



# Réponse de MÉC aux consultations sur d'éventuelles surtaxes en réponse aux pratiques commerciales déloyales de la Chine dans des secteurs manufacturiers critiques

10 octobre 2024

## Sommaire Exécutif

---

Les plus de 180 membres de MÉC, parmi lesquels des constructeurs de voitures, de camions, d'autobus et de véhicules tout-terrain, ainsi que des travailleurs syndiqués, sont pleinement conscients de la nature sensible de cette consultation :

- D'une part, nous voulons nous assurer que les travailleurs canadiens et nos investissements dans la chaîne d'approvisionnement locale de VE sont protégés contre les pratiques de travail déloyales en provenance de Chine.
- D'autre part, nous voulons nous assurer que les consommateurs et les utilisateurs finaux canadiens aient accès à des VE légers, moyens et lourds plus abordables et, dans la mesure du possible, fabriqués en Amérique du Nord.

Le Canada a investi de manière significative dans la mise en place d'une chaîne d'approvisionnement nationale pour les véhicules électriques. La valeur économique, environnementale et sécuritaire de ces investissements se traduira par de bons emplois avec des salaires syndicaux. MEC et ses membres proposent une approche ciblée qui soutient les travailleurs canadiens, l'innovation et notre chaîne d'approvisionnement en VE en pleine croissance, tout en s'attaquant aux pratiques déloyales de la Chine qui ont un impact sur l'industrie automobile canadienne.

La Chine occupe actuellement une position dominante dans la technologie et la fabrication des batteries. La chaîne d'approvisionnement mondiale des VE dépend actuellement de cette technologie de batterie et de certains composants provenant de Chine pour fonctionner. La Chine pourrait prendre d'importantes mesures de rétorsion en réponse à des droits de douane généralisés. Ces mesures seraient combinées à l'impact négatif sur les consommateurs canadiens. Les mesures tarifaires canadiennes à cet égard ne doivent pas être prises de manière arbitraire.

La Chine continue de jouer un rôle très important dans la réduction du coût des technologies énergétiques propres à l'échelle mondiale. Certains aspects de notre chaîne d'approvisionnement



ne sont pas encore établis à l'échelle commerciale, tels que les opérations de fabrication de cellules et de modules de batteries, et le traitement des matériaux de batteries.

- **MEC recommande** : AUCUN droit de douane additionnel sur l'importation de batteries de VE ou de pièces de batteries en provenance de Chine tant que nous n'aurons pas développé notre propre chaîne d'approvisionnement en batteries de VE en Amérique du Nord.

Le gouvernement canadien devrait-il continuer à imposer des droits de douane sur une série de pièces de batteries et de minéraux essentiels produits en Chine ?

- **MEC recommande**: Que le gouvernement canadien adopte, avant l'entrée en vigueur des droits de douane, un cadre permettant d'examiner les demandes d'allégement tarifaire, afin de pallier les pénuries d'approvisionnement et autres circonstances exceptionnelles auxquelles sont confrontés les fabricants canadiens.

Si ces dispositions ne sont pas prises, les Canadiens paieront probablement plus cher les VE non fabriqués en Chine qui nécessitent l'accès à certaines cellules de batteries fabriquées en Chine et à des minéraux essentiels. Les fabricants établis au Canada n'ont actuellement pas la capacité de produire certaines pièces et certains matériaux dans la chaîne d'approvisionnement des VE. En outre, cela compliquera le processus de ré-outillage, de modification des processus ou des conceptions d'exploitation des fabricants si l'accès à l'approvisionnement actuel en pièces est soumis à des droits de douane. Cette action pourrait menacer directement les emplois canadiens et l'accessibilité financière que nous visons à protéger et encourager.

- **MEC recommande**: Que tout tarif soit introduit progressivement et soit limité dans le temps afin de donner aux fabricants de VE concernés suffisamment de temps pour ajuster leurs plans de production. Cela permettra également aux équipementiers de disposer d'un délai suffisant pour résoudre les problèmes liés à l'accessibilité financière des VE.

## **Protéger la chaîne d'approvisionnement naissante des VE au Canada et garantir l'accessibilité financière des VE**

---

Les objectifs déclarés du gouvernement en matière de mesures tarifaires sont les suivants :

- Garantir des conditions de concurrence équitables et veiller à ce que nos secteurs manufacturiers essentiels prospèrent sur les marchés nationaux et mondiaux et sauvegarder les intérêts du Canada en matière de sécurité économique.
- Garantir un approvisionnement adéquat et abordable en produits dans les secteurs manufacturiers essentiels afin de soutenir la transition du Canada vers des émissions nettes nulles d'ici 2050.



- Veiller à ce que le Canada ne soit pas une destination potentielle pour une vague d'importations déloyales en provenance de Chine résultant du détournement de produits chinois d'autres marchés qui ont récemment annoncé des mesures de protection commerciale.

Ces objectifs sont louables, mais une adhésion aveugle aux mesures tarifaires ne tient pas compte de l'impact sur l'industrie et les consommateurs canadiens.

Les commentaires de MEC pour cette consultation concernent les catégories tarifaires spécifiques de l'annexe 1 : batteries et pièces de batteries, semi-conducteurs et minéraux critiques. Tous ces composants jouent un rôle clé dans la technologie des VE, la fabrication des VE... ainsi que dans de nombreux autres produits de consommation courante.

Nous ne devons pas perdre de vue que la Chine joue un rôle dominant dans la fonte et le raffinage de minéraux essentiels, y compris la majeure partie du lithium et du cuivre provenant du Chili et de l'Australie. La Chine occupe également une position dominante dans la technologie et la fabrication des batteries. La chaîne d'approvisionnement mondiale des véhicules électriques dépend actuellement de cette technologie de batterie et de certains composants provenant de Chine pour fonctionner. La Chine pourrait prendre d'importantes mesures de rétorsion en réponse à un tarif douanier général. Ces mesures seraient combinées à l'impact négatif sur les consommateurs canadiens. Les mesures tarifaires canadiennes à cet égard ne doivent pas être prises de manière arbitraire.

Le recyclage des batteries de véhicules électriques est un domaine dans lequel le Canada a la possibilité de réaliser des gains économiques supplémentaires, qui pourraient avoir un impact à moyen terme. Une fois qu'une batterie est ici et qu'elle a été recyclée, ces éléments forment une nouvelle batterie. Maintenant, indépendamment de l'endroit d'où provient le minéral critique initial, ou de l'endroit où il a été fondu, ou de l'endroit où la batterie a été fabriquée, la nouvelle batterie recyclée sera considérée comme fabriquée au Canada. Le Canada sera en mesure de fabriquer à grande échelle des batteries pour les véhicules électriques en Amérique du Nord.

Le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement mondiale en VE repose actuellement sur la technologie de batterie et sur certains composants provenant de Chine. Plusieurs petits manufacturiers membres de MEC assemblent actuellement des modules de batteries avec des composants importés. Combinés à leur propre configuration logicielle, ils construisent des batteries automobiles fabriquées au Canada. Les fabricants canadiens de batteries doivent avoir accès aux sous-modules lithium-ion. Pour ces entreprises, il est très important de pouvoir continuer à importer des pièces de batteries sans droits de douane afin de demeurer compétitives.

Le Canada et les États-Unis sont en train de rattraper leur retard grâce à des investissements récents dans la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques. Les membres de MEC se concentrent sur l'établissement d'une industrie de transformation compétitive à l'échelle mondiale, sur l'amélioration des capacités de fabrication pour la production de batteries avancées et sur la



promotion de pratiques durables par le biais d'un programme complet de recyclage des batteries. Ces efforts visent à faire du Canada un leader de la chaîne d'approvisionnement mondiale en batteries et à contribuer à un avenir durable, sans émissions de gaz à effet de serre.

Outre les subventions publiques chinoises identifiées et la politique industrielle de surproduction, le Canada est vulnérable à une hausse des importations en provenance de Chine pour deux raisons moins directes :

1. La plupart des constructeurs automobiles nord-américains ont jusqu'à présent refusé d'introduire des modèles de véhicules électriques abordables sur le marché canadien.
2. Les chaînes d'approvisionnement en VE naissantes du Canada et des États-Unis n'ont pas encore atteint la maturité nécessaire pour répondre aux besoins de l'industrie des VE.

Le marché intérieur chinois est également très concurrentiel et la guerre des prix a contraint les entreprises chinoises à redoubler d'efforts pour innover et réduire leurs coûts.

Alors que les constructeurs automobiles nord-américains ont compté sur le soutien des pouvoirs publics pour décharger les coûts de l'électrification sur les contribuables tout en récompensant les actionnaires par des rachats d'actions et des augmentations de dividendes, les constructeurs automobiles chinois ont plutôt utilisé ces subventions pour commercialiser des véhicules électriques abordables et accélérer ainsi l'adoption des VE.

Bien qu'un nombre croissant de constructeurs automobiles commencent à proposer des modèles de VE plus abordables dans d'autres pays, ces modèles ne sont pas disponibles à la vente au Canada. Le Canada a davantage besoin d'un réajustement de sa politique industrielle que de l'impact négatif potentiel des droits de douane.

Nous restons préoccupés par le caractère abordable des VE. Dans son rapport *Global EV Outlook 2024, Moving towards increased affordability*, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) déclare : "Les voitures électriques restent de 10 % à 50 % plus dispendieuses que leurs équivalents à moteur à combustion en Europe et aux États-Unis, selon le pays et le segment de voiture. En 2023, les deux tiers des modèles électriques disponibles dans le monde étaient des grosses voitures, des camionnettes ou des véhicules utilitaires sportifs, ce qui fait grimper les prix moyens."

En réalité, des droits de douane trop élevés sur les pièces de batteries chinoises favorisent l'industrie des voitures à essence au détriment de nos ambitions climatiques et des chances de compétitivité à court terme de l'industrie des VE.

Le coût des réparations des VE (remplacement des batteries) serait nettement plus élevé avec les nouveaux droits de douane, car des dizaines de milliers de véhicules au Canada sont équipés de batteries fabriquées en Chine. Un nouveau tarif douanier se traduirait par un coût supplémentaire de plusieurs milliers de dollars pour le remplacement d'une nouvelle batterie.



Les tarifs douaniers de rétorsion, s'ils ne sont pas correctement évalués ou compensés par des considérations correctives, pourraient entraîner une augmentation du coût des véhicules électriques (y compris les vélos électriques et autres véhicules électriques de mini- et micro-mobilité), des batteries et des cellules de batteries. Cet effet potentiel, combiné aux nouveaux droits de douane sur les importations de VE chinois, signifie que les consommateurs canadiens sont encore plus loin d'avoir accès à des VE abordables.

Enfin, nous souhaitons réitérer que la norme de disponibilité des VE exigeant que toutes les nouvelles voitures soient des véhicules à zéro émission d'ici 2035 est *essentielle* pour l'industrie canadienne des VE, car elle garantira la prévisibilité du marché et de l'offre pour les consommateurs canadiens.

## Coordonnées

---

Electric Mobility Canada / Mobilité Électrique Canada  
[www.emc-mec.ca](http://www.emc-mec.ca)

### **Daniel Breton, président et directeur général**

Courriel : [Daniel.breton@emc-mec.ca](mailto:Daniel.breton@emc-mec.ca)

Téléphone : (514) 883-9274

### **Christopher May, directeur de la défense des intérêts**

Courriel : [christopher.may@emc-mec.ca](mailto:christopher.may@emc-mec.ca)