

Remarques au Comité permanent du commerce international

Protéger certains secteurs manufacturiers canadiens, dont ceux des véhicules électriques, de l'aluminium et de l'acier, contre les importations de la Chine et des mesures connexes



Association canadienne des constructeurs de véhicules

Le 18 septembre 2024

Madame la Présidente, membres du comité, je vous remercie de m'avoir invité à participer à votre étude sur la protection de certains secteurs manufacturiers canadiens, notamment ceux des véhicules électriques (VE), de l'aluminium et de l'acier, contre les importations de la Chine et des mesures connexes.

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) représente les plus importants fabricants de véhicules légers et lourds du pays. L'ACCV regroupe la société Ford du Canada Limitée, la Compagnie General Motors du Canada et la société Stellantis (FCA Canada Inc.).

L'ACCV soutient la récente décision du gouvernement d'imposer une surtaxe sur les VE chinois et de limiter les incitatifs à l'achat aux produits fabriqués dans les pays partenaires des accords de libre-échange. Ces mesures sont d'une importance capitale du point de vue des éléments suivants :

1) **Harmonisation** : Depuis la ratification du Pacte de l'automobile, en 1965, le Canada a tiré d'énormes avantages économiques et sociaux de son appartenance à un secteur automobile intégré en Amérique du Nord. Grâce à une réglementation commune et à des mesures de soutien concurrentielles, nous fabriquons et vendons nos produits dans un marché dont les ventes annuelles atteignent près de 20 millions de véhicules. C'est cette intégration qui a permis à Ford, General Motors et Stellantis de réaliser des investissements créateurs d'emplois sans précédent dans la production de VE et de batteries au Canada. Ces investissements, qui totalisent près de 15 milliards de dollars, créeront au pays plus de 6 000 nouveaux

emplois et des dizaines de milliers de postes dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du secteur automobile.

Mais ces récents succès ne doivent pas être considérés comme des acquis. Des mesures ont dû être prises pour protéger l'industrie automobile canadienne et les centaines de milliers d'emplois bien rémunérés qu'elle génère. L'harmonisation avec l'industrie automobile américaine est le fondement du secteur manufacturier au Canada. Alors que la révision de l'Accord Canada–États-Unis-Mexique prévue en 2026 approche à grands pas, il est crucial pour l'industrie automobile et l'économie canadienne dans son ensemble que la position du Canada face à la Chine ne soit pas perçue par les États-Unis comme étant défavorable.

2) **Délai de réalisation** : Une chaîne d'approvisionnement nord-américaine pour l'ensemble du secteur des VE, de l'extraction minière à l'assemblage final des véhicules, est toujours en cours de création. La production et le traitement des métaux et minéraux essentiels n'ont toujours pas atteint le niveau souhaité, et nous avons encore besoin de temps pour achever la construction de nouvelles usines de batteries et le rééquipement des installations d'assemblage de véhicules. Le fait de laisser l'industrie chinoise inonder le marché canadien avec ses VE subventionnés dans le but d'atteindre des objectifs de vente de VE peu sensés dévalorisera le rôle du Canada dans la chaîne d'approvisionnement automobile. L'imposition d'une surtaxe permettra au Canada d'occuper une position stratégique dans la chaîne d'approvisionnement nord-

américaine émergente des VE au cours de cette période de transition tout à fait unique.

Avant de conclure, j'aimerais soumettre une recommandation au comité. Le mandat réglementé de vente de VE récemment mis en œuvre par le gouvernement fédéral s'écarte considérablement de l'approche privilégiée depuis longtemps par le Canada, qui consiste à s'aligner sur les États-Unis. Cette stratégie constitue un obstacle direct à l'intégration du Canada dans le marché américain par le biais de l'ACEUM et à sa compétitivité en tant que pays producteur de VZE.

La place de l'industrie canadienne au sein du secteur automobile nord-américain, et les centaines de milliers d'emplois qu'elle génère, dépendent de l'harmonisation de tous les aspects de la réglementation, qu'il s'agisse de sécurité des véhicules ou de normes d'émission, notamment. Compte tenu de l'électrification en cours et des menaces posées par des pays comme la Chine, la cohérence des politiques commerciales et réglementaires touchant le secteur automobile sur l'ensemble du marché nord-américain n'a jamais été aussi importante qu'aujourd'hui.

En donnant la priorité aux ventes de VE plutôt qu'à la mise en place d'une chaîne d'approvisionnement nord-américaine, le mandat fédéral ouvre le marché canadien aux VE subventionnés ou soutenus par des pratiques de dumping en provenance de Chine et d'autres économies non marchandes.

Nous recommandons que ce mandat de vente de VE qui nous apparaît peu sensé soit supprimé avant la révision de l'ACEUM prévue en 2026. Il serait plus judicieux de consacrer du temps et des ressources pour s'assurer que des mesures de soutien sont en place pour aider

l'ensemble de la population canadienne à passer aux VE, plutôt que d'imposer le choix des véhicules pouvant être facilement ou difficilement achetés.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à votre comité. J'ai hâte de répondre à vos questions.