produits soient toujours à la fine pointe de la technologie, à un coût concurrentiel. De fait, Héliene est le seul producteur nord-américain de modules solaires de premier niveau, selon les listes établies par Bloomberg, en raison de son succès assuré.

Sa deuxième filière offre un produit émergent à valeur ajoutée, un produit intégré et alimenté à l'énergie solaire que nous avons mis au point grâce aux connaissances acquises en matière d'énergie solaire et d'intégration technologique et qui est appelé à alimenter toute une série de produits renouvelables essentiels. De fait, Heliene est le seul producteur de modules solaires au monde à produire des modules solaires à l'échelle industrielle qui sont lancés dans l'espace pour alimenter des satellites.

Nous sommes ici aujourd'hui pour discuter des effets des relations commerciales internationales du Canada sur Heliene depuis quelques années. Je souligne en particulier qu'Heliene a dû faire face à plusieurs difficultés découlant de la politique commerciale du Canada, d'abord avec la Chine, puis surtout, avec notre voisin du Sud.

En ce qui concerne la Chine, Heliene et un autre producteur canadien de modules solaires, Silfab Solar, ont contesté avec succès, en 2015, les droits antidumping imposés aux importations de modules solaires chinois au Canada, de sorte que notre entente sur les droits antidumping et compensatoires vient d'être renouvelée pour cinq années supplémentaires en mars dernier. Les États-Unis ont commencé à restreindre l'accès des modules solaires chinois à leur marché grâce à l'imposition de droits antidumping et compensatoires astronomiques à partir de 2012, puis de nouveau en 2014. Heliene a pu bénéficier d'exemptions sur le marché d'importation des États-Unis en sa qualité de producteur canadien. C'est dire que les produits d'Heliene fabriqués au Canada ont été jugés intéressants et politiquement corrects par nos clients américains.

Malheureusement, la situation a changé radicalement, et pour le pire, à partir de 2017, avec l'arrivée de l'administration Trump. Après une enquête, en vertu de l'article 201, sur les mesures de protection, la Commission du commerce international et le Bureau du représentant au Commerce des États-Unis ont entrepris des enquêtes en profondeur sur le marché solaire américain et le rôle des importations dans ce marché. Heliene, avec d'autres producteurs canadiens, a réussi à persuader l'ITC de recommander au représentant au Commerce des États-Unis d'exclure les importations de produits canadiens aux États-Unis de toute mesure antiprotectionniste adoptée par l'administration Trump.

Malgré cela, dans une première parmi beaucoup d'autres, l'administration Trump et le président Trump ont décidé, le 7 février 2018, de contrevenir de façon flagrante aux obligations des États-Unis en vertu de l'ALENA en incluant les modules solaires canadiens à leurs mesures de protection internationales pour quatre ans. Ce qui est le plus consternant et a eu le plus de répercussions financières sur Heliene et les emplois canadiens en technologies propres, c'est l'imposition de droits de douane décroissants ad valorem de 30 % sur les importations de modules solaires canadiens aux États-Unis. Cela me chagrine de vous dire que ce sont les mêmes droits protectionnistes qui sont appliqués aux importations directement de la Chine.

Ces droits rébarbatifs contre les exportations canadiennes aux États-Unis, qui constituent notre principal marché, demeurent en vigueur aujourd'hui, malgré tous les efforts déployés par le gouvernement du Canada et l'industrie canadienne, bien qu'ils aient diminué depuis pour s'établir à 18 %, conformément à une autre proclamation du président, qui a persisté dans son refus d'exclure les importations du Canada de ces mesures protectionnistes.

Nos difficultés sont particulièrement ironiques, parce qu'aujourd'hui, Heliene emploie 80 personnes au Minnesota, où nous

avons investi dans une nouvelle usine en 2018. Nous cherchons maintenant activement à intensifier notre production de modules solaires là-bas, tout en redémarrant en parallèle une ancienne usine désaffectée du Sud-Est de la Floride. D'ici la fin de 2021, Heliene emploiera plus de 140 personnes aux États-Unis. Nous avons des plans détaillés afin d'élargir nos activités de production de modules solaires en Ontario, de même qu'aux États-Unis, tant au Minnesota qu'en Floride, mais ces droits protectionnistes imposés aux produits fabriqués au Canada continuent de miner à la fois nos profits et nos fonds de roulement.

Par conséquent, pour être bien honnête, Heliene a beaucoup moins de marge de manoeuvre qu'elle ne l'avait prévu en investissant au Canada et aux États-Unis, pour moderniser ses installations, embaucher du personnel et contribuer davantage aux efforts accrus et nécessaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et lutter contre le changement climatique.

Concernant le problème qui nous occupe, le 22 décembre 2020, le gouvernement du Canada a demandé des consultations en vue d'un règlement du différend avec les États-Unis en vertu du chapitre 31 de l'accord entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. L'arrivée de l'administration Biden et l'entrée en vigueur de l'ACEUM fournissent à Heliene et au Canada l'occasion de renouveler leurs relations.

De mon propre avis, nous pouvons et nous devons, même, rétablir une relation commerciale productive axée sur la collaboration avec les États-Unis. En même temps, le Canada doit faire preuve de fermeté et insister pour que son voisin respecte strictement ses obligations en vertu de l'ACEUM. Le statu quo actuel, dont nous avons hérité de l'administration précédente, n'est tout simplement pas acceptable. Il coûte très cher à Heliene et à ses employés du Nord de l'Ontario, puisque nous continuons de payer des droits d'importation aux États-Unis pour nos modules solaires fabriqués au Canada.

Je me réjouis à l'idée de continuer de travailler avec vous et le gouvernement pour résoudre ce problème urgent.

• (1120)

[Français]

Cela conclut mon témoignage.

Je vous remercie de votre attention.

Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous entendrons maintenant Mme Savilow, qui représente Carbon Upcycling Technologies.

Mme Madison Savilow (chefe du personnel, Carbon Upcycling Technologies): Je vous remercie infiniment d'avoir invité Carbon Upcycling à témoigner devant vous aujourd'hui.

Le Canada a ici l'occasion incroyable d'être un leader de l'exportation de technologies propres, tant à l'échelle industrielle que pour les particuliers.

L'une des stratégies que privilégie Carbon Upcycling consiste à créer son image de marque pour les consommateurs « Expedition Air », pour combler l'écart entre les solutions climatiques novatrices et la perception publique de ces solutions.

En créant des produits à partir d'émissions de carbone captées, nous rendons l'innovation accessible aux consommateurs, dans le but de réduire les risques liés à l'adoption de ces technologies dans l'opinion des acheteurs.

Pour les produits de consommation, nous avons établi des partenariats avec des concepteurs et des fabricants de produits dans plus de six pays, outre le Canada, ce qui démontre l'adhésion mondiale à ces matériaux fabriqués à partir d'émissions de carbone captées.

Nous avons l'intention de nous associer à de grandes marques pour changer la façon dont sont utilisés ces matériaux à l'heure actuelle. Nous sommes en pourparlers avec une demi-douzaine d'entreprises qui souhaitent intégrer les matériaux de Carbon Upcycling à leurs chaînes d'approvisionnement. Ces partenariats, parce qu'il n'y a pas beaucoup d'entreprises qui font ce genre de travail auprès des consommateurs, feraient de nous et, par ricochet, du Canada, un leader dans le domaine des produits de consommation fabriqués à partir de déchets.

Je vais maintenant laisser la parole à M. Sinha, qui vous parlera davantage de l'utilisation industrielle de notre technologie.

M. Apoorv Sinha (directeur général, Carbon Upcycling Technologies): Merci, madame Savilow.

Avec sa population d'un peu moins de 40 millions d'habitants, le Canada a déjà fait beaucoup pour investir dans les technologies à base de carbone et donner le ton sur la façon dont on peut réutiliser le carbone pour créer l'économie circulaire dont nous considérons avoir besoin pour atteindre nos cibles de 2050 et de 2100.

Plus de quatre des finalistes du Carbon XPRIZE, qui vient d'être décerné, étaient des entreprises canadiennes. Il s'agit d'entreprises qui transforment les émissions de carbone en produits de construction, en matières plastiques et en une série d'autres produits finis, dont les produits de consommation mentionnés par Mme Savilow.

Dans la sphère des technologies propres, l'idée de comment [*Difficultés techniques*] en Afrique et, dans une certaine mesure, dans certaines parties de l'Europe et des États-Unis, où les coûts peuvent être le plus grand facteur déterminant.

Dans une perspective d'exportation, il importe de souligner que la manière habituelle de vendre des biens et des services de part et d'autre de la frontière, notamment les voitures fabriquées en Ontario qui sont envoyées aux États-Unis, n'est pas très bien adaptée au contexte actuel. Nous avons besoin d'une vision à long terme de ce qui est nécessaire pour mieux construire notre société et de la façon de moderniser nos installations à très long terme, pour les 30 à 50 prochaines années, à la façon canadienne.

L'un des éléments positifs des mesures prises par les États-Unis pour lutter contre la pandémie de COVID-19, c'est l'opération Warp Speed, qui leur a permis de rassembler toute une série de ressources. Bien qu'ils n'aient pas, initialement, réagi aussi efficacement que nous pour aplanir la courbe, ils ont su développer des vaccins et se donner les moyens de les déployer plus vite que tout autre pays au monde.

Nous pensons qu'avec les possibilités que le Canada a déjà commencé à créer, comme le programme d'exportation de technologies propres, nous avons déjà des bases solides pouvant évoluer vers des partenariats à plus long terme avec les pays d'Europe, les États-Unis et des pays du monde en émergence qui connaissent un

développement rapide. Grâce à ces partenariats initiaux, des entreprises comme la nôtre peuvent se rendre dans diverses régions pendant deux ou trois mois pour chercher des partenaires locaux. Cela pourrait se faire sur une période plus longue, de un à trois ans, et permettre aux entreprises ayant des problèmes de capacité, ce qui est le cas de la plupart des jeunes entreprises, de transformer ces partenariats et ces protocoles d'entente en engagements à plus long terme pour stimuler la production tant du côté canadien que du côté des partenaires.

Je serais plus qu'heureux, pendant la période de questions, de discuter des expériences que nous avons vécues grâce à CanExport et à d'autres programmes, mais je voudrais terminer en disant que tout ce qui entoure les technologies propres, et surtout l'économie circulaire et les émissions de carbone ou les technologies du carbone, est en pleine effervescence. Rien qu'au cours des quatre derniers mois, nous avons vu des engagements majeurs de la part d'entreprises telles que LaFarge, Cemex et CRH, qui parlent de réduire leurs émissions de carbone de 30 à 50 %.

Il y a d'autres entreprises, dans le secteur des plastiques et des produits industriels, qui commencent à envisager un virage vers la carboneutralité de niveau 1 ou 2 d'ici 2030 ou dans certains cas, d'ici 2050. Ainsi, bien des entrepreneurs canadiens ont déjà montré qu'ils peuvent jouer un rôle de premier plan pour aider ces entreprises à atteindre leurs cibles. Nous sommes emballés de voir comment la politique fédérale pourra favoriser encore davantage cet élan.

Merci.

• (1125)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Sinha.

Nous entendrons maintenant M. John Gorman, président et directeur général de l'Association nucléaire canadienne.

Monsieur Gorman, la parole est à vous.

[Français]

M. John Gorman (président et directeur général, Association nucléaire canadienne): Je vous remercie, madame la présidente et membres du Comité, de m'offrir l'occasion de me présenter devant vous aujourd'hui pour discuter du commerce international et des possibilités associées aux exportations des technologies d'énergie propre par le biais de l'industrie nucléaire canadienne.

[Traduction]

Je m'appelle John Gorman. Je suis président et directeur général de l'Association nucléaire canadienne depuis deux ans. Auparavant, j'ai été président et directeur général de l'Association des industries solaires du Canada pendant sept années. J'ai aussi été concepteur de projets d'énergie renouvelable, en plus de siéger aux conseils d'administration de services publics et d'être le représentant du Canada auprès de l'Agence internationale de l'énergie pour l'énergie solaire. J'ai passé plus de 20 ans à défendre les solutions canadiennes en matière d'énergie propre.

Comme les membres du Comité le savent, le commerce international demeure un volet déterminant des efforts que le Canada déploie pour se remettre des conséquences économiques négatives attribuables à la pandémie de COVID-19. C'est également essentiel pour atteindre les objectifs en matière de changement climatique, en particulier l'exportation de technologies d'énergie propre qui aideront les régions à fortes émissions de carbone dans leurs efforts de réduction.

En outre, le commerce international connaît d'importants changements géopolitiques qui se traduiront par des possibilités, mais aussi des défis qui auront une incidence sur tous les secteurs exportateurs d'ici et d'ailleurs.

Je vais d'abord vous présenter brièvement l'Association nucléaire canadienne, ou ANC, et ses membres. L'ANC représente environ 100 membres de l'industrie nucléaire. Il s'agit notamment d'installations d'extraction d'uranium, de services publics d'énergie nucléaire et d'entreprises de la chaîne d'approvisionnement CANDU partout au Canada, dont la majorité se trouve en Saskatchewan, en Ontario et au Nouveau-Brunswick.

L'industrie nucléaire canadienne est essentielle pour atteindre les objectifs ambitieux du Canada en matière de consommation nette zéro et de changement climatique. Comme on a pu le constater lors du récent Sommet des dirigeants sur le climat organisé par le président américain Biden, les chefs d'État, y compris le premier ministre Trudeau, ont annoncé de nouvelles cibles d'émissions ambitieuses. Pour les atteindre, toutes les technologies non polluantes devront être mises à contribution, y compris l'énergie nucléaire. Dans notre secteur, cela se traduit par des débouchés mondiaux pour des réacteurs CANDU de taille supérieure et par des exportations d'uranium visant à compenser les émissions. Il faut également soutenir le développement technologique des petits et très petits réacteurs modulaires, qui permettent aux pays en développement, aux régions éloignées et aux industries à forte intensité de carbone de réduire leurs émissions.

Le gouvernement canadien a un rôle important à jouer de concert avec les efforts de l'industrie nucléaire, dans le but d'assurer la transition planétaire vers une économie à faible émission de carbone. Pour ce faire, il doit favoriser le développement de l'industrie au pays, puis faciliter la vente internationale d'uranium ainsi que de biens et de services nucléaires.

La production d'énergie nucléaire permet une électrification propre de secteurs et de régions dont l'empreinte carbone est élevée. Elle crée également de nouvelles occasions économiques favorisant un virage vert qui entraînera des retombées économiques et sociales.

Par exemple, Cameco est une des plus grandes sociétés minières d'uranium au monde, en plus d'être le plus grand employeur des Premières Nations dans le Nord de la Saskatchewan, ce qui permet à ces collectivités de grandir et de s'épanouir. L'uranium canadien diminue chaque année les émissions de gaz à effet de serre d'environ 550 millions de tonnes de dioxyde de carbone.

Nous sommes ravis que le gouvernement fédéral admette que l'énergie nucléaire représente un aspect déterminant de son plan climatique, de son plan relatif à l'hydrogène et de son plan d'action sur les petits réacteurs. Le fait d'inclure le secteur dans des programmes clés, comme le Fonds stratégique pour l'innovation et le nouvel accélérateur net zéro qui sont gérés par Innovation, Sciences et Développement économique Canada, contribuera

grandement à favoriser les solutions technologiques d'énergie propre au Canada et ailleurs.

La possibilité d'accroître les exportations nucléaires constitue une excellente occasion. Il s'agit notamment des exportations d'uranium et des débouchés liées à la technologie CANDU, ainsi que du marché émergent des petits réacteurs modulaires. C'est attribuable aux efforts déployés à l'échelle mondiale pour relever le défi climatique.

Partout où il y a une centrale nucléaire CANDU dans le monde, nous pourrions essentiellement exporter les services, le savoir-faire et l'expertise du Canada. À l'instar de vos délégués commerciaux, je soutiens que chaque centrale en place constitue une priorité commerciale, de même que les constructions possibles de nouvelles centrales dans les marchés existants et nouveaux, comme la Roumanie.

De plus, il est possible de contribuer au développement nucléaire au-delà de la marque CANDU. Il y a aussi le développement de réacteurs à eau légère, les combustibles et les réacteurs qui recyclent des déchets, la fusion, la gestion des déchets et le déclassement, et le développement du marché des isotopes.

- (1130)

Dans le cas des petits réacteurs modulaires, le marché national représentera environ 5,3 milliards de dollars d'ici 2040. De son côté, le marché mondial atteindra 150 à 300 milliards de dollars par année au cours de la même période. Les travailleurs et les collectivités du Canada profitent chaque année des revenus générés grâce aux investissements du Canada dans la technologie nucléaire. Les Canadiens pourraient avoir d'autres possibilités d'exportation relatives à l'uranium, aux technologies CANDU et à leur chaîne d'approvisionnement, aux petits réacteurs modulaires et aux isotopes.

Voici des exemples d'entreprises membres de notre association qui exportent des biens et des services dans ces domaines. L'entreprise Cameco, située à Saskatoon, exploite certains des gisements d'uranium les plus riches de la planète et exporte ses produits dans le monde entier. Il y a aussi l'entreprise BWXT, située à Cambridge, qui fabrique des générateurs de vapeur et d'autres composants de centrales électriques destinés à l'exportation en Chine ou ailleurs. Il y a également l'entreprise L3Harris, à Montréal et à Dorval, qui est une des entreprises de défense et de sécurité les plus diversifiées au Canada, et qui fabrique des simulateurs de salle de commande pour les centrales électriques. Il y a enfin l'entreprise Nordion, à Kanata, qui est un important fournisseur d'isotopes médicaux et d'autres technologies de la santé.

Comme les membres du Comité le savent sans doute, la demande pour une énergie propre repousse les frontières de la technologie des réacteurs, qui sont plus petits et plus modernes. Nous comparons cette évolution à celle de l'ordinateur, qui est passé de l'ordinateur central au portable, un changement qui a modifié radicalement non seulement l'appareil lui-même, mais aussi ce à quoi il peut servir.

Les Canadiens et le gouvernement fédéral ont pris une longueur d'avance dans le domaine des petits réacteurs modulaires grâce à la feuille de route de 2018 à ce chapitre. Alors que le monde cherche à produire toujours plus d'énergie devant être toujours plus propre, ces unités polyvalentes et vertes seront exportées au-delà des frontières nationales pour répondre aux véritables besoins des humains. Notre industrie est très bien placée pour y contribuer dans les décennies à venir.

Dans l'ensemble, les technologies canadiennes et la présence canadienne suscitent un intérêt croissant au sein de marchés déterminants comme le Moyen-Orient, l'Afrique, l'Europe de l'Est et l'Asie. La Roumanie, qui est membre de l'Union européenne et un de nos alliés de l'OTAN, a choisi la technologie canadienne il y a plusieurs décennies, une décision qui a porté ses fruits. La Roumanie a bénéficié d'un assainissement de l'air, de sources d'énergie diversifiées et d'une énergie électrique fiable et abordable, ce qui a contribué à améliorer la qualité de vie de la population.

Les Roumains veulent maintenant faire le même pari en construisant deux autres centrales CANDU sur le site de Cernavoda. Or, il y a aussi un risque que d'autres pays récoltent la plupart des profits si le Canada ne peut pas offrir un financement à l'exportation adéquat, qui serait proportionnel à l'ampleur possible de la valeur ajoutée que le Canada pourrait apporter au projet.

La concurrence est importante au sein de l'industrie nucléaire mondiale, notamment de la part de pays comme la Chine et la Russie, dont les gouvernements soutiennent pleinement les exportations nucléaires au moyen d'un financement souverain. Il est possible de travailler avec des pays partenaires aux vues similaires, comme les États-Unis, pour créer des débouchés sur des marchés tels que celui de la Roumanie.

Le Canada a maintenant l'occasion de collaborer avec les États-Unis pour faire partie du projet emballant de plusieurs milliards de dollars à Cernavoda, mais ce n'est pas tout. Ensemble, le Canada et les États-Unis peuvent reprendre ce modèle ailleurs en Europe de l'Est pour que l'Occident conserve son rôle de chef de file technologique et soutienne la concurrence des acteurs étatiques, tout en réduisant les émissions de GES et en remplaçant les combustibles fossiles.

Le gouvernement canadien doit prendre en compte les éléments clés suivants pour favoriser les exportations de technologie nucléaire.

Tout d'abord, il doit soutenir le potentiel d'exportation nucléaire du pays au moyen d'un appui financier proportionnel à celui des États-Unis et d'autres pays ayant un tel potentiel.

En deuxième lieu, il doit continuer à inclure l'énergie nucléaire aux politiques nationales en matière de climat, d'innovation et d'économie.

Troisièmement, l'énergie nucléaire doit manifestement faire partie des discussions internationales sur la promotion du commerce et les politiques commerciales.

Enfin, il doit simplifier le processus d'octroi de permis d'exportation afin qu'il permette efficacement de tirer parti des occasions qui se présentent sur le marché.

Nous avons hâte de travailler avec les autorités fédérales pour veiller à ce que la conception et la mise en œuvre du programme répondent aux besoins de l'industrie nucléaire. En retour, celle-ci

réduira considérablement les émissions tout en favorisant l'innovation et la croissance de l'emploi.

Tandis que le Comité discute du commerce international au Canada et qu'il tient compte du rôle de l'industrie nucléaire, il est essentiel de comprendre que les exportations canadiennes d'uranium et de technologie nucléaire, en particulier le CANDU, ont joué un rôle déterminant dans le développement de secteurs névralgiques au Canada. Grâce à ces exportations, le Canada dispose d'un atout stratégique dans l'industrie nucléaire qui lui permet de tenir des discussions géopolitiques sur le commerce et les relations internationales.

Le Canada a une occasion en or de permettre à l'industrie nucléaire de jouer un rôle plus important sur le plan commercial, ce qui atteindrait une multitude d'objectifs: réduire les émissions à l'échelle mondiale, augmenter les exportations, créer plus d'emplois, ainsi que favoriser et renforcer les relations stratégiques internationales.

• (1135)

Je vous remercie. J'ai hâte de répondre aux questions des membres du Comité.

La présidente: Je vous remercie infiniment, monsieur Gorman.

Nous allons céder la parole à M. Lobb, qui a six minutes.

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Je vous remercie, madame la présidente.

Je tiens à remercier tous ceux qui participent à la réunion d'aujourd'hui.

J'adresse ma première question à M. Gorman.

Où se situe notre pays sur le marché des petits réacteurs modulaires pour vraiment tirer profit des occasions qui se présentent? Quelles sont les entreprises ou les technologies à l'avant-garde?

M. John Gorman: Tout d'abord, le Canada a vraiment l'avantage d'être le premier arrivé pour ce qui est des petits réacteurs modulaires. C'est attribuable à l'initiative extraordinaire que le gouvernement et l'industrie ont prise dans le but de coordonner leurs plans et de tracer la voie à suivre, avec la participation des services publics, du gouvernement fédéral et de quatre provinces, dont les premiers ministres ont signé un protocole d'entente sur le développement et le déploiement des petits réacteurs modulaires. Par ailleurs, la Commission canadienne de sûreté nucléaire, notre organisme de réglementation, constitue littéralement un avantage concurrentiel pour le Canada sur le marché des petits réacteurs modulaires.

Nous avons commencé à voir le gouvernement fédéral investir dans certaines technologies au moyen du Fonds stratégique pour l'innovation, ou FSI, ce qui est prometteur. Cependant, il faudra que le gouvernement fédéral verse des contributions équivalentes à celles de l'industrie, conformément au plan commun très détaillé pour assurer le leadership du Canada dans le développement et le déploiement des petits réacteurs modulaires.

Bien qu'ils soient moins organisés que nous sur le marché des petits réacteurs modulaires, les États-Unis et le Royaume-Uni commencent à financer considérablement le secteur et ne tarderont pas à nous rattraper. Par conséquent, il y a un peu de « co-impétition » à ce chapitre.

Enfin, pour répondre à votre question sur les technologies qui sont actuellement disponibles au Canada, nous sommes en tête du peloton de pays quant au nombre de technologies nationales et internationales qui passent actuellement par notre processus d'examen et d'octroi de licences. Il y a 12 technologies ayant différentes utilisations qui sont soumises au processus.

M. Ben Lobb: Je vous remercie.

Pour ce qui est des travaux relatifs aux réacteurs CANDU dans le monde, à combien s'élèvent chaque année les travaux d'octroi de licences et d'entretien de ces réacteurs? Au cours des 10 prochaines années, quels seront les autres débouchés entourant les nouvelles constructions utilisant la technologie CANDU?

• (1140)

M. John Gorman: Je vous remercie de cette question complémentaire. Je n'ai pas l'information sur les revenus annuels attribuables aux réacteurs CANDU et sur les travaux que nous effectuons actuellement dans sept pays différents. Je vais toutefois m'assurer de fournir la réponse au Comité.

En ce qui concerne les travaux ultérieurs relatifs aux réacteurs CANDU, le projet le plus immédiat est celui de la Roumanie dont j'ai parlé. D'autres pays explorent activement cette technologie. Les Américains se sont récemment engagés à verser 8 milliards de dollars dans le projet roumain, et ils invitent le Canada à verser 2 à 3 milliards de dollars afin que nous puissions construire conjointement deux nouvelles unités et remettre en état les unités existantes.

M. Ben Lobb: J'aimerais que vous donniez au Comité une idée des possibilités qui se présentent dans le monde du côté des isotopes et des traitements contre le cancer. J'ignore si vous avez des chiffres sur le potentiel qu'offre ce secteur, mais je pense que le Canada est vraiment le chef de file mondial dans la production d'isotopes pour les traitements contre le cancer.

M. John Gorman: En effet, le Canada est le chef de file mondial dans la production d'isotopes en médecine nucléaire, qui servent principalement au traitement et au diagnostic du cancer. Ces isotopes ont également une grande variété d'applications en médecine nucléaire, comme le diagnostic et la stérilisation d'équipement médical à usage unique.

Nous réalisons actuellement des innovations extraordinaires dans le domaine des isotopes nucléaires. Elles résultent de la longue histoire de nos laboratoires nucléaires, qui ont produit des isotopes à l'aide de divers réacteurs de laboratoire, et aussi des travaux très intéressants qui sont effectués avec nos réacteurs conventionnels. Je parle plus particulièrement de nos réacteurs CANDU en Ontario, où des innovations ont permis la production de nouvelles formes d'isotopes à une échelle beaucoup plus grande à l'aide des réacteurs conventionnels, et ce, sans interrompre les opérations. La collaboration entre nos laboratoires, qui planchent sur les isotopes, et les exploitants de nos réacteurs CANDU donne lieu à de nouvelles possibilités entourant la production de différents isotopes à plus grande échelle pour le reste du monde.

M. Ben Lobb: Ai-je le temps de poser une dernière question?

La présidente: Il vous reste 50 secondes, monsieur Lobb.

M. Ben Lobb: Ma question s'adresse au représentant de Mobilité électrique Canada.

De toute évidence, nous avons beaucoup de matières premières qui entrent dans la fabrication des différents composants d'une batterie électrique.

Au-delà des matières premières, le Canada a-t-il un avantage concurrentiel dans un secteur donné à ce stade-ci en ce qui a trait aux véhicules électriques?

[Français]

M. Daniel Breton: Je suis désolé. Mon microphone était mal placé. Je reprends.

[Traduction]

Oui, nous sommes avantagés, car il y a énormément de connaissances et de savoir-faire au Canada en matière de mobilité électrique, que ce soit pour les camions ou les autobus. Nous avons maintenant des motoneiges électriques produites au Canada, de sorte que nous avons un avantage.

Étant donné que nous avons des ressources, un centre de recherche et une capacité d'assemblage, nous sommes vraiment avantagés.

La présidente: Je vous remercie, monsieur Breton.

Monsieur Sheehan, vous avez la parole six minutes.

M. Terry Sheehan (Sault Ste. Marie, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente. Je remercie tous nos témoins d'avoir présenté des exposés sur ce sujet des plus importants et sur notre engagement à accroître nos exportations de produits propres dans le monde entier.

Je vais commencer par M. Pochtaruk. J'ai apprécié votre témoignage et certaines des choses incroyables que vous réalisez. Ce que j'ai trouvé particulièrement intéressant, ce sont les panneaux solaires utilisés pour les satellites en orbite basse. De toute évidence, votre technologie est nettement supérieure pour être installée sur ces satellites qui coûtent des milliards de dollars. Dans ma question, je voulais également mentionner une lettre d'opinion que vous avez rédigée et qui a été publiée dans le *Hill Times*. Vous parliez de la chaîne d'approvisionnement, de l'endroit où les panneaux solaires pourraient également être déployés et du fait que des activités de recherche et développement sont en cours à ce chapitre.

Pourriez-vous nous en dire plus sur les possibilités? Je parle non seulement des satellites, mais aussi des véhicules électriques et des autres utilisations.

• (1145)

M. Martin Pochtaruk: Comme je l'ai mentionné dans mon témoignage, Heliene a collaboré avec SpaceX pour concevoir les modules d'énergie solaire des satellites à basse altitude qui sont lancés dans l'espace au même moment que les satellites. Nous avons un autre produit qui est un photovoltaïque intégré à la serre. Par exemple, dans une serre près de Niagara, nous utilisons 4 % du toit pour générer 10 % des besoins énergétiques de l'installation. Cela signifie que nous pourrions accroître la taille des systèmes pour créer à l'avenir des serres à bilan énergétique nul.

Comme beaucoup d'entre nous le savent, l'agriculture est un des principaux responsables des émissions de gaz à effet de serre. Par conséquent, en intégrant le photovoltaïque et la production d'énergie solaire aux serres, nous pourrions réduire leurs émissions.

Une autre utilisation possible à laquelle nous travaillons est l'intégration de l'énergie solaire afin de générer une énergie renouvelable pour recharger les véhicules électriques. Quelques entreprises se sont déjà lancées dans ce domaine. Nous savons qu'il s'agira d'une infrastructure de plusieurs milliards de dollars dont nous voulons faire partie.

M. Terry Sheehan: Dans le même article, vous dites que le prix des panneaux solaires a baissé d'environ 90 % au cours de la dernière décennie. C'est une bonne nouvelle, mais le tarif américain atteint maintenant 18 %, ce qui réduit votre fonds de roulement. J'ai vu sur votre site Web que vous investissez 5 à 8 % dans la recherche et le développement. Je suis persuadé que ce volet pourrait être touché.

Or, les Américains qui achètent nos panneaux solaires doivent également payer cette taxe de 18 %, n'est-ce pas? Si vous aviez des conseils à donner, que diriez-vous aux responsables du commerce pour qu'ils adhèrent à votre suggestion d'un optimisme renouvelé relatif à l'administration Biden? Je sais qu'en janvier, le ministre a fait des déclarations et a lancé un processus de consultation.

Je lance le débat et vous laisse approfondir un peu la question.

M. Martin Pochtaruk: Selon ce qui est prévu au chapitre 31 de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, c'est le mécanisme de règlement des différends qui s'impose lorsque le gouvernement canadien et le gouvernement américain ne parviennent pas à s'entendre sur la levée des droits d'importation illégaux. Je crois savoir qu'il y a actuellement des discussions à ce propos entre les responsables des recours commerciaux à Affaires mondiales Canada et le représentant au Commerce des États-Unis. Le Canada attend avant d'enclencher le mécanisme de voir s'il est possible de régler ce différend à l'amiable. Nos moyens d'agir sont limités. L'industrie s'en remet donc au gouvernement pour discuter de la question avec le gouvernement américain aussitôt que possible.

Nous payons ces droits depuis trois ans et demi, et il n'y avait pas de discussions à l'amiable possibles avec l'administration Trump. C'est pourquoi Affaires étrangères se tient prêt à enclencher le mécanisme aussitôt que possible, s'il n'est pas possible d'en arriver à un règlement à l'amiable.

• (1150)

La présidente: Je vous remercie tous sincèrement.

Nous passons maintenant à M. Savard-Tremblay pendant six minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je vous remercie, madame la présidente.

Je remercie l'ensemble de nos témoins de leur contribution.

Monsieur Breton, vous vous êtes impliqué dans les différents salons du véhicule électrique. Quand on s'y promène, on se rend compte qu'il y a plusieurs PME et que, en matière de dynamisme et d'électrification des transports, le cœur du Québec, ce sont les PME.

Cependant, une grande partie du financement provient du Fonds stratégique pour l'innovation. Selon les données disponibles, la plupart des sommes ont été accordées à des multinationales basées en Ontario, et non aux PME innovantes du Québec.

Devrions-nous revoir les critères? Le cas échéant, de quelle façon le ferions-nous?

M. Daniel Breton: En fait, nous sommes en faveur d'un programme d'innovation consacré à l'électrification des transports. Selon le discours du Trône, le budget, le Plan climatique canadien et l'entente avec l'administration Biden, le gouvernement veut accélérer l'électrification des transports. À notre avis, consacrer un fonds à l'électrification des transports serait une décision tout à fait avisée.

Il faudrait aussi faire en sorte que les critères puissent rendre admissibles les PME, que ce soit au Québec ou ailleurs au Canada, parce que plusieurs entreprises innovantes, par exemple de la Colombie-Britannique, de la Nouvelle-Écosse ou du Québec, veulent accélérer l'électrification des transports.

Prenons l'exemple de l'entreprise Taiga Motors, fondée par trois étudiants de l'Université McGill. Cette entreprise fabrique des motoneiges électriques, mais elle n'a pas eu accès à ces fonds. Elle est donc allée chercher des fonds aux États-Unis afin d'être en mesure de se développer.

En matière d'électrification des transports, beaucoup d'entreprises innovantes sont souvent des entreprises en démarrage ou des PME. C'est aussi le cas dans le secteur de l'énergie solaire et de l'énergie renouvelable. C'est la raison pour laquelle nous pensons que les PME devraient être admissibles à de tels programmes.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Cela va de soi, à mon avis.

Il y a la fameuse Buy American Act. D'ailleurs, plusieurs de mes collègues participent au Comité spécial sur la relation économique entre le Canada et les États-Unis. Nous l'étudions à temps plein ces temps-ci.

D'abord, devrions-nous avoir un décret similaire, ici, en vue d'en arriver un jour ou l'autre à une entente avec les États-Unis afin de pouvoir obtenir des contrats?

Ensuite, ce soutien passerait-il le test des accords et des règles entourant le commerce international?

M. Daniel Breton: Mobilité électrique Canada suggère que l'on élabore notre stratégie canadienne d'électrification des transports, plutôt que des programmes à la pièce. Nous voulons une vision globale de l'électrification des transports, comme c'est le cas en Europe. Le président Biden et le premier ministre Trudeau ont dit vouloir travailler en collaboration pour élaborer une stratégie Canada—États-Unis en ce qui concerne l'électrification des transports.

Des membres de Mobilité électrique Canada vendent leurs produits aux États-Unis et ont déjà dû mettre en place des installations. Par exemple, New Flyer et Nova Bus ont ouvert des usines aux États-Unis.

Selon nous, il faudrait concevoir une sorte de North American Act ou une façon de dire que nous voulons collaborer et diminuer de façon accélérée les émissions de gaz à effet de serre au Canada et aux États-Unis, parce qu'il est urgent d'agir sur le plan climatique.

Depuis 14 ans, les émissions de gaz à effet de serre du Canada ont diminué de 1 % . Nous voulons maintenant les diminuer de 39 % en neuf ans. Les négociations doivent donc se faire rapidement. Les Canadiens et les Américains ont tout à gagner à travailler en collaboration, d'autant plus que le marché automobile nord-américain est intégré.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Les États-Unis pourraient dire, par exemple, qu'ils n'ont pas vraiment besoin de cela, puisqu'ils ont plusieurs entreprises, notamment dans la Silicon Valley, en Californie, et qu'ils sont en avance sur le plan de la technologie.

En d'autres mots, en quoi ont-ils besoin de nous?

M. Daniel Breton: Je pense que nous pourrions travailler de façon collaborative. Lorsque j'étais responsable de la stratégie d'électrification des transports du gouvernement du Québec, j'ai persuadé ce gouvernement de conclure une entente de collaboration en recherche-développement avec la Californie. Cette entente a été signée, et elle est en vigueur aujourd'hui.

Il y a des expertises complémentaires. Sur le plan des ressources naturelles, le Canada a des minéraux critiques et stratégiques que les États-Unis veulent. Il ne faut pas oublier une chose extrêmement importante: pour le moment, 96 % des batteries de véhicules électriques sont fabriquées en Chine, au Japon et en Corée. Pour des raisons géopolitiques aussi bien qu'économiques et environnementales, une collaboration entre le Canada et les États-Unis pourrait faire contrepoids à notre dépendance aux ressources stratégiques et aux batteries de véhicules électriques. Cette collaboration viserait à former une stratégie nord-américaine d'électrification des transports.

Cela a été le cas au XX^e siècle concernant le pétrole qui provenait du Moyen-Orient. On ne voudrait pas se retrouver dans une situation de vulnérabilité en ce qui a trait à l'électrification des transports.

• (1155)

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Vous avez parlé de batteries. Croyez-vous que, dans un avenir proche, nous pourrions être autonomes à cet égard?

M. Daniel Breton: Je ne pense pas que nous pouvons en arriver à l'autonomie complète, mais nous pourrions être beaucoup moins dépendants des batteries provenant de la Chine, de la Corée ou du Japon, parce que nous pourrions développer une expertise.

Le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec ont collaboré lors de l'annonce de l'implantation d'une usine de batteries pour l'entreprise Lion Électrique. D'autres projets sont envisagés. Les États-Unis s'en vont aussi dans cette direction, puisqu'ils se rendent compte que, le nerf de la guerre en électrification des transports, ce sont les batteries et les groupes motopropulseurs.

Le Canada a des ressources, et il faut en profiter. Il faut utiliser cet avantage et nous assurer, pour des raisons de sécurité nationale, que nous pouvons avoir la maîtrise de ces ressources.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je vous remercie, monsieur Breton.

Madame la présidente, est-ce que mon temps de parole est écoulé?

[Traduction]

La présidente: Oui, il est écoulé.

Nous passons à M. Blaikie pendant six minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Je vous remercie beaucoup.

Je remercie les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Je sais que certains d'entre vous y ont fait allusion dans vos déclarations liminaires, mais la raison de notre présence ici est, bien sûr, de présenter des recommandations concrètes au gouvernement sur les mesures qu'il pourrait adopter pour favoriser le développement d'une économie florissante axée sur l'énergie propre au pays et accroître les exportations.

Je me demande simplement si nos témoins aimeraient profiter de ce temps pour nous parler de recommandations très précises que le Comité pourrait faire au gouvernement dans ce but.

Je vois que M. Pochtaruk a la main levée. Monsieur Pochtaruk, nous pouvons commencer par vous, puis poursuivre avec les autres.

M. Martin Pochtaruk: Je vous remercie.

Nous payons des droits d'importation depuis février 2018, alors le gouvernement peut prendre des mesures très concrètes dans le dossier des exportations de modules solaires canadiens aux États-Unis, soit travailler avec le représentant au Commerce américain pour exclure le Canada de ces droits, que ce soit d'une façon amicale tout de suite, ou autrement, en activant le mécanisme de règlement des différends qui se trouve dans l'accord.

M. Daniel Blaikie: Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Breton, c'est à votre tour, s'il vous plaît.

M. Daniel Breton: Comme nous l'avons mentionné, nous pensons que concevoir une sorte de North American Act, de loi nord-américaine, stimulerait beaucoup la croissance des industries canadiennes, en particulier depuis que l'administration Biden parle de plus en plus de l'industrie des véhicules électriques en disant vouloir accroître le nombre de véhicules électriques — des véhicules légers aux véhicules lourds — sur les routes américaines et créer des emplois aux États-Unis.

Comme nous le savons, nous avons un marché intégré notamment pour les véhicules légers, et de nombreuses entreprises en Ontario construisent des pièces pour les camionnettes et les VUS. Nous allons bientôt construire des véhicules électriques en Ontario. Nous en construisons déjà au Manitoba et au Québec, alors nous pensons qu'une loi nord-américaine pourrait fonctionner vraiment bien.

Nous devons nous assurer, pour des raisons de sécurité nationale, d'avoir accès à nos métaux et nos minéraux stratégiques, car si nous nous contentons de les exporter vers d'autres marchés pour qu'ils nous reviennent sous forme de produits finis, nous allons finir par n'être que des importateurs de technologies et de batteries. Pour nous, c'est un enjeu très important.

M. Daniel Blaikie: Puis-je simplement ajouter quelque chose à ce sujet?

Nous savons que le Canada, les États-Unis et le Mexique viennent de terminer une série de négociations très intenses qui a mené à l'Accord Canada—États-Unis—Mexique. Des inquiétudes ont parfois fait surface lorsque le Canada, ou assurément les Canadiens, aurait aimé avoir une relation plus axée sur la collaboration avec les États-Unis dans certains dossiers, mais la réponse des États-Unis, où ce qui était perçu comme la réponse des États-Unis, au Mexique venait compliquer la situation.

Quand on parle d'une loi nord-américaine, est-ce que cela inclut le Mexique? En quoi cela pourrait-il compliquer certaines relations dans la chaîne d'approvisionnement qui existent actuellement entre les producteurs canadiens et américains, et que pourrait-on faire à ce sujet?

M. Daniel Breton: C'est une bonne question. Je pense qu'il serait préférable d'inclure le Mexique, car le Mexique est déjà un partenaire du Canada et des États-Unis. De plus, quand on parle de l'industrie automobile, on parle d'une relation intégrée entre le Canada, les États-Unis et le Mexique.

Toutefois, la technologie et les connaissances que nous possédons au Canada ont une valeur. Les ressources naturelles que nous possédons ont une valeur. Comme je l'ai mentionné, l'administration Biden mise vraiment sur une transition vers les véhicules électriques, aussi bien légers que lourds, alors nous pensons que le moment est idéal. Le président Biden et le premier ministre Trudeau viennent tout juste de conclure un accord concernant le développement d'une filière de véhicules électriques. Je pense que le Mexique pourrait très bien être inclus également.

• (1200)

M. Daniel Blaikie: Je vous remercie beaucoup.

Je vais me tourner vers M. Sinha, qui a la main levée également.

M. Apoorv Sinha: Oui. Une recommandation précise que j'aurais serait d'établir une feuille de route, des collaborations, que ce soit avec les États-Unis ou le bloc de l'Union européenne, sur un horizon de deux à quatre ans pour procéder à une mise à niveau des industries et adopter les nouvelles technologies industrielles.

Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration liminaire, les technologies à faible émission de carbone et l'espace dans lequel nous évoluons sont assez uniques, parce que les périodes de récupération sont très longues pour certaines installations concernées. Selon notre expérience jusqu'à maintenant et ce que nous avons pu observer du développement des affaires sur la scène internationale, beaucoup de permis ou de projets de commercialisation portent sur un horizon de plus de 10 ans, et même plus.

Pouvoir embaucher dans les deux pays concernés un représentant du développement des affaires ou un représentant en technologie, par exemple, serait très utile. Selon nous, il serait également très utile d'avoir un cadre de collaboration qui s'échelonne sur trois ans, au lieu d'un programme qui dure trois ou six mois.

La présidente: Je vous remercie, monsieur Sinha.

Nous passons maintenant à Mme Gray, pendant cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

Mme Tracy Gray (Kelowna—Lake Country, PCC): Je vous remercie, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins d'être avec nous aujourd'hui. Mes premières questions s'adressent à M. Breton.

Nous avons entendu le président Biden dire la semaine dernière que toutes les exemptions à la Buy American Act seraient fortement limitées, ce qui peut présenter un vrai problème pour nos chaînes d'approvisionnement intégrées. Ces propos sont parmi les plus fermes que nous ayons entendus, et vous avez déjà abordé le sujet en fait aujourd'hui lorsque vous avez parlé des pertes d'emploi déjà en cours et du fait que des entreprises risquent de déménager aux États-Unis.

Avez-vous une idée du nombre d'emplois qui ont déjà été perdus, ou de ce que cela peut signifier en matière de pertes d'emploi futures ou d'entreprise qui vont devoir déménager aux États-Unis?

M. Daniel Breton: Non, je ne pourrais pas dire que nous perdons des emplois dans le secteur de la mobilité électrique, car nous en créons à l'heure actuelle.

La transition se fait des combustibles fossiles vers la mobilité électrique et renouvelable, alors ce n'est pas ce dont on parle. Nous cherchons en fait des employés qualifiés. Nous sommes au milieu d'une pandémie, et à l'heure actuelle, il est difficile pour nous de trouver suffisamment de gens qualifiés, et c'est un problème que nous aurons pendant des années.

Si nous voulons créer des emplois au Canada et effectuer la transition des combustibles fossiles aux technologies propres, aux moyens de transport propres, mais que nous nous retrouvons dans une situation où la plupart des entreprises doivent déménager ou ouvrir des usines au sud de la frontière en raison de la Buy American Act, nous allons assurément perdre de nombreux emplois qui auraient pu être créés au pays. Je n'ai pas encore de chiffres parce qu'il est encore trop tôt pour le savoir. Nous n'avons pas encore tous les détails, mais c'est une question qui préoccupe de nombreux membres de Mobilité électrique Canada.

Mme Tracy Gray: C'est excellent, et je vous remercie de cette clarification.

D'après vous, serait-il important de travailler avec l'administration Biden à la normalisation de la réglementation pour renforcer les normes d'émission des véhicules? Il ne fait aucun doute, naturellement, que nos chaînes d'approvisionnement sont intégrées, alors est-ce un élément sur lequel il serait important de travailler?

M. Daniel Breton: Oui, tout à fait, car nous croyons que le fait d'avoir des normes différentes... C'est un problème que nous avons vu pour d'autres technologies et dans d'autres industries. Lorsque la réglementation n'est pas intégrée, l'utilisation des technologies devient un vrai problème. Ceux d'entre nous qui sont assez vieux pour avoir connu le VHS et le Betamax s'en souviennent. Nous avons le même problème en mobilité électrique. Nous avons trois ou quatre normes sur la façon de charger les véhicules, alors nous avons besoin de normaliser la réglementation, les codes et les normes afin de pouvoir accélérer la mobilité électrique pour tous les véhicules, des véhicules légers aux véhicules lourds.

• (1205)

Mme Tracy Gray: Je vous remercie.

Les technologies propres étant une industrie naissante, il est possible qu'elle ne soit pas pleinement prise en compte dans nos accords commerciaux pour ce qui est de la coopération réglementaire et des barrières non tarifaires. Avez-vous fait face à des problèmes réglementaires ou des barrières non tarifaires pour exporter vos produits?

M. Daniel Breton: Est-ce que votre question s'adresse à moi?

Mme Tracy Gray: Oui.

M. Daniel Breton: Oui, nous en avons eu. Je pourrais vous faire parvenir un document pour vous donner plus de détails, mais oui, nous en avons eu, parce que nous constatons que... Les véhicules électriques sont un nouveau marché, alors il y a beaucoup d'ajustements à faire, que ce soit du côté des services publics, de l'infrastructure ou de la réglementation. Nous pourrions préparer un document et vous le faire parvenir, si vous le souhaitez, parce qu'il y a des problèmes de ce côté.

Mme Tracy Gray: Je vous remercie beaucoup. Ce serait magnifique si vous pouviez le faire parvenir au Comité pour que nous en prenions tous connaissance...

M. Daniel Breton: Excellent.

Mme Tracy Gray: ... et cela fera partie de votre témoignage. Ce serait magnifique. Je vous remercie.

Je me demande si d'autres témoins aimeraient répondre à la question au sujet du fardeau réglementaire ou des barrières non tarifaires à l'exportation.

Je vois que M. Pochtaruk aimerait dire quelque chose.

M. Martin Pochtaruk: Oui, comme je l'ai déjà mentionné, nous versons des millions de dollars par année, alors les modules solaires sont taxés pour être importés aux États-Unis. C'est un problème extrêmement urgent sur lequel nous avons besoin que le gouvernement se concentre.

Je vous remercie.

Mme Tracy Gray: Très bien, je vous remercie.

Monsieur Gorman, je vois que votre main est élevée.

M. John Gorman: Le nucléaire conventionnel et la technologie CANDU dans la plupart des pays sont en quelque sorte de nature exclusive. C'est une observation qui concerne la réglementation. Avec l'avènement des petits réacteurs modulaires, qui font appel à des fournisseurs de technologie de partout dans le monde, c'est plus de 70 technologies différentes qui sont en cours de développement à l'heure actuelle. Cela veut dire que nous devons tenter de simplifier les régimes réglementaires afin d'en arriver à une reconnaissance commune des différentes technologies sur le marché et d'éviter que chaque pays réinvente la roue chaque fois qu'il tente de qualifier une de ces nouvelles technologies.

La présidente: Je vous remercie beaucoup, monsieur Gorman.

Nous passons maintenant à Mme Bodayan pendant cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

Mme Rachel Bodayan (Outremont, Lib.): Je vous remercie beaucoup, madame la présidente.

Avant de commencer à poser des questions à nos excellents témoins qui sont ici aujourd'hui, je veux clarifier quelque chose que Mme Gray a dit. Elle a parlé du discours du président Biden au Congrès il y a quelques jours, et il a fait allusion à la Buy American Act, et je crois que tous les membres du Comité savent que le Canada en est largement exempté. Le problème lié à la politique d'achat aux États-Unis est bien réel, naturellement, et le gouvernement travaille d'arrache-pied pour obtenir des exemptions, mais les propos du président Biden portaient sur autre chose.

[Français]

Je vais d'abord m'adresser à M. Breton.

Monsieur Breton, je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui.

Sans vouloir passer trop de temps là-dessus, je dois quand même revenir rapidement sur les commentaires d'un autre collègue à propos du Fonds stratégique pour l'innovation.

En tant que secrétaire parlementaire, je me soucie beaucoup des investissements visant à encourager nos PME. Je veux simplement mentionner que ce fonds a contribué à hauteur de presque 750 millions de dollars pour des PME, y compris des sociétés québécoises. D'ailleurs, vous avez déjà fait mention de l'entreprise Lion Électrique, dont les Québécois tirent une grande fierté, bien entendu.

Nous avons annoncé un investissement de 50 millions de dollars afin d'aider Lion Électrique à construire une nouvelle usine de batteries.

M. Daniel Breton: Absolument.

Mme Rachel Bodayan: Pensez-vous que ces investissements visant des sociétés comme Lion Électrique vont nous aider à faire rayonner les innovations canadiennes à l'étranger? Je pense notamment à nos innovations en matière de transport électrique, bien sûr.

M. Daniel Breton: Vous avez absolument raison. Je pense que le Fonds stratégique pour l'innovation est extrêmement important et intéressant. Il faut s'assurer qu'il n'y a pas seulement des entreprises comme Lion Électrique qui peuvent y avoir accès, mais que de petites entreprises le peuvent aussi. Parfois, ce n'est pas facile. Je me rappelle à l'époque du FISA, le Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile, que c'était principalement des multinationales qui pouvaient en bénéficier puisqu'on demandait une mise de départ de 75 millions de dollars pour être capable d'avoir accès à cet argent. Je pense que du progrès a été fait dans le Fonds stratégique.

Je pense qu'on peut quand même rendre les choses plus faciles pour les PME du secteur de l'innovation, surtout les jeunes entreprises. Je trouve cela extrêmement important. Je parlais de Taiga Motors tout à l'heure. C'est à mon avis un parfait exemple de ce genre d'entreprise. Trois jeunes étudiants de l'Université McGill ont décidé de se lancer dans la motoneige électrique. Personne n'y croyait, sauf, peut-être, deux ou trois personnes au Canada. Aujourd'hui, ces jeunes vont construire une usine à Shawinigan.

On a des compétences et des connaissances au pays. On parle du Québec et de l'Ontario, mais en Nouvelle-Écosse, à l'Université Dalhousie, M. Jeff Dahn travaille notamment avec Tesla dans le cadre d'un partenariat de recherche. Il existe des centres de recherche au Canada qui méritent qu'on parle d'eux. Il se fait de la recherche-développement chez Ballard Power Systems dans le domaine des véhicules électriques à hydrogène, en Colombie-Britannique. Les gens semblent oublier que nous sommes quand même un chef de file mondial en matière d'hydrogène.

Je pense qu'un tel fonds, bien arrimé avec des programmes et des projets intéressants, peut énormément améliorer l'électrification des transports. Je ne parle pas seulement de véhicules, mais aussi d'infrastructures. L'avenir de l'électrification des transports passe par des infrastructures intelligentes et innovantes.

• (1210)

Mme Rachel Bodayan: Je vous remercie, monsieur Breton.

[Traduction]

Monsieur Sinha, je voulais vous donner l'occasion de nous parler du programme CanExport et de votre expérience avec ce programme. Vous l'avez mentionné dans votre déclaration liminaire. Nous cherchons toujours à l'améliorer, bien sûr, mais j'aimerais beaucoup que vous nous parliez de votre expérience.

M. Apoorv Sinha: Concrètement, je peux vous parler d'une expérience que nous avons eue avec le programme CanExport lorsque nous nous sommes rendus en France pour examiner des partenariats. C'est probablement l'une de nos participations les plus fructueuses à un programme gouvernemental. Au cours de ce voyage en 2015, si j'ai bonne mémoire, nous venions tout juste de commencer à explorer l'utilisation potentielle de notre technologie dans le marché de la construction. LafargeHolcim, le grand conglomerat... À l'époque, la fusion n'avait pas encore été officialisée avec Holcim, mais Lafarge était à elle seule la plus importante cimenterie dans le monde. Nous venions tout juste d'entamer les discussions avec eux sur le type de données et de renseignements dont ils allaient avoir besoin pour poursuivre l'évaluation de l'utilité de notre technologie pour leur entreprise.

Grâce au programme CanExport, nous avons pu nous rendre sur place, pas seulement à Paris pour rencontrer quelques membres de l'équipe de direction, mais aussi à Lyon où se trouvait leur centre de recherche. Le programme nous a beaucoup aidés à créer une relation à long terme avec eux. Le moment était particulièrement bien choisi, parce qu'ils se préparaient à lancer un programme d'accélération interne dans le cadre duquel ils souhaitaient trouver un petit groupe d'entreprises mondiales pour les aider dans divers aspects de leurs chaînes d'approvisionnement, allant de la gestion du calendrier des travaux sur les chantiers de construction à l'utilisation plus efficace de leurs matériaux.

Nous pensons que...

La présidente: Je vous remercie beaucoup, monsieur Sinha. Vous terminez juste au bon moment.

Nous passons à M. Savard Tremblay pendant deux minutes et demie.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je voudrais reprendre la conversation là où nous l'avons laissée tout à l'heure, monsieur Breton.

Vous parliez de sécurité nationale. Malheureusement, c'est une question géopolitique complexe et nous avons très peu de temps. Vous donniez l'exemple du pétrole que l'on faisait venir du Moyen-Orient, mais c'est en très grande partie laissé au libre arbitre des raffineries. Comment placez-vous cela dans le contexte de la sécurité nationale? Comment, concrètement, peut-on évoquer cela dans le cadre de l'électrification?

M. Daniel Breton: En fait, on parle de faire un changement important sur les plans de l'énergie et des transports en se tournant vers les énergies renouvelables et les transports plus verts. Je dois rappeler que 26 % des émissions de gaz à effet de serre au Canada proviennent du gaz et du pétrole et 25 % viennent des transports. Ensemble, cela représente plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre au Canada.

Je ne serais pas étonné que, d'ici deux ou trois ans, les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport dépassent celles du gaz et du pétrole. Cela veut donc dire que l'on doit accélérer l'éle-

ctrification des transports. Le gouvernement canadien a mis en place des cibles d'adoption de véhicules électriques.

Si l'on se retrouve dans une situation où des composants importants, comme les batteries de véhicules électriques, sont manufacturés en des endroits où l'on a peu de maîtrise, ou pas du tout, cela peut poser des problèmes géopolitiques importants.

Nous en avons un exemple patent ces temps-ci. Il manque de microprocesseurs partout dans le monde, et cela fait en sorte qu'il y a des pénuries de produits de consommation, notamment des voitures et des ordinateurs. On pourrait donc, pour des raisons de sécurité nationale, réfléchir à une façon de sécuriser les approvisionnements en matières premières qui vont aller aussi bien dans les véhicules électriques que dans les véhicules à essence, puisqu'il y a des minéraux critiques et stratégiques dans tous ces véhicules. Ces minéraux sont utilisés dans les ordinateurs, dans les armements, dans les panneaux solaires, et ainsi de suite.

Aux États-Unis, on a déjà vu de telles mesures adoptées, pour des raisons de sécurité nationale, relativement à des ports et à des entreprises pétrolières. On l'a vu, au Canada, relativement à une entreprise de potasse en Saskatchewan, si je ne m'abuse. Il faut s'assurer qu'une ressource qui est sur notre territoire ne soit pas réservée qu'aux entreprises étrangères, qui vont la transformer, et que nous nous retrouvions à devoir importer leurs produits à un prix élevé, sans avoir de maîtrise sur la ressource.

• (1215)

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Je vous remercie beaucoup, monsieur Breton.

Nous passons maintenant à M. Blaikie pendant deux minutes et demie. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Daniel Blaikie: Je vous remercie beaucoup.

Je vais revenir à ma question initiale sur les recommandations que le Comité pourrait faire au gouvernement. Je sais que M. Gorman attendait de pouvoir y répondre également.

Monsieur Gorman, je vous cède la parole.

M. John Gorman: Je vous remercie beaucoup, monsieur Blaikie.

Je commencerai par dire qu'à l'heure où le monde se dirige vers la carboneutralité et que nous visons à atteindre cette carboneutralité d'ici 2050, nous allons voir surgir des possibilités économiques dans ce domaine.

Des pays comme les nôtres ont deux défis à relever. Premièrement, il faut savoir comment nous allons procéder pour décarboniser notre propre économie, et deuxièmement, comment nous allons aider d'autres pays à en faire autant pour que nous puissions atteindre cet objectif. En plus de bâtir un monde meilleur et plus sécuritaire, il y a naturellement des possibilités économiques à saisir.

Pour arriver à la carboneutralité ici au pays, nous allons devoir soit utiliser notre propre technologie, celle où nous avons de l'expertise — et des témoins vous en ont donné des exemples aujourd'hui —, ou nous allons devoir importer la technologie. Bien sûr, quand il s'agira d'aider les autres pays, nous allons devoir nous tourner vers la technologie pour laquelle nous avons une vaste expertise et un potentiel réel de les aider.

Je dirais que dans le domaine nucléaire, nous sommes un pays de première catégorie et considéré comme un des meilleurs exploitants de centrale nucléaire au monde. Nous avons également l'un des écosystèmes nucléaires les plus sains dans le monde à l'heure actuelle en raison de la réfection de tous nos réacteurs nucléaires ici en Ontario. L'industrie emploie 76 000 personnes et contribue 17,3 milliards de dollars au PIB chaque année. Nous nous servons de cet écosystème très sain pour procéder à des innovations incroyables dans le nucléaire conventionnel, mais aussi dans les petits réacteurs modulaires.

Je dirais que les petits réacteurs modulaires vont nous permettre de décarboniser certains des secteurs les plus difficiles à décarboniser — l'industrie lourde, l'extraction pétrolière et gazière et l'exploitation minière — et d'aider les Premières Nations. Si nous pouvons utiliser ces technologies spécialisées où nous possédons de l'expertise pour aider les autres pays, nous allons non seulement les aider à décarboniser leur économie, mais aussi à en profiter économiquement.

Ma recommandation est donc de soutenir les industries qui peuvent être utiles tant au pays qu'à l'étranger.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Gorman.

Passons maintenant à M. Aboultaif pendant cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Ziad Aboultaif (Edmonton Manning, PCC): Merci, madame la présidente.

Bonjour à tous les témoins avec nous ce matin.

Le secteur canadien des produits environnementaux et de technologies propres, ou ETP, représente environ 3,5 % du PIB. Les activités y demeurent timides; nous affichons un déficit commercial global. Les États-Unis, qui constituent environ 70 % de nos parts de marché, demeurent de loin notre destinataire le plus important. Nous avons d'autres marchés. Pour ce qui est du marché asiatique, nous affichons presque un déficit commercial intégral. Essentiellement, nous importons plus que nous exportons. Dans ce cas, nous devons établir les points forts du Canada. Il y a trois volets de l'industrie représentés ici aujourd'hui: le pétrole et le gaz naturel, les ressources naturelles et le nucléaire.

J'aimerais que Mme Savilow et M. Sinha, du secteur pétrolier et gazier, me disent où se situe cette industrie, l'industrie de captage du carbone? Nous savons que, en Alberta, nous sommes un leader dans le domaine, de même qu'en Saskatchewan, il me semble. À quel point est-elle prometteuse? J'estime que cette industrie va vraiment nous aider à produire au-delà de la carboneutralité commerciale que nous souhaitons. Si je pouvais avoir une brève réponse là-dessus de la part de ces deux témoins, ce serait super.

• (1220)

M. Apoorv Sinha: Je vais essayer d'être bref cette fois-ci.

Je suis tout à fait d'accord avec vous. Je crois qu'il y a d'excellentes occasions à tirer d'une partie de l'expérience acquise par les Albertains, d'autres résidents des Prairies et, bien franchement, de la Colombie-Britannique en matière d'infrastructure pour le gaz naturel liquéfié, ou GNL, ainsi que pour le pétrole et le gaz naturel, tant lourds que légers. Une grande partie de ces compétences peut s'appliquer au captage et au stockage du carbone. Même chose pour la décarbonisation des sources industrielles comme les centrales au charbon, qui sont encore utilisées dans maintes régions d'Asie, malheureusement.

Nous pouvons déjà voir de quelle façon une partie de ces compétences pourrait être utilisée pour créer un surplus commercial. La clé réside dans la création de modèles d'affaires où le savoir-faire peut être transféré. Stantec, l'une des plus grandes firmes d'ingénierie au monde, est établie à Edmonton. En misant sur certains de ses partenariats avec de jeunes entreprises comme la nôtre et sur certaines des technologies qu'elle partage avec elles... Et il n'est pas strictement question de Stantec. Il y a aussi d'autres firmes d'ingénierie au pays qui pourraient faire de même, comme Hatch. Elles peuvent s'avérer d'excellents agents catalyseurs dans des régions comme la Chine et l'Indonésie, entre autres, pour l'introduction de ces technologies; elles peuvent essentiellement aider ces entités à concevoir de nouvelles usines, surtout des versions modernes pour la production d'éthylène par vapocraquage ou colonne de distillation, et entamer la création de structures fondées sur les redevances où le savoir-faire peut dans les faits être transféré du Canada à l'étranger.

Nous estimons que c'est la voie de l'avenir. Nous ne pouvons pas prendre les émissions de carbone chinoises et les capter au Canada, mais nous pouvons implanter la technologie en Chine et y établir de telles relations d'affaires à long terme.

M. Ziad Aboultaif: Exactement. Nous faisons en quelque sorte d'une pierre deux coups. Nous avons la technologie. Nous sommes des leaders mondiaux dans le domaine. Avant tout, nous pouvons œuvrer à l'atteinte de meilleures normes environnementales ici même, soit l'objectif de 2050, puis nous pouvons aussi vendre cette technologie à l'étranger tout en maintenant un certain contrôle sur celle-ci.

Que devrait faire le gouvernement dans ce dossier? Il y a une usine, ici, à proximité d'Edmonton, où un budget annuel de 55 millions de dollars pendant 10 ans permettra de capter autant de carbone que si on retirait de la route près de 320 000 véhicules. Je suis persuadé que vous connaissez ces histoires de réussite. Que devrait faire le gouvernement? Est-ce que le gouvernement doit agir et aider ces industries?

M. Apoorv Sinha: J'ai deux recommandations. D'abord, il doit y avoir un type de cadre visant des pays asiatiques précis. Je pense que l'Indonésie, la Chine et l'Inde seront probablement les leviers les plus importants. Il doit y avoir un type d'accord où il est possible de promouvoir l'adoption de la technologie canadienne en matière de captage et de stockage du carbone dans ces régions. Si un tel accord est convenu grâce à un type d'incitatif ou à un accord en matière d'emplois permettant de créer davantage d'emplois dans ces pays grâce à l'adoption de la technologie canadienne, je crois que ce pourrait être une approche très intéressante pour promouvoir les méthodes localisées de décarbonisation.

La deuxième recommandation s'apparente aux normes californiennes de carburants à faible teneur en carbone. L'adoption d'un outil semblable au Canada pourrait s'avérer intéressante pour le captage direct dans l'air. Ce qui contribue entre autres à la popularité grandissante de cette option, c'est que nous pouvons capter au Canada les émissions de carbone produites ailleurs dans le monde. Si nous pouvons promouvoir un quelconque cadre où des mécanismes de captage direct dans l'air sont appuyés au Canada par des normes de carburants à faible teneur en carbone ou par un mécanisme semblable, alors cela signifie essentiellement que nous pouvons créer des emplois au Canada pour contrer la pollution chinoise, par exemple.

La présidente: Merci, monsieur Sinha.

Passons à M. Sarai pendant cinq minutes, s'il vous plaît.

• (1225)

M. Randeep Sarai (Surrey-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente, et merci à tous les témoins. Veuillez m'excuser. Après la petite pause, je n'ai pas remarqué en vous écoutant que ma caméra était désactivée. Je vous prie de m'excuser.

Ma première question s'adresse à M. Breton. Dans le budget 2021, le gouvernement propose une réduction de 50 % de l'impôt aux sociétés qui fabriquent des technologies propres. Croyez-vous que cette mesure sera utile? Peut-être pourriez-vous fournir des détails sur la façon dont elle sera utile.

Est-ce qu'elle se traduira par plus d'investissements ou par la création d'emplois dans le secteur et, le cas échéant, de quelle façon?

M. Daniel Breton: Il va sans dire que cette mesure sera utile. Nous en voyons déjà les effets au sein des entreprises membres de MEC.

La mobilité électrique est fondée sur l'innovation, donc le fait d'offrir une réduction de 50 % de l'impôt aux entités du secteur des technologies propres aura une incidence. Il y a de plus en plus d'entreprises qui sont en mesure d'obtenir du financement auprès d'institutions financières.

Toutefois, bien que les institutions financières ou des bailleurs de fonds potentiels fournissent de plus en plus d'argent au secteur, une bonne partie de cet argent vient des États-Unis. Trouver des fonds de démarrage au Canada pour investir dans ces technologies demeure un problème. Nombre de ces bailleurs de fonds veulent que les entreprises ou usines s'installent aux États-Unis parce que c'est de là que vient le financement. Selon moi, c'est un pas important dans la bonne direction, mais nous devons trouver des façons d'investir des fonds canadiens dans les technologies et le transport propres.

M. Randeep Sarai: Merci.

Nous ne pouvons pas empêcher les investissements dans ce secteur, mais nous pouvons offrir des incitatifs comme cette réduction d'impôt. Quelles sont les autres façons de maintenir ces investissements, qu'ils soient étrangers ou canadiens, et de veiller à ce que la fabrication se fasse ici même, au Canada?

M. Daniel Breton: Nous estimons que la Banque d'infrastructure du Canada pourrait jouer un rôle dans le financement de certains de ces projets. Investissement Québec le fait déjà à l'échelle provinciale. C'est un aspect sur lequel nous pourrions travailler. Nous estimons que les banques canadiennes pourraient offrir des incitatifs pour les investissements dans les technologies propres canadiennes. Nous savons que les banques canadiennes investissent de fortes sommes dans le pétrole et le gaz naturel parce qu'il s'agit d'un des principaux secteurs d'activités au pays. Nous le comprenons, mais nous estimons que les banques canadiennes pourraient bénéficier d'options privilégiées de la part du gouvernement canadien pour investir dans les technologies propres.

M. Randeep Sarai: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Pochtaruk, d'Héliène. Je souhaite simplement savoir pourquoi les panneaux solaires sont assujettis à des droits de douane quand ils sont exportés aux États-Unis. Est-ce parce qu'un nombre important de leurs composants sont fabriqués en Chine ou ailleurs que les États-Unis imposent ces droits ou y a-t-il autre chose qui entre en ligne de compte? J'ai ren-

contré d'autres fabricants canadiens de panneaux solaires et c'est ce que j'ai compris de la situation. Je souhaite seulement obtenir des éclaircissements là-dessus.

M. Martin Pochtaruk: Bien sûr.

Non, nous n'utilisons pas de photopiles chinoises. Les photopiles chinoises font l'objet de droits antidumping et compensateurs, si nous les incluons. Les exportations canadiennes aux États-Unis n'ont jamais dépassé 2 % des importations totales. En 2017, l'International Trade Commission américaine, après avoir mené une enquête au titre de l'article 201 sur les droits de douane, a conclu que les exportations canadiennes ne causaient pas de préjudice grave. Elle était donc d'accord avec nous sur le fait que les exportations canadiennes auraient dû être exemptées.

Toutefois, le représentant du commerce et le président américain de l'époque, soit Robert Lighthizer et Donald Trump, ont inclus le Canada et tous les autres. C'était un type de mesure universelle...

M. Randeep Sarai: Est-ce toujours en vigueur?

M. Martin Pochtaruk: Oui. Actuellement, nous payons des droits de 18 %. C'est toujours en vigueur. La question n'a pas été résolue. Nous avons maintenant l'occasion de mettre un terme à cette pratique avec l'administration Biden.

M. Randeep Sarai: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Sinha.

Vous semblez avoir une incroyable technologie pour réduire l'empreinte carbone. De quelle façon le gouvernement peut-il contribuer à son rayonnement? Le béton est utilisé partout dans le monde. Il serait très utile pour le Canada et le reste de la planète de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'un émetteur mondial de premier plan par un pourcentage dans les deux chiffres.

• (1230)

La présidente: Pouvez-vous être bref, s'il vous plaît?

M. Apoorv Sinha: Je crois que le cadre principal consiste en un plan de match de quatre ou cinq ans visant les partenaires industriels étrangers.

Je serais heureux d'en parler davantage après la réunion, mais il n'y a actuellement aucun précédent à cet effet.

M. Randeep Sarai: Si vous pouviez soumettre quelque chose par écrit, ce serait super.

Merci.

La présidente: Fabuleux! Si vous pouviez soumettre votre réponse à la greffière, monsieur Sinha, ce serait apprécié.

Passons maintenant à M. Lewis pendant cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Chris Lewis (Essex, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci à tous les témoins. Nous avons eu droit à d'excellentes déclarations ce matin.

Ma première question, par votre intermédiaire, madame la présidente, s'adresse à M. Breton.

J'ai la chance de faire partie du caucus conservateur de l'automobile, de même que du Comité spécial sur la relation économique entre le Canada et les États-Unis, ou CAAM. Vous avez parlé de l'importante création d'emplois et de ce genre de choses, ce que j'ai écouté avec la plus grande attention. J'ai aussi discuté récemment avec les représentants des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada. De ce que je comprends, il y a environ 121 nouveaux modèles de véhicules électriques qui seront lancés sur le marché d'ici 2030.

La circonscription d'Essex, que je représente, se trouve à proximité de Windsor, donc à côté du poste frontalier international le plus achalandé d'Amérique du Nord. Je sais qu'il y a actuellement une véritable hémorragie d'emplois chez nos constructeurs, nos fournisseurs secondaires, au profit des États-Unis parce que les gens, ces personnes étant vues comme une forme de commerce, ne peuvent pas traverser la frontière. Les clients ne peuvent pas entrer au pays, puis en repartir. S'ils viennent, ils doivent faire une quarantaine de 14 jours ou payer des amendes très salées.

Donc, je présume que ces constructeurs vont fabriquer toutes les pièces pour la technologie propre de ces nouveaux véhicules, mais toujours sous la gouverne des principaux acteurs mondiaux du secteur automobile. Avez-vous éprouvé ce problème? Est-ce que cela vous inquiète? Souhaitez-vous vous exprimer là-dessus?

M. Daniel Breton: Juste pour m'assurer de bien comprendre, parlez-vous du fait que, en raison de la COVID, il y a des problèmes avec les déplacements entre les États-Unis et le Canada et vice versa?

M. Chris Lewis: Exactement.

M. Daniel Breton: Nous avons constaté un peu de cela. C'est toutefois une question qui, espérons-le, devrait être réglée dans les mois à venir. Nous croisons tous les doigts, mais nous commençons à voir de l'amélioration. Bien franchement, je ne peux pas dire que j'aie vraiment vu ou entendu parler de tels problèmes jusqu'à maintenant. J'ai parlé avec des personnes qui construisent des autobus et des voitures électriques, et ils traversent la frontière. La quarantaine pose problème, mais pas autant qu'on pourrait le croire.

Entre nous, si je suis tout à fait franc, le vrai problème sera de trouver des personnes qualifiées pour ces emplois. Pour la transition, nous cherchons beaucoup de nouvelles personnes qualifiées dans les mines, le secteur de la recherche et du développement, l'ingénierie, la chimie et l'assemblage. C'est déjà un problème. En pleine pandémie, nous avons des entreprises qui ne peuvent pas trouver assez de personnes qualifiées. Imaginez le casse-tête que ce sera après la pandémie. C'est pour cette raison que nous devons investir sérieusement dans la formation et le maintien en poste des travailleurs.

M. Chris Lewis: Merci, madame la présidente.

Toujours par votre intermédiaire, j'aimerais revenir directement à M. Breton, s'il vous plaît.

Quand il est question des produits qui traversent la frontière dans les deux sens, une pièce pour une voiture, par exemple, peut traverser la frontière jusqu'à sept fois, il me semble. J'insiste plus particulièrement sur les politiques d'achat aux États-Unis *Buy America* et *Buy American* en ce moment. Essentiellement, beaucoup de nos constructeurs canadiens achètent actuellement les produits bruts aux États-Unis pour ensuite procéder à l'assemblage et

les réexpédier aux États-Unis pour répondre à des lacunes importantes de leur côté de la frontière.

Dans le monde des affaires, un accord n'est bon que si les deux parties y trouvent leur compte. Je crois qu'il y a un peu de subjectivité ici, puisque nous avons l'occasion d'acheter leur marchandise pour ensuite la leur revendre. Que pouvons-nous faire à titre de gouvernement, à titre de comité, bien franchement, pour combler l'écart et rendre cette situation plus équitable pour les entreprises canadiennes?

M. Daniel Breton: Honnêtement, je crois que, puisque nous avons d'importantes connaissances en matière de mobilité électrique au Canada, que ce soit pour les véhicules lourds ou légers... Nous avons des centres de recherche. Nous avons également des minéraux et des matériaux dont les Américains ont besoin. Beaucoup de ce qui est nécessaire à la technologie et aux véhicules propres se trouve dans les régions minières canadiennes.

Ce n'est pas un hasard si le président Biden a parlé d'un accord États-Unis-Canada en matière de mobilité électrique, de véhicules électriques et de batteries, puisque nous avons tout ce qu'il faut. Pour nous, c'est un élément de négociation sur lequel nous pouvons nous appuyer pour demander à travailler ensemble à l'élaboration d'une stratégie nord-américaine en matière de véhicules électriques qui nous rendra plus forts. Depuis que l'Europe a mis en œuvre sa stratégie, les ventes de véhicules électriques ont monté en flèche. Elles ont dépassé celles de la Chine l'an dernier, en plein milieu d'une pandémie.

Pour des raisons géopolitiques et économiques, nous devons travailler de pair avec les États-Unis. Nous avons ce que les gens cherchent. Actuellement, la majorité des activités minières et de raffinage pour ces minéraux et métaux essentiels ont cours en Asie, et plus particulièrement en Chine. Nous devons assurer notre stabilité économique et établir une certaine prévisibilité économique par rapport au milieu des véhicules électriques.

• (1235)

La présidente: Merci, monsieur Breton.

Passons maintenant à M. Arya pendant cinq minutes, s'il vous plaît.

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

Ma question s'adresse à M. Daniel Breton.

Monsieur Breton, la question de la sécurité nationale, dont vous avez parlé, est d'une grande importance. Malheureusement, beaucoup de Canadiens ne sont toujours pas au courant de ce qui se passe dans le monde de l'énergie.

Lorsqu'on parle de batteries, comme vous le savez sûrement — vous et beaucoup d'autres —, cela ne se limite pas aux véhicules électriques. Il y a également des batteries pour le stockage de l'énergie, ce qui améliore nettement la viabilité d'une bonne partie de la production d'énergie renouvelable dont vous parlez.

Le secteur des transports, qui représente des billions de dollars, évolue rapidement, mais malheureusement, de nombreux Canadiens ne sont toujours pas au courant de ce qui se passe. Je suis très heureux que vous soyez ici pour parler de ces questions.

Le Canada et les États-Unis ont récemment convenu de renforcer leur plan d'action conjoint pour la collaboration dans le domaine des minéraux critiques, que vous avez également évoqué. Le Canada possède quelques réserves de minéraux rares et d'autres minéraux critiques nécessaires à la fabrication de batteries. Le plan d'action conjoint vise une transformation industrielle à zéro émission nette, des batteries pour les véhicules zéro émission et le stockage d'énergie renouvelable.

Nous nous sommes mis d'accord avec les États-Unis, et beaucoup de gens, beaucoup de Canadiens, ne savent pas que, dans le dernier budget, nous avons proposé de créer un centre d'excellence sur les minéraux de batterie critiques au sein de Ressources naturelles Canada. Le centre coordonnerait les politiques et les programmes fédéraux en matière de minéraux critiques et collaborerait avec les provinces, les territoires et d'autres partenaires. C'est également très important. Toujours dans le dernier budget — et, là encore, de nombreux Canadiens ne sont pas au courant —, nous avons investi dans les activités fédérales en recherche et développement en vue de faire progresser l'expertise en matière de traitement et de raffinage des minéraux de batterie critiques.

Les États-Unis n'ont pris conscience que récemment du fait que la fabrication de batteries est cruciale. Si l'on examine la situation à l'échelle mondiale, je crois qu'à l'heure actuelle, certaines personnes estiment que la capacité de fabrication se trouve toujours en Chine, en plus de quelques technologies auprès de certains fabricants japonais et coréens. Si je ne me trompe pas, aux États-Unis, il y a aujourd'hui environ cinq grandes installations de fabrication de batteries, qui représentent chacune des investissements de plus de 2 milliards de dollars. C'est donc crucial, et je suis heureux que vous en parliez.

Pouvez-vous nous dire ou nous rappeler ce que nous devons faire? Personnellement, j'ai réclamé la création d'un groupe de travail pancanadien chargé de faire en sorte que nous disposions d'une stratégie globale pour l'exploitation des minéraux, la mise au point de technologies et l'instauration d'une industrie manufacturière des batteries.

Pouvez-vous réaffirmer ce que nous devons faire à court, moyen et long terme en ce qui a trait à la fabrication de batteries, qui, comme vous l'avez souligné à plusieurs reprises, est une question de sécurité nationale?

M. Daniel Breton: Je vous remercie de soulever ce point. C'est, à mes yeux, très important. Je l'ai dit à plusieurs reprises au cours des dernières années.

En ce qui concerne les minéraux et les métaux critiques, je me souviens que les premières personnes qui m'en ont parlé venaient du Pentagone, du gouvernement américain. Selon leurs dires, nous devons nous pencher sur cette question pour des raisons de sécurité nationale, car elle ne touche pas seulement les véhicules électriques et les énergies renouvelables. En effet, les minéraux et les métaux stratégiques sont également utiles pour l'armée, d'où leur grande importance sur le plan géopolitique.

Bien entendu, Mobilité électrique Canada n'œuvre pas dans le secteur de l'armement, mais lorsque nous parlons d'élaborer une stratégie canadienne en matière de mobilité électrique, nous devons nous assurer de comprendre l'ensemble de l'écosystème de la mobilité électrique, qui va des véhicules légers aux véhicules lourds,

de l'exploitation minière à l'assemblage, en passant par la recherche et le développement, et ce n'est pas le cas actuellement.

J'étais responsable de la première stratégie de mobilité électrique au Canada lorsque j'étais au gouvernement du Québec, il y a presque 10 ans. Nous avons besoin d'un plan complet pour le Canada, et c'est pourquoi je suis vraiment fier de dire qu'en collaboration avec d'autres intervenants au Canada, nous annoncerons en juin une alliance canadienne sur la chaîne d'approvisionnement des véhicules zéro émission pour travailler ensemble à l'élaboration d'un plan afin que l'industrie canadienne puisse s'entretenir avec le gouvernement canadien.

• (1240)

M. Chandra Arya: Je n'ai pas beaucoup de temps.

La présidente: Je suis désolée, monsieur Arya, mais votre temps est écoulé.

Monsieur Breton, je vous remercie des renseignements précieux que vous nous avez fournis.

La parole est maintenant à M. Savard-Tremblay pour deux minutes et demie.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je vous remercie, madame la présidente.

Monsieur Breton, vous disiez tout à l'heure qu'une politique ne se limite pas nécessairement à des programmes et à de l'argent.

Qu'est-ce qu'une politique cohérente dans un domaine comme l'électrification des transports?

M. Daniel Breton: Une fois que la politique est adoptée, il faut ce qu'on appelle « une stratégie » ou « un plan d'action ». Il faut déterminer les étapes à suivre, choisir les projets à réaliser sur une certaine période et déterminer les sommes à consacrer à ces projets. C'est la façon dont nous avons procédé au gouvernement du Québec. Des gouvernements en Europe sont en train de faire de même. La Chine a beaucoup d'avance sur nous. La réalité, c'est qu'il y a actuellement environ 100 autobus électriques qui circulent au Canada et qu'il y en a plus d'un demi-million en Chine.

Nous avons beaucoup parlé des changements climatiques et de l'empreinte carbone, ce qui est tout à fait logique, mais il ne faut jamais oublier qu'il est aussi question de pollution atmosphérique. Le premier tueur sur la planète, c'est la pollution atmosphérique causée par ce qui sort des cheminées d'usine et des tuyaux d'échappement des véhicules.

Dans une étude publiée au Canada il y a quelques mois à peine, je pense que c'était en février 2021, le coût économique de la pollution atmosphérique a été évalué à 120 milliards de dollars par année. La transition vers des énergies renouvelables et des transports propres pourrait contribuer à sauver des milliers de vies. On estime que la pollution atmosphérique cause chaque année 15 300 décès, nombre huit fois supérieur à celui des décès causés par les accidents de la route.

Par ailleurs, en fabriquant des produits de mobilité électrique verts, nous améliorerons la qualité de vie des gens et nous économiserons des milliards de dollars, et, en les exportant, nous sauverons des vies partout dans le monde.

La santé est donc un enjeu extrêmement important. Nous avons parfois tendance à l'oublier.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Est-ce que j'ai encore un peu du temps, madame la présidente?

[Traduction]

La présidente: Il vous reste 40 secondes.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Pour terminer, je vais vous relancer sur ce dernier commentaire.

Vous avez sans doute entendu, selon la nouvelle mode qui a cours depuis quelques années, que les véhicules électriques polluent autant, sinon plus, que les véhicules à essence.

Qu'en pensez-vous?

M. Daniel Breton: J'ai écrit un livre sur les véhicules électriques, qui a été publié il y a deux semaines à l'occasion du Jour de la Terre. Il s'agit de mon sixième livre.

La réalité, c'est que les véhicules électriques émettent moins de gaz à effet de serre et polluent moins, quel que soit l'endroit où on les fabrique, quelle que soit la production d'électricité nécessaire. Que nous soyons au Québec, au Manitoba, en Alberta ou en Colombie-Britannique, les véhicules électriques sont toujours plus propres que les véhicules équivalents à essence et ils sont de plus en plus propres.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: La parole est à M. Blaikie pour deux minutes et demie.

[Français]

M. Daniel Blaikie: Je vous remercie, madame la présidente.

Monsieur Breton, pourriez-vous nous donner plus de détails à ce sujet?

Pourquoi les arguments selon lesquels les véhicules électriques polluent davantage que les véhicules à essence ne sont-ils pas valables?

M. Daniel Breton: En fait, les véhicules électriques polluent de moins en moins, parce que les sources de production d'électricité sont de plus en plus vertes. Pour vous donner une idée, en 2009, dans à peu près la moitié des États américains, 48 % de la population américaine étaient d'avis qu'un véhicule électrique polluait moins qu'un véhicule à essence.

L'année dernière, dans 42 des 50 États américains, 94 % de la population croyaient qu'un véhicule électrique polluait moins qu'un véhicule équivalent à essence. Dans les huit autres États, on croyait que les véhicules hybrides étaient ceux qui polluaient le moins. Pour les Américains, il n'y a donc aucun véhicule à essence qui pollue moins qu'un véhicule partiellement ou entièrement électrique.

Selon une étude à laquelle j'ai collaboré et au sujet de laquelle j'échange avec des représentants du Conseil national de recherches du Canada, que nous soyons en Alberta, où 92 % de l'électricité est produite à partir d'énergie fossile, au Manitoba, au Québec ou en Ontario, les véhicules partiellement ou entièrement électriques émettent toujours moins de gaz à effet de serre que les véhicules équivalents à essence.

Nous disions tout à l'heure que le prix des panneaux solaires avait beaucoup diminué. Le prix des batteries de véhicules électri-

ques a quant à lui baissé d'environ 85 % depuis 2010, et nous prévoyons qu'il continuera de le faire d'environ 50 % d'ici 2024-2025. Le prix des véhicules électriques devrait donc être égal à celui des véhicules à essence d'ici 2024-2025. De plus, la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre des véhicules électriques diminuent d'année en année. Entre 2013 et 2019, les émissions de gaz à effet de serre par kilowatt-heure dans le cas des batteries ont baissé de 65 %. D'ici 2024-2025, on prévoit une autre diminution de 50 %. De plus, comme les composants des batteries sont recyclables jusqu'à 95 %, alors que le pétrole, une fois brûlé, n'est pas recyclable, les véhicules électriques seront 10 fois moins polluants que les véhicules à essence.

Les véhicules électriques sont donc de plus en plus propres et performants. Pendant ce temps, les véhicules à essence causent de plus en plus de problèmes liés à la pollution, parce que les technologies n'arrivent plus à suivre.

• (1245)

M. Daniel Blaikie: Je vous remercie, monsieur Breton.

Je vous remercie, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Blaikie. Votre temps est écoulé.

Nous passons à M. Lobb, qui dispose de cinq minutes.

M. Ben Lobb: Merci, madame la présidente.

J'ai une question pour M. Breton.

Je sais que l'on a parlé de ce qui est plus écologique et de ce qui ne l'est pas, entre autres. Voici donc ma question. D'ici cinq à sept ans, probablement, nous assisterons à la fin de la durée de vie utile de la première génération de véhicules électriques produits en masse. Il y aura alors des milliers, voire des dizaines de milliers de batteries, je suppose.

Tout d'abord, quel est le plan à cet égard? Ensuite, le Canada a-t-il l'occasion d'être un chef de file mondial dans le désassemblage et le recyclage de ces batteries? C'est une question à deux volets.

M. Daniel Breton: Le plan, c'est que les entreprises travaillent avec les fabricants pour recycler les batteries. Il y a deux entreprises très importantes: Li-Cycle, en Ontario, et Lithion, au Québec. Elles se spécialisent dans le recyclage des batteries pour véhicules électriques.

Elles peuvent recycler jusqu'à 95 % des composants des batteries. C'est un avantage réel, car une fois que ces matériaux sont récupérés, on peut fabriquer des batteries à moindre coût, et on n'a pas besoin d'aller extraire plus de ressources.

Comme je l'ai déjà dit, ce qui est très différent lorsqu'on compare un véhicule électrique à un véhicule à essence, c'est que l'essence, une fois brûlée, n'est pas recyclable. Il y a donc une grande différence. C'est tout un avantage.

M. Ben Lobb: Merci.

Ma prochaine question s'adresse au représentant d'Helienne.

Nous avons parlé des problèmes liés aux droits de douane prélevés sur nos exportations aux États-Unis, ce qui est regrettable. Si vous tenez compte des autres pays — et j'ai peut-être manqué ce détail dans vos discussions —, d'après vous, quelles sont les régions où vous pouvez vendre facilement vos produits ou les régions où vous envisagez d'accroître vos ventes au fil des ans?

M. Martin Pochtaruk: Je vous remercie.

Nous devons nous éloigner des régions dominées par les Chinois. Cela signifie qu'il faut rester en Amérique du Nord et cibler le Mexique, l'Amérique latine et les Caraïbes. D'ailleurs, les firmes d'ingénierie canadiennes ont une très forte présence dans les Caraïbes. Nous devons miser là-dessus.

Une fois que nous sortons de la région géographique immédiate, je dirais qu'il faut viser l'Afrique subsaharienne — à vrai dire, tout le continent africain.

M. Ben Lobb: Vous m'excuserez si je n'ai pas saisi cela, mais est-ce que vous vendez actuellement vos produits sur ces marchés, ou s'agit-il d'une occasion que vous avez cernée?

M. Martin Pochtaruk: Nous vendons nos produits dans les Caraïbes depuis 10 ans. Nous avons pu effectuer des ventes dans différents pays, allant de l'Europe occidentale jusqu'au Japon, au cours des 10 dernières années. À l'heure actuelle, nous nous concentrons sur les États-Unis parce qu'il s'agit d'un marché facile d'accès pour une petite entreprise privée; c'est plus abordable.

Si l'on sort des sentiers battus, je crois qu'au-delà de l'Amérique latine et des Caraïbes, notre cible devrait être l'Afrique. Cependant, nous n'avons pas encore pu y exporter nos produits.

● (1250)

M. Ben Lobb: En ce qui concerne l'entreprise Carbon Upcycling Technologies, les débouchés qui s'annoncent dans le domaine du ciment sont sûrement phénoménaux. Je sais que vous ne voulez pas nous dévoiler votre chiffre d'affaires annuel pour ce produit, mais est-ce quelque chose que vous vendez dans le monde entier, ou est-ce que vos ventes se limitent à l'Ouest canadien en raison des coûts d'expédition? S'agit-il d'un produit que vous pouvez vendre partout en Amérique du Nord?

M. Apoorv Sinha: Le modèle d'affaires reposera sur l'octroi de licences pour la technologie, parce que le béton est un produit très localisé...

La présidente: Monsieur Sinha, pourriez-vous ajuster votre microphone?

M. Apoorv Sinha: Je suis désolé.

C'est un produit très localisé. Le ciment est habituellement transporté sur des milliers de kilomètres, mais le béton, en particulier, ne peut être transporté que dans un rayon d'environ 160 à 300 kilomètres.

Notre modèle d'affaires consiste à accorder des licences d'exploitation de la technologie afin que les entreprises puissent adopter cette nouvelle façon de fabriquer des matériaux à faibles émissions de carbone et les utiliser à l'échelle locale. Essentiellement, nous envisageons un modèle qui ressemblerait davantage à celui d'une firme d'ingénierie qui fournit une nouvelle technologie ou un nouveau service.

M. Ben Lobb: Dans quelles régions menez-vous vos activités en ce moment? Est-ce seulement en Alberta, ou avez-vous d'autres emplacements?

M. Apoorv Sinha: En ce moment, nous vendons activement nos produits sur le marché de l'Ouest canadien, principalement à Calgary et dans le Sud de l'Alberta. Cela dit, nous sommes sur le point de conclure des contrats de licence avec quelques groupes aux États-Unis, ainsi qu'un groupe en Europe et un autre en Asie.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Sinha.

La parole est maintenant à M. Dhaliwal pour cinq minutes.

M. Sukh Dhaliwal (Surrey—Newton, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je tiens à remercier tous les témoins et, en particulier, merci aux entreprises qui jouent un rôle clé pour faire du Canada un chef de file mondial en matière d'environnement et de technologies propres.

Ma question, madame la présidente, s'adresse aux représentants d'Heliene et de Carbon Upcycling Technologies.

Nous savons que les technologies propres représentent un marché en pleine croissance dans le monde entier, comme on l'a déjà mentionné, et c'est la raison pour laquelle le gouvernement a prévu, dans le budget actuel, un investissement de 21 millions de dollars au cours des cinq prochaines années. De plus, un montant de 4,3 millions de dollars est destiné au Service des délégués commerciaux pour promouvoir les technologies propres canadiennes à l'étranger.

Quelle a été votre expérience de travail avec le Service des délégués commerciaux pour accéder à de nouvelles parts de marché?

M. Martin Pochtaruk: D'entrée de jeu, sachez que nous avons eu une excellente expérience. En 2013, nous avons eu recours au service du groupe local des Affaires étrangères au Japon, et cela nous a alors permis d'exporter nos produits au Japon. Ainsi, dans l'île méridionale de Fukuoka, on trouve une installation équipée de modules solaires canadiens.

Nous avons travaillé en Argentine, au Brésil, au Mexique et au Ghana. Bref, je dirais qu'il est très simple et très facile de travailler avec le Service des délégués commerciaux, dont l'aide est précieuse. Les délégués commerciaux sont vraiment compétents.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

J'aimerais maintenant entendre la réponse de Carbon Upcycling Technologies.

M. Apoorv Sinha: Le Service des délégués commerciaux a été très efficace pour ce qui est de nous aider à explorer la possibilité d'établir des partenariats dans différentes régions. Je dirais franchement que les résultats ont été plus ou moins mitigés dans bien des régions. Dans certains cas, nous avons trouvé que le Service des délégués commerciaux — par exemple, à Paris, en France — était extrêmement bien engagé. À mon avis, cela dépend aussi de la façon dont le marché local fonctionne. C'est très centralisé, et on y trouve une poignée de grandes entreprises, alors que le marché est plus fragmenté, par exemple, à Denver ou ailleurs aux États-Unis.

Notre expérience a été très bonne dans certains cas et moins bonne dans d'autres, mais il s'agit surtout d'une question de capacité. Je pense qu'il serait très utile, à tous les égards, de mettre à la disposition des délégués commerciaux des renseignements précis ou des indicateurs de rendement clés précis qui leur permettent de déterminer ce dont les entreprises en démarrage ont besoin pour réussir et ce qui s'impose pour y arriver. Je crois que ce n'est pas toujours aussi évident, car ils ont affaire à des entreprises beaucoup plus grandes.

• (1255)

M. Sukh Dhaliwal: La situation liée à la COVID-19 a-t-elle eu un effet, ou avez-vous pu communiquer avec les clients de façon virtuelle?

M. Apoorv Sinha: C'est une excellente question.

Je dirais que, dans un sens, il a fallu repenser complètement le processus. En effet, nous avons constaté qu'auparavant, lorsqu'il fallait organiser des réunions avec des groupes en Europe ou même aux États-Unis, ces derniers les prévoyaient deux ou trois mois à l'avance parce qu'ils s'attendaient à ce que nous venions y assister en personne. Depuis la COVID, nous avons remarqué que la communication directe avec ces clients ou acheteurs potentiels était beaucoup plus fréquente, ce qui a permis de simplifier les choses. En toute honnêteté, depuis la COVID, nous ne nous sommes pas entretenus très activement avec le bureau des délégués commerciaux. Nous avons pu nous adresser directement aux clients dans la plupart des cas.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

Madame la présidente, l'énergie nucléaire est un sujet qui m'intéresse, surtout parce que je suis né et que j'ai grandi dans un pays aux prises avec la pollution, et l'énergie nucléaire peut jouer un rôle important. J'ai grandi dans une ville alimentée par l'énergie hydroélectrique.

J'aimerais demander aux représentants de l'industrie comment l'énergie nucléaire peut jouer un rôle de relance écologique, non seulement au Canada ou en Amérique du Nord, mais partout dans le monde.

La présidente: Pourriez-vous répondre brièvement, si possible, monsieur Gorman?

M. John Gorman: Je vous remercie de la question, monsieur Dhaliwal.

Lorsque j'ai commencé dans le secteur des énergies renouvelables il y a 20 ans, les réseaux mondiaux comptaient 36 % d'électricité provenant de sources non polluantes. Aujourd'hui, 20 ans plus tard, après de nombreux investissements et une adoption incroyable des énergies renouvelables, nous en sommes toujours à 36 % d'électricité provenant de sources non polluantes. Nous n'avons pas bougé en 20 ans. C'est parce que nous continuons à associer des combustibles fossiles à ces merveilleuses ressources renouvelables comme l'énergie solaire et l'énergie éolienne, qui sont si importantes.

Nous devons intégrer le nucléaire dans ce partenariat avec l'éolien et le solaire, et les petits réacteurs modulaires sont parfaitement adaptés à cette fin. Il est donc très important d'associer, à l'avenir, le nucléaire aux énergies renouvelables.

La présidente: Merci, monsieur Gorman.

Madame Gray, les trois dernières minutes sont à vous.

Mme Tracy Gray: Merci, madame la présidente.

J'aimerais donner la parole à tous les témoins qui voudraient répondre à cette question. Je sais que beaucoup d'entre vous ont parlé des différents obstacles que vous rencontrez et de certains de vos problèmes.

Pensez-vous que, dans le cadre de nos accords commerciaux actuels, nous avons quelque chose à offrir pour aider votre organisme à exporter, ou y a-t-il une mesure qui pourrait être prise lors des futures négociations commerciales, et qui manque actuellement, afin de vous aider?

M. Apoorv Sinha: Oui, une suggestion que je ferais, c'est de lier certains des éléments d'un accord de libre-échange à des engagements au regard des cibles en matière de lutte contre les changements climatiques. Selon moi, on peut assurément faire beaucoup en veillant à ce que certaines dispositions ou certains éléments d'un accord n'entrent en vigueur que si des mesures particulières sont prises dans des secteurs — et pas seulement dans celui de la construction —, tout en prévoyant des objectifs généraux de décarbonisation.

Mme Tracy Gray: Merci, monsieur Sinha.

Monsieur Gorman, qu'en pensez-vous?

M. John Gorman: Je vous remercie de la question. Voici ce que je dirais. Nous avons récemment constaté quelque chose de remarquable. Cela concerne la façon dont le gouvernement fédéral établit des stratégies de financement pour savoir qui aura droit à son soutien. Récemment, la Roumanie a eu l'occasion de construire deux nouvelles centrales nucléaires et de remettre à neuf une centrale existante. La Roumanie insiste sur la technologie CANDU. Aux États-Unis, les mécanismes de financement, comme la banque EXIM, se sont adressés à l'industrie, ont cerné cette occasion d'affaires stratégique, ont mobilisé les intervenants de l'industrie pour les aider à saisir cette occasion et leur ont accordé 8 milliards de dollars.

Comme vous le savez, la façon dont notre système de financement fonctionne ici au Canada est très réactive, d'après ce que j'ai pu observer. L'industrie doit s'adresser au gouvernement pour demander des fonds afin d'aller saisir ces occasions. Il ne s'agit pas d'un effort concerté entre l'industrie et le gouvernement en vue d'examiner ensemble ces débouchés. Nous avons failli perdre l'occasion de travailler en Roumanie et d'y vendre notre technologie en raison de l'attitude réactive du gouvernement en matière de financement. J'espère donc que nous pourrions agir de manière plus proactive à cet égard.

• (1300)

Mme Tracy Gray: Merci.

Monsieur Breton, qu'en dites-vous?

M. Daniel Breton: Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous avons préparé un document intitulé *L'achat public de véhicules électriques, d'infrastructures de recharge et de produits/services connexes au Canada: Analyse au regard des règles du commerce international*. Je crois que ce document se révélera très éclairant dans la mesure où il pourrait aider les entreprises du secteur de la mobilité électrique travaillant au Canada et aux États-Unis à obtenir plus de projets, au lieu de se contenter du plus bas soumissionnaire.

Mme Tracy Gray: Merci.

Monsieur Pochtaruk, c'est à vous.

La présidente: Je suis désolée, mais je crains que votre temps ne soit écoulé.

Monsieur Pochtaruk, voulez-vous répondre brièvement à cette question?

M. Martin Pochtaruk: Oui, certainement. Le rôle d'Exportation et développement Canada dans ce domaine est essentiel. Exportation et développement Canada peut fournir et, dans bien des cas, fournit déjà deux types de services. L'un est une dette à long terme et l'autre, qui est plus simple, est ce qu'on appelle un service d'entreposage, qui fonctionne comme une marge de crédit. C'est ce que nous utilisons.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Je tiens à remercier tous les témoins d'avoir donné le coup d'envoi à cette étude, qui sera très instructive pour nous tous.

Merci à tous.

Je vais lever la séance, mais avant cela, sachez que j'ai demandé à la greffière d'envoyer un courriel pour faire le point sur les six ou huit semaines de séances à venir, notamment en ce qui concerne le projet de loi C-216 de M. Savard-Tremblay.

Je vous remercie tous infiniment. Passez une excellente journée.

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>